



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

COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 539

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 18

celebrada el martes 16 de noviembre de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor director general de Tráfico (Navarro Olivella), con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. (Número de expediente 212/001999)

2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 2

Se abre la sesión a las once de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías.

Vamos a celebrar esta mañana la última comparecencia prevista dentro del programa de trabajo que la Comisión ha desarrollado durante el último año con ocasión de la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030 que está elaborando el Gobierno. Tal y como acordamos, esta última comparecencia es la del director general de Tráfico, don Pere Navarro, a quien agradecemos una vez más su presencia en esta Comisión. Antes de darle la palabra al director general, permítanme unas palabras de la Presidencia para hacerle entrega del informe elaborado sobre las propuestas realizadas por los distintos comparecientes en esta Comisión.

Señorías, con el fin de dar cumplimiento a nuestro compromiso de apoyar y contribuir en la elaboración de la estrategia, una vez sustanciadas las comparecencias acordadas para recabar la opinión de organizaciones, asociaciones, entidades y expertos, ponemos a disposición del Gobierno el presente informe que recoge sus propuestas y sus recomendaciones.

Como recordarán sus señorías, este programa de trabajo se inició con las comparecencias de representantes de las asociaciones de víctimas unos días previos a la conmemoración del día mundial en recuerdo de las víctimas en 2020 y lo concluimos hoy, unos días antes de la celebración el próximo domingo del día mundial 2021. Y no es casualidad, hemos querido que sea así porque las asociaciones de víctimas, como recoge la declaración institucional que formuló esta Comisión el 12 de noviembre de 2020, son el mejor ejemplo de solidaridad y reconocemos su destacada contribución en la elaboración e implementación de la política pública de seguridad vial en España y, por tanto, su imprescindible papel en los avances conseguidos en nuestro país durante las últimas décadas en los registros de siniestralidad vial.

Señorías, las repercusiones en términos de sufrimiento, tanto a las víctimas como a sus familiares, y de coste social, enfermedades crónicas, lesiones permanentes, etcétera, así como económico, justifican sobradamente la calificación de la siniestralidad vial como un problema de Estado y como tal ha de enfocarse. Estamos iniciando una década que, como ya declaró la Asamblea General de Naciones Unidas, tiene que ser un decenio de acción para la seguridad vial, haciendo de la seguridad en la movilidad un valor fundamental porque la movilidad es una parte integral de casi todos los aspectos de nuestra vida diaria y por eso la responsabilidad en la seguridad vial es una responsabilidad compartida y es una responsabilidad de todos, de ahí que el Congreso de los Diputados, y de manera muy concreta la Comisión sobre Seguridad Vial, no pueda quedar al margen de esta responsabilidad. Por ello, la Comisión ha manifestado a través de distintas iniciativas su absoluta conformidad con el objetivo estratégico de conseguir que el decenio 2021-2030 se convierta de forma efectiva en la década de acción de la seguridad vial, reafirmando su compromiso decidido de contribuir a que se logren los objetivos de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y de lesionados graves durante esta década. Con el fin de materializar dicho compromiso, esta Comisión elaboró un programa para escuchar a los representantes de la administración, pero, sobre todo, a los representantes de organizaciones, asociaciones, entidades, fundaciones y a expertos académicos y profesionales que han aportado su experiencia y su punto de vista de la situación de la seguridad vial en nuestro país y han dejado también sus propuestas y recomendaciones para lograr el objetivo estratégico de reducción de la siniestralidad vial, así como para conseguir instaurar un modelo de movilidad, sobre todo en el ámbito urbano, seguro, sostenible y saludable. Permítanme que en nombre de todas sus señorías agradezca y reconozca el papel que desempeñan dentro sistema de seguridad vial estas organizaciones de la sociedad civil.

El documento que ponemos a disposición de quienes están elaborando la estrategia 2021-2030 —nos acompaña en la Comisión, por cierto, el director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, don Álvaro Gómez, a quien agradecemos su presencia— busca informar, evitando cualquier posicionamiento o juicio de valor sobre los contenidos más destacados de las intervenciones realizadas durante las mencionadas sesiones informativas, y para ello detalla con cierto grado de literalidad las propuestas y recomendaciones realizadas por los comparecientes en cada uno de los campos o líneas de acción coincidentes con los grupos de trabajo constituidos en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Señoras y señores diputados, creemos que lograr los ambiciosos objetivos de seguridad vial planteados por la comunidad internacional y apoyados por el Gobierno de España, objetivos que suscribimos y apoyamos desde la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, exige reconocer que disfrutar de una seguridad vial plena dentro de un contexto de movilidad sostenible y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 3

saludable es un derecho vinculado a la protección de la vida y al bienestar de las personas que implica un deber fiduciario que nos convierte, en relación con las políticas de seguridad vial y como representantes de la voluntad popular, en agentes imprescindibles para la defensa del derecho a una seguridad vial plena. Se trata, en síntesis, de tomar conciencia y aceptar que estamos ante un drama colectivo que solo podrá atajarse de forma irreversible enfocándolo desde todas sus vertientes: la humana, la técnica y la medioambiental y contando con la colaboración de todos los interesados, es decir, los ciudadanos, los usuarios de las vías, las organizaciones de la sociedad civil y el conjunto de las administraciones públicas. Es precisamente ese necesario diálogo multilateral el que hemos modestamente impulsado desde nuestra Comisión y cuyo resultado aparece en el presente informe del que hacemos entrega al director general de Tráfico para su buen uso. **(Hace entrega del informe).**

Muchas gracias a todas sus señorías por el trabajo que han desarrollado durante este año en estas comparecencias.

Y ahora doy la palabra al director general para, como he dicho al principio, concluir este programa que hemos desarrollado durante el último año.

Tiene usted la palabra, señor Navarro.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Buenos días a todos.

Quiero agradecer una vez más la amable invitación a comparecer en la Comisión sobre Seguridad Vial. También quiero agradecer la inmensa aportación que supone este informe de las comparecencias de la Comisión durante un año. **(Muestra el informe).** Me parece una buena práctica y las opiniones recogidas de los sectores que han pasado por aquí son una inmensa aportación a la política de seguridad vial y al trabajo que nosotros hacemos desde el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

También quiero, por la oportunidad, recordar el documento que aprobaron el año pasado con motivo del día mundial de las víctimas. Les invito a releer aquella declaración de la Comisión sobre Seguridad Vial porque es un documento muy completo que puede servirnos de referencia a todos los que trabajamos en materia de seguridad vial.

Hemos repartido el guion de la comparecencia para facilitar su seguimiento en el que empiezo haciendo una cierta reflexión y es que estamos en una época de cambios y transformaciones muy acelerados. Todo esto invita a ir hacia estrategias —verán las que hacen otros países— que marcan principios, orientaciones, líneas de actuación y prioridades, pero no es aquel listado de trescientas acciones concretas porque hoy en día, si somos honestos, es imposible dibujar el escenario del año 2030. Repito, estamos en una época de cambios y transformaciones acelerados.

La estrategia de seguridad vial 2021-2030 es el resultado de un proceso de reflexión interno, del análisis de las estrategias y resoluciones internacionales más relevantes y de las reuniones de los grupos de trabajo del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible que han participado en la elaboración de la estrategia.

Voy a destacar los aspectos más relevantes para intentar no hacer excesivamente larga la comparecencia. Hay que hacer una referencia a la Estrategia 2011-2020. La Estrategia 2011-2020 cogió como año de referencia el año 2009. Se tardó dos años en elaborar la estrategia porque vimos que eran más importantes las reuniones y lo que se aprendía con las reuniones que la propia estrategia. Es decir, el proceso de elaboración del plan es tan importante como el propio plan.

Quiero decirles simplemente los objetivos que se marcaron y que se han conseguido. Uno de ellos era reducir los fallecidos a 37 por millón de habitantes. Lo hemos cumplido. Esto ha supuesto una reducción del 37 % de los fallecidos respecto al año 2009. Estoy dando los datos de 2019. Otro de ellos era reducir el porcentaje de heridos graves en un 35 % y se ha cumplido porque se ha reducido en un 38 %. También había que reducir el porcentaje de fallecidos y heridos graves entre dieciocho y veinticuatro años en fin de semana en un 25 %, y se ha reducido en un 55 %, y el porcentaje de fallecidos por salida de la vía en carretera convencional en un 30 % y se ha reducido en un 50 %.

¿Qué no se ha conseguido? No se ha conseguido reducir el número de fallecidos en turismos en zona urbana. El objetivo era llegar a cero fallecidos y en 2019 hubo 62, lo que ha supuesto una reducción del 39 % respecto a los fallecidos de 2009. Teníamos el objetivo de reducir el porcentaje de fallecidos *in itinere* en un 30 % y se ha reducido en un 21 %. Teníamos el objetivo de reducir el porcentaje de fallecidos mayores de sesenta y cuatro años en un 10 % y se ha mantenido constante. Teníamos el objetivo de reducir el porcentaje de motoristas fallecidos y heridos graves en un 20 % y se ha reducido en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 4

un 9 % y teníamos el objetivo de reducir el porcentaje de fallecidos por atropello en un 30 % y se ha reducido en un 19 %. Esto da un poco la idea de la estrategia y de nuestra evolución de 2011 a 2020.

Saben que se ha descartado el año 2020 por ser un año raro, extraño, atípico y ojalá irreplicable, con lo cual nadie lo toma como referencia y la referencia para la estrategia nacional son los datos del año 2019. Voy a dar cuatro datos. En el año 2019 hubo 1755 fallecidos y 8600 heridos graves. España estaba en 37 fallecidos por millón de habitantes y la media de la Unión Europea era de 51 fallecidos por millón de habitantes. El 70 % de los fallecidos fallecieron en carretera y el 30 % fallecieron en ciudad. Esta es la foto de la que partimos. Las causas siempre son las distracciones, la velocidad y el alcohol, y variaron entre un 20 % y un 30 %. Un año puede subir una o bajar otra más o menos. Aquí hay que recordar que desde el año 2016 la primera causa es la distracción. Esto no era así antes del año 2016. En autopista y autovía hubo un 28 % de fallecidos y en carretera convencional un 72 %. Tres de cada cuatro fallecidos en carretera fallecieron en carretera convencional. El 52 % de los fallecidos eran vulnerables —peatón, ciclista o motorista— y en ciudad eran el 82 %. En cuanto a las motos, supusieron el 15 % del parque de vehículos; hubo un 27 % de motociclistas fallecidos y el 43 % fallecieron en ciudad. Los mayores de sesenta y cinco años supusieron el 19 % de la población, el 28 % de los fallecidos y el 43 % de los fallecidos en ciudad. Esta es la foto de la que partimos.

En cuanto a las grandes tendencias a tener en cuenta que nos condicionan todo el horizonte de esta década, la primera es el cambio climático. Ustedes saben que el objetivo de la Unión Europea es reducir las emisiones en un 55 % en 2030 con respecto a los niveles de 1990, que habrá una zona climáticamente neutra en 2050, que el transporte sigue siendo el segundo mayor emisor después del sector energético —aproximadamente un 20 % de las emisiones de cambio climático vienen del sector del transporte—, que la Ley de Cambio Climático establece que los vehículos nuevos no destinados a usos comerciales serán de cero emisiones no más tarde del año 2040 y que la Unión Europea tiene el compromiso de no fabricar ni matricular vehículos de combustibles fósiles a partir de 2035. Quédense con la idea de que el tema del cambio climático y de las emisiones ha venido para quedarse y nos va a marcar y condicionar de alguna manera. Solo hace falta recordar las zonas de bajas emisiones que tenemos que poner en marcha en ciento cuarenta y nueve ciudades de la geografía española de menos de 50 000 habitantes.

La segunda es el envejecimiento de la población. Hay más mayores de sesenta y cinco años que menores de dieciséis años en nuestro país. Quédense con la idea de que es un tema europeo que condiciona, de alguna manera, también las políticas de movilidad y de seguridad vial.

La tercera es el aumento de la población urbana y la despoblación rural que marca el foco en las ciudades. Espero y deseo que algún día entre todos podamos dar la vuelta a esta tendencia. Hay quien dice que una ciudad ideal tiene que tener entre 200 000 y 250 000 habitantes porque por encima empieza todo a complicarse.

La cuarta se refiere a las nuevas formas de movilidad. Saben que ha llegado la micromovilidad con los patinetes eléctricos, las bicicletas eléctricas y los vehículos eléctricos y los nuevos modelos de organización de la movilidad como la movilidad compartida, *sharing*, la movilidad multimodal, la distribución urbana de mercancías y última milla, pero también la puesta en valor de la movilidad activa a pie y en bicicleta.

La quinta se refiere a los avances tecnológicos: conectividad 5G, *big data* e inteligencia artificial que afectan a las infraestructuras, a los vehículos y a la vigilancia y control.

La sexta es la cultura de los jóvenes, que también es un valor a tener en cuenta porque al final marca el futuro. Apuestan por el uso, por compartir —lo llevan en su ADN—, por lo multimodal y por el *smartphone*. Hay un dato interesante y es que ha bajado el porcentaje de conductores entre quince y veinticuatro años en nuestro país del 8,4 % en 2011 al 6,2 % en estos momentos. La franja de conductores jóvenes respecto al total está bajando. Tenemos la impresión de que los jóvenes acaban sacándose el permiso de conducir, pero lo están retrasando. No es que no se lo saquen, sino que se desplaza en el tiempo la obtención del permiso de conducir.

En cuanto al contexto internacional —paso rápido por él, aunque es significativo—, en 2015 Naciones Unidas aprobó la Agenda 2030 con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, incluyó la seguridad vial y la movilidad de forma explícita y puso de manifiesto la interrelación de la movilidad y de la seguridad vial con otros ámbitos como el medioambiente, la salud pública y el mercado laboral. Es verdad que Naciones Unidas ha aprobado el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, que hubo la Tercera Conferencia Mundial de Seguridad Vial en Estocolmo en 2019, que hay un documento de recomendaciones realizadas por el grupo de expertos que les recomiendo —es un documento de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 5

referencia para los que trabajamos en seguridad vial— y que en el mes de octubre han presentado el Plan Global para la Década de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030.

El objetivo de la Unión Europea, con la Declaración de la Veleta, es reducir el porcentaje de fallecidos y heridos graves en un 50 %. La Road Safety Policy 2021-2030 se refiere a la visión cero, al sistema seguro, a la automatización, a la economía colaborativa y a las nuevas formas de movilidad personal, con especial atención a las personas de movilidad reducida y de edad avanzada.

Suecia y Países Bajos son un referente para nosotros. Suecia ha hecho un estrategia 2019-2022. No todo el mundo la hace a largo plazo por la incertidumbre que nos rodea y la hace con plazos más breves. Países Bajos es el que más nos gusta. Ha hecho un Plan Estratégico de Seguridad Vial 2030, llamado seguro de puerta a puerta, que no es una relación de medidas, sino una visión compartida por todos. Hay un acuerdo previo entre el Gobierno, las regiones, los municipios y la sociedad civil que pone en marcha la política de seguridad vial. Algo parecido se ha hecho en Cataluña con un acuerdo global de toda la sociedad civil y la administración sobre el que descansa su estrategia, por decirlo de alguna manera, de seguridad vial. Hay otros países que también han hecho sus estrategias de seguridad vial y se muestra en el documento.

Respecto al contexto nacional, tenemos la Estrategia de Desarrollo Sostenible 2030 del Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030. Se aprueban los Objetivos de Desarrollo Sostenible para nuestro país como marco de actuación para todas las estrategias; es decir, son la hoja de ruta del país para 2030 y la hoja de ruta del mundo porque viene de lo que aprobó Naciones Unidas. Se ha tenido en cuenta la Estrategia Estatal por la Bicicleta 2021, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, el Plan estratégico de apoyo integral al sector de la automoción 2020, la Estrategia española de seguridad y salud en el trabajo 2022-2027 —tenemos que estar alineados con las otras estrategias y queremos, a través de estas estrategias, ayudar a conseguir las otras estrategias—, la Estrategia Nacional frente al Reto Demográfico, la Estrategia Nacional sobre Adicciones 2017-2024, el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático y el informe de la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso los Diputados con sus ciento sesenta aportaciones de los comparecientes.

En cuanto a la visión y los principios, para nosotros esta es la década de la consolidación del sistema seguro. El sistema seguro comporta un cambio en la aproximación a la seguridad vial. Como decimos en la DGT, en su día la aproximación a la seguridad vial del transporte aéreo fue integral, la aproximación a la seguridad vial del transporte ferroviario y del transporte marítimo fue integral y la aproximación a la seguridad vial del transporte terrestre no lo fue. Por un lado, quedaba la infraestructura y, por otro lado, quedaban el vehículo y el conductor. Así nos ha ido. Con lo cual, ahora vamos a hacer una aproximación integral. Dicho de otra manera, descansa en cuatro principios: la falibilidad —el ser humano es falible y a veces falla—; la vulnerabilidad —el ser humano tiene un límite en cuanto al impacto que puede aguantar—; la responsabilidad compartida de todos; el enfoque integral y el principio de la seguridad vial de que, detectado el riesgo, hay que eliminarlo o minimizarlo. Al final esto se resume en que llevamos cincuenta años culpando a los conductores porque beben, corren o se distraen y en que vamos a un modelo en el que, aunque el conductor beba, corra o se distraiga, no va a ser posible que el accidente tenga el resultado de fallecimiento. Ese es el enfoque del sistema seguro y esta es la década de consolidación como metodología de trabajo.

¿Cuál es la misión de la estrategia? Su misión es crear una cultura de movilidad segura en nuestro país que nos haga avanzar hacia el objetivo de que ninguna persona resulte fallecida ni herida grave por accidente de tráfico en el año 2050, así como contribuir a los objetivos de las políticas nacionales en otros ámbitos relacionados con la movilidad.

Los objetivos de la década están alineados con la Unión Europea: reducir el porcentaje de fallecidos al 50 % en el periodo 2021-2030 y reducir, esta es la novedad, el porcentaje de los heridos graves al 50 % en 2021-2030. También hay unos objetivos específicos en el documento y son los siguientes: que el porcentaje de los fallecidos en vías urbanas nunca supere el 30 % del total, habiéndose reducido el 50 %, y que el porcentaje de fallecidos en carreteras convencionales, el de vulnerables y el de mayores de sesenta y cinco años se reduzca. Aquí merece la pena resaltar que la Comisión Europea tiene un grupo de trabajo en el que participa España que está definiendo unos indicadores para la velocidad, el uso del cinturón, el casco, el teléfono móvil, el alcohol, las infraestructuras, los vehículos y el tiempo de respuesta. La Comisión Europea tiene que aprobar estos indicadores y la forma de obtenerlos y el Parlamento Europeo le ha instado a que fije los objetivos para todos los países para armonizar de alguna manera porque es difícil la comparación entre los países.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 6

En cuanto a las áreas estratégicas y líneas de actuación, la primera es la educación y la formación, personas formadas y capaces. Dentro de la educación las líneas de actuación son las siguientes: la educación vial en los colegios —saben que se está trabajando para llevar a los colegios la asignatura de aprender a ir en bicicleta en primaria y secundaria y que supondría la introducción de la seguridad vial de forma reglada en la formación—; mejorar el acceso al permiso de conducir —puede haber acceso progresivo, estamos en un proceso continuo de mejora de los exámenes y de las pruebas y todo esto descansa en la directiva de permisos de conducir, que es nuestro marco de referencia—; educación vial específica para ciclistas y usuarios de patinetes —tenemos que hacer algo con la formación específica de los usuarios de patinetes y ciclistas, aquellos que no pasan por la formación necesaria para la obtención de un permiso—; campañas de comunicación y concienciación sobre movilidad segura y sostenible —el reto es consolidar la cultura de la movilidad segura en nuestro país—; revisar y actualizar las condiciones psicofísicas y de salud para la conducción —es decir, actualización de los plazos de renovación y de las pruebas para las personas de edad avanzada, ya que para una persona mayor de noventa años el plazo de renovación es de cinco años y nos parece excesivo— y, por último, la apuesta por la calidad en los centros colaboradores: autoescuelas, centros de reconocimiento médico de conductores y centros que dan permisos por puntos.

Respecto a la vigilancia, control y tolerancia cero con los comportamientos de riesgo, las líneas de actuación son las siguientes: revisión y actualización del marco normativo de tráfico; revisión y actualización del marco penal; refuerzo de la vigilancia de las conductas de mayor riesgo —velocidad, alcohol, distracciones y motoristas—; vigilancia del transporte profesional y desarrollo de la tecnología aplicada a la prevención y a la vigilancia. Las tecnologías ofrecen muchas posibilidades como las cámaras de alta definición, los drones, los radares de tramo y demás.

En cuanto a las ciudades seguras, hay que integrar la seguridad vial en otras políticas urbanas. Todos los planes de movilidad urbana tienen que tener un capítulo específico dedicado a la seguridad vial. También hay que realizar una revisión y una actualización de las normativas de movilidad urbana. Otras líneas: recomendaciones para temas específicos y su tratamiento en las ordenanzas municipales, diseño vial seguro y gestión de la jerarquización de vías, diseño para que la velocidad sea segura, actuación en tramos peligrosos. Accesibilidad universal, la accesibilidad es un tema transversal que en la ciudad es un motor de transformación. Seguridad en flotas públicas, concesiones y autorizaciones. Es una recomendación de Naciones Unidas que los vehículos de las administraciones han de ser seguros; deben poner en sus pliegos de contratación la exigencia de que los vehículos de las empresas contratadas y subcontratadas sean seguros. Esto es como una cadena de responsabilidad que baja a todo aquel que contrate, son niveles de exigencia en la seguridad. Seguridad en la distribución urbana de mercancías: diseño de zonas de carga y descarga; franjas horarias; disminuir los recorridos de los vehículos, hay que minimizarlos para hacer la distribución de mercancías; en fin, vehículos eléctricos, vehículos limpios... Y la última línea: conectividad y digitalización para una movilidad segura.

Les explico un poco un proyecto que tenemos, que es *Autonomus Ready*: en Barcelona tenemos quinientos vehículos en estos momentos que están circulando por la ciudad, dotados de cámaras y sensores, que nos ofrecen toda la información. Están los transportes de Barcelona, hay taxis, hay vehículos de Correos, de Seur, los de leche Pascual; sé que hay quinientos vehículos que están circulando, que dan toda la información —*big data*— sobre puntos de riesgo, tipos de riesgos y demás; en ello se emplea la utilización de las nuevas tecnologías.

Siguiente área estratégica: carreteras seguras, el diseño de las carreteras basado en el sistema seguro, teniendo en cuenta la falibilidad y la vulnerabilidad. Se realizará la gestión de infraestructuras y del tráfico con prioridad a la seguridad vial para la gestión de dicho tráfico. Existe la prioridad total y absoluta de la seguridad sobre cualquier otra consideración, sobre la fluidez. Se realizará la evaluación de la seguridad en las infraestructuras, el año que viene la Unión Europea tiene que aprobar el sistema de evaluación de la seguridad que nos permita hacer un mapa de nivel de seguridad en las infraestructuras, al menos en las de primer nivel. Otra línea de actuación es la seguridad de los usuarios vulnerables en la carretera, en la infraestructura: el peatón, el ciclista y el motorista. Y otra es la gestión del tráfico segura, sostenible e inteligente, con la tecnología.

Quinta área: vehículos conectados y seguros. Estudiaremos la seguridad de los vehículos nuevos a través de los ADAS. El año que viene habrá diecinueve ADAS diferentes a partir del 6 de julio para los vehículos nuevos que se matriculen. La segunda línea es la seguridad del parque existente, renovación del mismo, y, desde luego, se trata de sustituirlo por vehículos nuevos. El vehículo a partir de 2015 tiene

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 7

que cumplir una normativa. ¿Qué es Euro 6? Euro 6 contempla que el vehículo sea seguro y razonable en cuanto a emisiones, pero el 70 % del parque de vehículos en nuestro país es de antes de 2015, solo el 30 % es de después de 2015. Por tanto, hemos de pasar los vehículos de antes de 2015 a este tipo de vehículos a partir del Euro 6, esta es una de las líneas de trabajo. Otra línea es el apoyo a las políticas nacionales sobre vehículos, por descontado. Asimismo, atención especial a las distracciones y a las personas de edad avanzada. Las distracciones vamos a ver poco a poco cómo las controlamos, en este momento los vehículos nuevos están dotados de pantallas, con mucha información, y vamos a ver poco a poco cómo pasar de la pantalla a la voz; estará la pantalla, pero se utilizará la voz, porque es más seguro que tener que estar pendiente de la pantalla. Y luego está la cuestión de la gente mayor, el envejecimiento de la población condiciona de alguna manera el diseño y el fundamento de los vehículos. Otra medida es la conectividad y la automatización, la apuesta decidida por el vehículo conectado, la DGT da un salto adelante en seguridad vial. La mejora continua del registro de vehículos es un elemento básico y fundamental, para que ante cualquier cosa que suceda en cualquier ciudad, se pueda conectar con el registro de vehículos y consultar si cualquier vehículo reúne o no reúne las condiciones para poder estar circulando. Por otro lado, la integración del seguro de los vehículos en la política de seguridad vial es un tema que tiene recorrido, nosotros nos hemos mantenido al margen, pero hay que ver qué sinergias puede haber si se incorpora a la política de seguridad vial.

La sexta área estratégica es una respuesta al accidente efectiva y atención a las víctimas: mejora de los tiempos de respuesta, atención sanitaria inmediata a las víctimas, atención integrada y a largo plazo de víctimas y familias, mejorar el conocimiento de las lesiones, etcétera.

Otra área es la de datos y conocimiento para la gestión basada en los riesgos. Es explotar la información mediante el *big data*, mejora en la recogida de los datos de los accidentes, investigación de algunos accidentes significativos en profundidad y potenciar la investigación.

Otra área es administraciones y organizaciones seguras: planes de movilidad segura y sostenible en las ciudades, planes de movilidad segura y sostenible en las empresas, planes de movilidad segura y sostenible en polígonos industriales o áreas de especial atracción, seguridad vial en la contratación de las administraciones públicas y las empresas, seguridad vial en los informes de sostenibilidad y responsabilidad social corporativa. Tenemos que incorporar los informes que hacen las empresas sobre su responsabilidad social corporativa, un apartado específico referido a la seguridad vial. Y también hay que incidir en la gestión preventiva de los accidentes de tráfico laborales.

La última área estratégica es políticas integradas y cooperación internacional. Seguridad vial está, debe estar y se trabajará para que esté integrada en las otras estrategias en el marco de la Agenda 2030. Se fomentará la implicación de administraciones, empresas y sociedad civil en la estrategia a través de actos y foros; participación en organismos internacionales y cooperación internacional, con especial atención a Latinoamérica y al Magreb. Últimamente hemos incorporado el Magreb, porque es un área sensible para todos, nuestros vecinos del sur.

La gobernanza. El órgano gestor es la Dirección General de Tráfico a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Órganos consultivos y de apoyo son el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial con sus grupos de trabajo sectoriales; la Comisión Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial, en la que está Cataluña, el País Vasco y próximamente se incorporará Navarra; y la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, son los tres órganos consultivos y de apoyo con los que cuenta la política de seguridad vial. Insisto, el objetivo es hacer en 2026 una evaluación para ver dónde estamos y cómo ha ido para hacer las correcciones que toquen, y en principio la idea es que este es un marco de referencia para todos; se trabaja en todo en general, pero cada dos o tres años sale un listado de medidas especiales en las que queremos concentrar los esfuerzos para evitar perdernos en la dispersión. Estamos en la revisión final y en la maquetación de la estrategia, que se enviará a los miembros del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, que tienen un plazo de quince días para su revisión, y luego se elevará al Gobierno para su posible aprobación.

Voy acabando. Esta no quiere ser, que la hay, una relación exhaustiva de trescientas medidas, no —hay muchas apuntadas—, sino que pretende ser una visión compartida por todos, un marco de referencia, un marco de actuación para todos: administraciones, empresas, asociaciones y académicos. Esta es la intención, la voluntad y la filosofía que hay detrás de la estrategia.

Por último, aprovecho la comparecencia para hacer un apunte, porque a veces tengo la impresión de que este es un país no siempre agradecido, con lo cual quiero poner una vez más en valor a la Unión Europea. Sin la Unión Europea no habríamos podido recorrer el camino que hemos recorrido en el tema

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 8

de seguridad vial, sus directivas y sus recomendaciones son la hoja de ruta que nos ha ayudado a llegar a donde hemos llegado, y desde luego, a la sociedad civil activa y comprometida, a los ciudadanos. Esto lo comentamos mucho en la DGT: al ciudadano si se lo explicas bien, responde. Este es el país en el que hay un mayor porcentaje de vacunación de toda Europa, no hay manifestaciones de los antivacunas, no las hay; no las hay, no ha pasado nada, y a pesar de ello, somos el país que más utiliza las mascarillas en toda Europa, con lo cual está bien este país, están bien los ciudadanos. Lo digo porque esto también influye en la seguridad vial. Hoy me decían que en Francia este año han aumentado un 10% los fallecidos por accidente de tráfico respecto a 2019; en España, en este momento, estamos en un menos 8% de fallecidos por accidente de tráfico respecto a 2019, es decir, que el comparativo europeo nos coloca en un sitio..., nos pone en valor, lo digo por aquella falta de autoestima tradicional que tenemos en este país de que somos un desastre.

También quiero hacer un reconocimiento al Observatorio Nacional de Seguridad Vial y a sus funcionarios, que han cargado con el trabajo de la elaboración. A la Comisión, insisto, por su papel con las aportaciones de las comparecencias y porque tiene un valor incalculable que no tiene ningún otro país: el apoyo del ámbito parlamentario. La implicación de los diferentes grupos políticos a través del ámbito parlamentario es un privilegio que tenemos en nuestro país. Y el último reconocimiento, desde luego, es a las víctimas, que están en el centro de la política de seguridad vial, que son las que nos estimulan a hacer todo el trabajo que hacemos, y lo digo porque este domingo es el Día Mundial de las Víctimas y todos estamos de alguna manera en deuda con las víctimas y con sus familias.

Para terminar, tengo que hacer referencia a que tenemos un examinador que fue agredido el día 10 en Vilafranca del Penedès. Al final de los exámenes lo esperaba un alumno, que le dio un puñetazo, y lo tenemos en el hospital. Con lo cual, nuestra solidaridad y apoyo a este examinador agredido.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Navarro, por su intervención y por su exhaustiva información.

A continuación, vamos a escuchar a los grupos parlamentarios. Vamos a dar la palabra, en primer lugar, a la señora Granollers, por el Grupo Republicano. Señora Granollers, cuando usted quiera, tiene diez minutos para su intervención.

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

Bienvenido, señor Pere Navarro. Le felicito por la exposición que ha hecho. Ahora el trabajo será sacarlo del papel y ponerlo en la práctica, que muchas veces es lo más difícil.

Su comparecencia se suma a las treinta y dos habidas de distintos profesionales del sector, cuyas aportaciones van en la dirección de conseguir minimizar las víctimas de tránsito, y poder redactar un informe bien documentado y trabajado para la estrategia española de seguridad vial, tal como ha dicho. Mañana se va a votar en el Senado la aprobación del proyecto de ley de tráfico, de circulación y de seguridad vial, que tuvo su trámite en el Congreso. Buena parte de las enmiendas que presentamos, al menos de nuestro grupo, son fruto de las comparecencias que se hicieron en esta Comisión, porque la experiencia del sector vista por profesionales, por las víctimas, por profesores, es la que nos da la oportunidad de tomar mejores decisiones. Por tanto, estas comparecencias han sido de gran ayuda en la redacción de la ley.

A nuestro entender, esta es una ley que salva vidas, pero en la cual todavía vemos muchas deficiencias, por ejemplo, formar en educación vial. Debemos poner en valor el papel del profesor. Sabemos ahora que con el nuevo título ya se va a poner en valor, pero ellos son el centro de la formación vial y debe dignificarse su labor y deben dignificarse sus condiciones de trabajo. Hace falta, a nuestro entender, una reordenación para dignificar la profesión y valorar adecuadamente el trabajo pedagógico que realizan para conseguir conductores más seguros y responsables.

En las sesiones pasadas se recomendaba la formación para la conducción de vehículos dotados con sistemas ADAS, impulsar formación para motoristas, ciclistas, patinetes, que son los usuarios más vulnerables, tal como nos ha comentado usted. Respecto a estos colectivos vulnerables, en la vida real, gran cantidad de estos usuarios de las vías desconocen las normas, ¿qué estrategias educativas y formativas se piensa llevar a cabo? Se ha de impulsar y actualizar el contenido formativo, adaptándose a la realidad. Es verdad que diez años son muchos para los cambios que tenemos ahora.

El uso del teléfono móvil es un factor concurrente y determinante en muchos accidentes. ¿Se ha parado algún día a mirar los coches que circulan? Da igual si por la carretera o por la ciudad. Si la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 9

respuesta es afirmativa, como me parece que sí, habrá comprobado que los conductores siguen usando los dispositivos móviles mientras conducen. Usted ha dicho: si lo explicamos bien, la gente responde. Estoy de acuerdo, ¿se ha planteado entonces que hacemos mal para que se continúe utilizando el teléfono móvil? ¿Y tienen pensadas campañas que sí sean efectivas sobre este tema?

Siete de los ponentes apostaron por formación en las escuelas, para que sean generadoras de nuevos patrones. Nos ha contestado que están trabajando en esto, dense prisa porque los alumnos se van haciendo mayores. Le recuerdo que ahora mismo, y tal como nos ha dicho, la materia de circulación es muy cambiante, desde que se obtiene el permiso de conducir hasta que finaliza la vida como conductor de una persona no se recibe una formación posterior a la que se obtuvo en el momento de sacarse el carné. Para una persona que ahora tiene setenta años y que se sacó el carné a los dieciocho no tienen absolutamente nada que ver las vías de entonces o los sistemas de conducción con los de ahora. Solo se forma cuando el conductor es infractor, esto quiere decir que siempre vamos por detrás del problema.

En definitiva, creemos firmemente que los pilares de la nueva estrategia —y me parece que en esto vamos alineados— deberían ser concienciación, formación y sostenibilidad. Sobre formación le pongo un ejemplo del que supongo que ya estará usted al tanto: en el próximo año 2022 Adevic y Fetevi, junto con Anesdor y otras entidades organizarán unas jornadas en Figueres los días 1, 2 y 3 de junio relacionadas con la educación y la formación para el usuario de la motocicleta. Sabemos que participarán especialistas en seguridad vial de todo el territorio estatal. ¿Qué papel piensa asumir dentro de estas jornadas la DGT? ¿Y qué cree que les pueden aportar estas jornadas? Si el resultado es positivo, ¿se planteará impulsar campañas formativas como la que se va a realizar en Figueres en otros aspectos de la seguridad vial?

Sobre sostenibilidad y concienciación, para reducir lesiones y muertes necesitamos mucho más que educación vial. Existen los coches, como también nos ha comentado, con sistemas de protección ADAS, pero deben ser para toda la sociedad, no para una minoría. Seamos europeos y miremos hacia delante, si dotáramos a los conductores de formación continua, conocerían perfectamente las ventajas y aportaciones de esos sistemas, pero si además les ayudáramos económicamente, renovarían sus vehículos y mejorarían así la media del parque móvil del Estado, que es de más de doce años, es de los más antiguos de Europa. ¿Son conscientes de la necesidad de invertir y de promocionar la renovación de vehículos? ¿No les parece que las ayudas económicas para renovar estos vehículos estarían plenamente justificadas? Sabemos que no solamente con cambiar el vehículo solucionamos el problema, porque el conductor que ahora tiene setenta años que se sacó el carnet con dieciocho, cuando cambia su vehículo por uno actual con estos ADAS, en lugar de mejorar la seguridad, se le crean situaciones de confusión, angustia, descontrol. Quizá sería un buen momento para justificar la ayuda económica y que fuera obligatorio realizar un breve curso de conducción.

Y en cuanto a infraestructuras, arreglar carreteras y vías ferroviarias es invertir en infraestructuras y transporte público, sí, pero si además consiguiéramos que llegara a todos los rincones del Estado se invertiría en seguridad vial, salud, bienestar y, sobre todo, en sostenibilidad y equilibrio territorial, y reduciríamos uno de los problemas que tenemos, que es el aumento de las zonas urbanas y el despoblamiento rural. En cuanto a la mejora de las vías, estas deberían ser estructuras de Estado primordiales, pero hemos pasado años —da igual quién gobernara, si el PSOE o el PP— sin invertir en transporte público y en infraestructuras más que nada en zonas rurales. ¿Piensa encajar estas mejoras desde la perspectiva de la seguridad vial?

Tampoco nos olvidemos de los conductores profesionales, debemos dotar al sector de profesionalidad y reconocer su gran labor. Se necesita un grado de formación profesional con título de técnico para la conducción. Se deben valorar todas las horas trabajadas, porque una de las causas de accidente de la que no se habla nunca es el cansancio; hay que valorar todas las horas trabajadas, tanto las de carretera como las de espera. Saben de sobra que hay conductores que realizan horas y horas de espera que no se reflejan en ningún tacógrafo porque el camión está parado. Los conductores profesionales también tienen familias y estas largas jornadas no aportan conciliación familiar, no nos extrañemos de que cada vez sea más difícil encontrar personas que quieran dedicar su vida laboral al transporte. Nos gustaría saber si tiene pensada alguna solución para este grave problema de las largas listas de espera para cargar o descargar camiones.

Ya para terminar, su Gobierno marcó a los mayores de sesenta y cinco años como un grupo de riesgo vulnerable durante la pandemia y estamos totalmente de acuerdo, pero mientras, tenemos conductores profesionales de sesenta años con problemas para jubilarse. A nuestro entender, una persona con sesenta años y dependiendo de qué trayectos debe realizar tiene ya serios problemas. Entendiendo que estos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 10

trabajadores llevan ya los suficientes años cotizados, ¿se han planteado que este colectivo se pueda jubilar sin la penalización a partir de los sesenta años?

Dejo para la réplica alguna cosa más. Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX, en primer lugar, tiene la palabra el señor Alcaraz.

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

Muchísimas gracias, señor Pere Navarro, por su exposición.

Antes que nada quiero hacer referencia a la última intervención que tuvo usted en la Comisión de Interior, donde afirmó con contundencia que no había ya problema de falta de examinadores, que el colapso de las personas que querían acceder a sacarse el carné de conducir se había terminado. Tengo que decirle que tras hablar con distintas autoescuelas y profesores de autoescuelas me dicen que eso no es cierto, que eso está encubierto bajo el pretexto del sistema CAPA, que lo que hace es limitar la gestión de las autoescuelas y de los autónomos en cuanto a su capacidad de poder presentar a exámenes, y que lo están haciendo ustedes, por tanto, realmente sí que hay un colapso de muchas autoescuelas que no pueden presentar los alumnos que quisieran hacerlo cada mes. También quisiera que me aclarara esa denuncia que se ha hecho recientemente donde se dice que ese colapso se ha evitado en gran medida porque el porcentaje de aprobados ha pasado de un 40% a un 70%, y que eso se debe a que se ha bajado el listón en las medidas y los criterios de seguridad vial. No sé si eso es cierto o no o si se debe a ese aumento de aprobados, que prácticamente casi se han duplicado.

En su exposición, obviamente, se ha puesto el acento en todas las administraciones, en los conductores, en los coches, etcétera, pero echo de menos constantemente en las comparencias que tiene esta Administración, tanto la DGT como el Ministerio del Interior, incluso en otras comisiones, la autocrítica, porque tiene que ser realmente la Administración la que tiene que empezar dando ejemplo para exigir a los ciudadanos lo que es de recibo. Por ejemplo, con respecto a la seguridad, no podemos pedir carreteras seguras con un 70% —¡70%!— de las señales de tráfico caducadas, lo que influye en gran medida a la hora de discernir, sobre todo por la noche por los reflectantes, a la hora de ver las limitaciones que pueda haber en algún momento, y este es un problema que venimos arrastrando ya desde hace muchos años. En la propia DGT usted mismo ha apoyado, por ejemplo, el airbag para las motocicletas y mi pregunta es (**muestra una foto**) —y se la hice al ministro del Interior—: ¿por qué a la Guardia Civil de Tráfico, que es precisamente el Cuerpo que más muertes tiene en su haber dentro de la propia Guardia Civil, no la dotan de chalecos airbag para dar ejemplo? Sería una muy buena medida que serviría de ejemplo para los demás.

Tengo que decir también que a la vista de que el 70% de los fallecidos, prácticamente casi ocho de cada diez fallecidos se dan en carreteras convencionales y tres de cada cuatro accidentes se da en carreteras convencionales, la nueva iniciativa que se llevará a cabo de poner un impuesto para las autovías lo que va provocar es que muchísimos ciudadanos vuelvan a esas carreteras convencionales para evitar el pago de ese impuesto. ¿Qué está haciendo en este caso la Administración? Está potenciando el uso de las vías donde más muertes se están produciendo.

Por otro lado, ha hablado de los sistemas de protección de los coches, los sistemas ADAS. Tenemos el parque móvil más viejo de Europa: 13,1 años tiene de media el parque móvil que tenemos actualmente en España, y, sin embargo, la Administración, lejos de auspiciar y de ayudar a una de las industrias más importantes del PIB en España como es la producción de coches, lo que está haciendo es dificultando al usuario ese cambio de vehículo. Y nos encontramos noticias (**muestra una imagen en el móvil**) como que los coches van a ser más caros a partir del año que viene con el impuesto de matriculación. Realmente si la Administración quiere velar por la seguridad, faciliten ese cambio del parque móvil y no sigan subiendo los impuestos, porque llegaremos a un punto donde los coches no tendrán las medidas de seguridad necesarias y solamente algunos sectores, como pueden ser incluso los coches oficiales de esta casa, se lo van a poder permitir, mientras los ciudadanos tendrán que circular por las ciudades con vehículos totalmente obsoletos y sin ningún tipo de protección, lo cual aumentará el número de accidentes, de fallecidos y también de personas lesionadas.

Paso la palabra a mi compañero. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Sánchez del Real.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 11

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

Muy brevemente, señor director general de la DGT. Yo solamente quiero llamar la atención o levantar la mano para hablar de un elefante en la sala. Mi compañero Alcaraz ha hablado sobre aspectos de seguridad vial, estamos muy de acuerdo, entendemos que eso es fundamental y que tiene que ser una prioridad, las vidas por delante, pero levantamos la mano para avisar o advertir —y de hecho en el documento que usted recibe viene muchísima documentación que viene de la industria, de las empresas, de los conductores profesionales y no profesionales— respecto al tráfico. Evidentemente, no podemos hablar de una dicotomía entre seguridad vial y tráfico, pero sí echamos de menos hablar sobre este último, y basta analizar las últimas cincuenta notas de prensa que ha emitido la propia web de la DGT, hay un foco fundamental y necesario en el parámetro de la seguridad, maravilloso, estamos de acuerdo, pero si la DGT fuera un vehículo, estaríamos el 80 o el 90% del tiempo concentrándonos en el airbag, en los frenos, y el tráfico en España es la vía fundamental de la riqueza. El PIB en España no va por tren, el PIB no va por avión, la gran masa del PIB nacional va por carretera, y, por tanto, el tráfico en su aspecto de eficiencia, de eficacia, de funcionalidad —y me uno, me da igual la ideología de quien sea—, la ayuda a los profesionales que desarrollan su tarea en la ruta, en las esperas, prestando servicio transportando los bienes que todos y cada uno de nosotros consumimos, debería ser una prioridad como mínimo, un poquito por debajo, pero en un porcentaje importante de los tiempos, los esfuerzos y la comunicación que realiza la DGT que usted dirige.

Necesitamos que España se mueva y necesitamos que el tráfico sea seguro, por supuesto, que sea respetuoso con el medio ambiente, pero lo que no podemos es tener un vehículo que solo mira a la parte económica, que se para continuamente por las multas y que solamente estamos mirando la seguridad, porque entonces tendríamos una máquina maravillosa, absolutamente segura, llena de carteles de seguridad, pero que no va a ningún sitio. Por tanto, la llamada de atención que hacemos desde el Grupo Parlamentario VOX es que necesitamos que España se mueva, necesitamos que el tráfico se mueva y, por tanto, necesitamos una priorización: la seguridad vial, sí, pero el tráfico es fundamental. Necesitamos un plan para que el PIB de España fluya por las carreteras. La seguridad, el tema de las medidas de seguridad, fundamental, pero también el trabajo de los profesionales de la ruta, el trabajo de las empresas que tienen necesariamente la ruta como única vía para prestar sus servicios y transportar las mercancías que todos utilizamos —el documento que creo que es el sentir de muchas instituciones y entidades a las que hemos recibido aquí, las hemos escuchado y les hemos preguntado tiene que ver con eso—. Y la eficiencia también, no podemos matar las vías y dejarlas, que sean 100% seguras, pero no funcionen. Eso es fundamental en una España tan grande y tan densa en kilómetros, que no en personas, especialmente para la España mal llamada vaciada, sino la España que estamos dejando vaciarse.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Sánchez del Real.
Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Gamazo.

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

Señorías, desde septiembre del año pasado no comparecía en esta Comisión de Seguridad Vial el responsable de tráfico del Gobierno; sea bienvenido catorce meses después, aquí seguimos. En este tiempo no encontré hueco para explicarnos —tal y como nos dijo en aquel septiembre que le gustaría contarnos— qué se hace en Europa y cómo lo ven desde la DGT ni para venir a responder ninguna de las tres comparecencias formuladas por mi grupo. No obstante, he de agradecerle sinceramente su intervención en el día de hoy en esta sesión y su comparecencia.

Antes de entrar en materia quiero que mis primeras palabras en nombre del Grupo Parlamentario Popular sean para agradecer a las treinta y dos mujeres y hombres que durante estas nueve sesiones se han acercado al Congreso para colaborar con sus aportaciones tremendamente constructivas con el claro objetivo de mejorar la movilidad segura en nuestro país en el próximo decenio. También nos sumamos a la condena por la agresión que sufrió el examinador, el funcionario, el servidor público, en Vilafranca del Penedès, nos solidarizamos con él y esperamos su pronta recuperación. Y también estas primeras palabras han de ser en recuerdo de todas las víctimas de la siniestralidad vial y nuestra solidaridad con sus familiares y amigos, porque reducir el número de fallecidos y traumatismos como consecuencia de los accidentes de tráfico es un objetivo compartido por todos los presentes en esta sala, aunque en ocasiones discrepemos de los instrumentos y actuaciones adoptadas para lograrlo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 12

Nos ha hablado hoy de la estrategia, una estrategia, señor director, que le cuesta arrancar porque, si la comparamos con la anterior, el 25 de febrero de 2011 fue aprobada por el Consejo de Ministros previa aprobación por el pleno del Consejo Superior de Tráfico y en esta nos encontramos en noviembre de 2021, en el penúltimo mes del año, y todavía no han convocado ni tienen pensado —porque así nos han dicho contestando a una pregunta— convocar al pleno del Consejo Superior de Tráfico para que apruebe las conclusiones de los grupos de trabajo que, tal y como nos contó en diciembre pasado el director del Observatorio de Seguridad Vial, se iban a reunir a lo largo de este año. ¿Siguen sin tener fijada alguna fecha para convocarlo o ya tienen en mente cuándo será aprobada y llegará al Consejo de Ministros? Tras escucharle tenemos una duda, ¿por qué abogaron por un decenio y no por un quinquenio, dada toda la problemática que nos ha contado con el progreso tecnológico y las implantaciones? ¿Por qué no hemos ido al modelo de Suecia de tres años? ¿No hubiese sido mucho más fácil? Una sugerencia, señor director, la estrategia ha de contar con un plan de mejora continua, garantizado por una auditoría interna y externa porque esta nueva estrategia ha de englobar una misión y objetivos claros —que nos ha detallado—, unas acciones compartidas por todos —que no serán trescientas, como bien han dicho, pero ha de tener unas acciones—, unos responsables de las mismas, unos indicadores claros y un plan de mejora continua garantizado por esas auditorías internas y externas para ver si vamos por el buen camino y cumplimos todos los indicadores; gestión y control.

Dentro del área de vigilancia del transporte profesional, al que ha hecho referencia y que se incluye en la segunda área, me gustaría, señor director, que abriese, si es tan amable, el informe que le ha entregado el presidente al inicio de sesión por la página 48. Mientras lo busca le voy comentando. En la penúltima línea podrá leer la propuesta de la Confederación Española de Transporte de Mercancías que dice, abro comillas: instalación obligatoria de alcolock en los vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera, cierro comillas. ¿Y por qué destaca esta propuesta se preguntarán algunas de sus señorías? Porque les hemos pillado con el carrito de los helados: la DGT y, por tanto, el Gobierno nos ha vuelto a mentir, no aquí, en el Senado. Como bien sabe usted y la mayoría de diputados de esta Comisión durante la tramitación parlamentaria del proyecto de ley de reforma de la Ley de Tráfico —al que ha hecho mención la señora Granollers— la ponencia incorporó al informe una enmienda transaccional apoyada por el Grupo Socialista como disposición adicional decimocuarta, que establecía el uso de dispositivos alcoholímetros antiarranque a partir del 6 de julio de 2022 —fecha a la que ha hecho referencia también en su intervención— en los nuevos vehículos de transporte de viajeros y de mercancías. En la tramitación en el Senado los socialistas presentaron varias enmiendas, entre ellas la número 75, que pedía que se retirara el uso de esos dispositivos antiarranque en los vehículos dedicados al transporte de mercancías. La enmienda 75 la motivaban —y aquí está la trampa-trola, señor director— en que, abro comillas: el sector del transporte de mercancías no ha demandado ni directamente ni a través del CNTC la incorporación de distintivos alcoholímetros antiarranque, cierro comillas. Y finalizaba la motivación de esa enmienda con, abro comillas: por estas razones la DGT —su DGT— solicita la eliminación en el texto de toda referencia a los transportes de mercancías por carretera, cierro comillas. Primero, es un poquito alucinante la separación de poderes porque no está bien claro aquí quién presenta las enmiendas si el Grupo Socialista o el grupo de la DGT. Y es una trampa-trola porque el sector del transporte de mercancías sí que ha demandado directamente, en esta Comisión durante su comparecencia, la instalación de dispositivos alcoholímetros antiarranque en sus vehículos y, por consiguiente, la DGT faltó a la verdad en esa enmienda 75. Léase detenidamente el informe que le ha entregado el presidente porque el 7 de octubre de 2021 en esta Comisión el presidente de UNO Logística, que es la patronal española de logística y transporte, manifestó que, abro comillas: creemos conveniente que las empresas podamos introducir alcolock, dispositivo de bloqueo de arranque por alcohol. Pero, como le he comentado hace unos instantes, en esta misma Comisión el 7 de abril el representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías señaló que la instalación y el uso obligatorio de los alcolocks en los vehículos de transporte de mercancías sería también una medida súper interesante. Una medida súper interesante aprobada por el Grupo Socialista en el Congreso y rechazada en el Senado por ese mismo grupo a instancias de la DGT. Lo grave, señor director, es que la medida que la DGT rechaza evita el riesgo y aparta de la carretera a aquellos conductores profesionales irresponsables de camiones que perturban la convivencia ciudadana en la red viaria como son los seis que fueron detectados y denunciados por dar positivo en un control durante la última campaña especial de vigilancia de camiones que finalizó el 16 de octubre y que fue impulsada por su DGT, por la DGT.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 13

Siguiendo con el tema del transporte profesional, ya que nos encontramos ante una huelga los próximos días 19 y 22 de diciembre, nos gustaría saber si el Gobierno va a rectificar y dejar de abandonar a los transportistas que van a la huelga porque, entre otras cuestiones, se oponen a la implantación de los peajes —que el Gobierno quiere imponer y que usted defiende— y piden la construcción de áreas de descanso seguras para que los profesionales puedan descansar con tranquilidad. Sobre esta cuestión, ¿se va a aplicar en las áreas de servicio de la red española de carreteras las recomendaciones que se recogen en la carta firmada por la Organización Internacional de Transporte por Carretera? ¿Se incluirá en esta estrategia la mejora cuantitativa y cualitativa de las áreas de servicio donde los conductores profesionales realizan sus descansos reglamentarios? Creo que es imprescindible que esté incluida. Entre los planes de la DGT y en esta estrategia, ¿estará la necesidad de implantar el tacógrafo en las furgonetas ante el aumento del comercio online? Se lo preguntamos porque la Guardia Civil ha detectado que algunas empresas, principalmente extranjeras, consiguen regatear los controles que se realizan al transporte de mercancías dividiendo la carga que habitualmente llevaría un camión en diferentes furgonetas. De esta manera y ante la ausencia de obligación de llevar tacógrafo evitan que los agentes puedan determinar si los conductores han realizado un trayecto largo sin cumplir los obligatorios periodos de descanso, poniendo en serio peligro la seguridad vial y la integridad de todos los usuarios de la red viaria.

Frente al modelo sancionador que impulsa el Gobierno algunos comparecientes han abogado por la recompensa a los buenos comportamientos y que esta figure en la normativa mediante la creación de estímulos fiscales a los conductores a través de iniciativas públicas o público-privadas. De eso nunca le hemos oído hablar, ¿comparte ese posicionamiento, es factible? Recientemente, este verano, el fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial sugirió la creación de una legión de conductores de bien que denunciaran las infracciones del resto de conductores para reducir la siniestralidad vial. La propuesta tuvo un gran eco en los medios de comunicación, no así en el Ministerio del Interior que parece que no considera necesario habilitar cauces alternativos para canalizar la colaboración ciudadana. Eso lo digo tras leer una respuesta parlamentaria que nos realizó el Gobierno. ¿Por qué motivos no comparten la propuesta tan mediática del fiscal de Seguridad Vial? Y continuando con la Fiscalía, el fiscal de Sala aboga por contratar un seguro obligatorio para los patinetes y vehículos de movilidad personal y bicicletas. Usted parece que también se ha subido el patinete o a la moto y lo ha apoyado —así se lo oímos— anunciando en una jornada de micromovilidad que la DGT está a favor del seguro obligatorio para los patinetes y para el resto de vehículos de movilidad personal; de las bicis no dijo nada. Nos sorprendió tal impostura porque echamos en falta esa contundencia cuando el Gobierno aprobó el proyecto de ley de reforma de la Ley de Tráfico. ¿Y sabe por qué? Porque en ese proyecto no había ni una sola mención a los vehículos de movilidad personal y fuimos los grupos parlamentarios —entre ellos el Grupo Parlamentario Popular— los que incluimos una formación mínima, la prohibición de circular en determinadas vías o la obligatoriedad de utilizar el casco de protección en los casos que reglamentariamente se determinen. Por cierto, ¿en qué sentido piensa el Gobierno reglamentar el uso de casco de protección en estos vehículos? ¿Y por qué no incluyó esa obligatoriedad que tanto defiende y con tanta contundencia del seguro para los patinetas en la reforma legislativa?

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

El señor **GAMAZO MICÓ**: Voy finalizando, presidente.

Ha hablado del vehículo eléctrico en varias ocasiones refiriéndose a la estrategia. Nosotros compartimos con usted que queda mucho por hacer con el vehículo eléctrico, pero llevan tres años y medio en el Gobierno y continuamos estando a la cola de la Unión Europea en venta de vehículos eléctricos, a años luz de Holanda y a la mitad de Francia o Reino Unido. A usted que le gusta tanto compararse con Francia —nos ha hecho varios ejemplos—, mire los datos. España representa el 12% del territorio de la Unión Europea y Francia el 14%, pero España solo tiene el 3% de puntos de recarga mientras que Francia tiene el 21% de puntos de recarga. Cópíelos también en este sentido porque no se podrán comprar vehículos eléctricos si no hay puntos de recarga —340 000 pide el sector— para que la gente pueda circular libremente por todo el territorio nacional.

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 14

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

Buenos días y bienvenido, director general, nuevamente a la Comisión de Seguridad Vial. Le agradezco que esté hoy aquí con nosotros para cerrar las comparecencias que hemos tenido en esta Comisión referentes al plan estratégico de seguridad vial 2021-2030. Quiero agradecer en nombre del Grupo Socialista a todas las entidades, colectivos y expertos de la seguridad vial que han comparecido este año en la Comisión trasladándonos sus iniciativas y propuestas para mejorar la seguridad vial de nuestro país. También nos queremos sumar a la condena a la agresión sufrida por el examinador de tráfico, al que deseamos su pronta recuperación. El trabajo que realizan los examinadores de tráfico es fundamental para la seguridad vial de nuestro país. Un objetivo compartido por toda la sociedad española es el de reducir los accidentes de tráfico, las víctimas y los heridos en carretera. En 2019 fallecieron en accidentes de tráfico un total de 1755 personas, 5 personas al día, y hubo 8613 heridos graves, 23 heridos graves al día, y durante 2020, aun siendo un año atípico por el contexto de la pandemia y las consiguientes restricciones de movilidad, perdieron la vida en accidentes de tráfico 1370 personas y 6681 tuvieron que ser hospitalizadas. Aunque en los últimos años las cifras de heridos y fallecidos ha ido descendiendo, siguen siendo muchísimas las familias y las vidas destrozadas por los accidentes de tráfico. Desde aquí quiero resaltar la proactividad del Gobierno de España, que no ha dejado de poner medidas para seguir reduciendo los accidentes de tráfico. Creo que en esta Comisión deberíamos tener un sentido de Estado y ser propositivos. Es una pena que la oposición del Partido Popular sea la de la crítica constante a todo y que, además, carece de sentido. Todo lo que criticáis ahora, ¿por qué no lo hicisteis cuando estabais gobernando? No digo todo, pero por lo menos podríais haber hecho algo, que en los seis años que estuvisteis gobernando no aprobasteis ni una sola medida para mejorar la seguridad vial de nuestro país, ni una sola medida que incidiese en la reducción de los accidentes de tráfico y las víctimas en carretera. Por tanto, director, a pesar del ruido de los de siempre, tiene todo el apoyo del Grupo Socialista para que el Gobierno siga trabajando y poniendo medidas para mejorar la seguridad vial de nuestro país; medidas como reducir de 100 a 90 kilómetros/hora la velocidad máxima en carreteras convencionales, una medida que ha afectado a más de 10000 kilómetros de carreteras convencionales, una medida junto con otras que ha tenido resultados inmediatos, ya que en el año siguiente a su aprobación se redujeron un 10% las muertes, se salvaron 100 vidas gracias a esta medida. Otras medidas para la disminución del número de víctimas en vías urbanas son: reducir la velocidad de 50 a 30 kilómetros/hora en vías urbanas de un único carril, una medida que reduce la probabilidad de muerte en ocho veces y puesta en marcha conjuntamente con los ayuntamientos para reducir; la regulación del patinete eléctrico; el reglamento de vehículos de auxilio en carretera y la tramitación de un proyecto de ley en el que se incluyen diferentes medidas y se actualiza después de diez años el carné por puntos, una ley que pronto podremos aprobar definitivamente en el Congreso. En definitiva, un paquete de medidas que, desde que estamos gobernando, demuestran que los socialistas vamos a poner todo lo que esté en nuestras manos para reducir las víctimas y los heridos en carretera.

Se ha hecho mucho, director, y, por eso, como ha explicado en su comparecencia, se han cumplido bastantes objetivos que se habían marcado en la reducción del número de fallecidos y de accidentes, pero me consta que se quiere seguir haciendo mucho más para seguir mejorando la seguridad vial de nuestro país. Por eso me gustaría realizarle las siguientes preguntas. ¿Nos podría decir las medidas concretas a corto plazo previstas por la estrategia de seguridad vial? ¿Y cómo piensa la DGT seguir protegiendo a un colectivo importante y del que se ha hablado en estas comparecencias como es el colectivo de los vulnerables? También en varias ocasiones hemos hablado de un sector importante para la seguridad vial como es el sector de las autoescuelas y quiero resaltar la labor fundamental que realizan los profesores de autoescuela. Es importante que se proteja a su profesión con unas buenas condiciones laborales. Por ello, también queremos preguntarle cómo ven las movilizaciones y la huelga que está anunciando el sector de profesores de autoescuela.

Sin más, muchas gracias por su comparecencia y por estar nuevamente aquí en el Congreso. **(Aplausos).**

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

Vamos a volver a darle la palabra al señor director general de Tráfico. Cuando usted quiera, señor Navarro.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Gracias por sus intervenciones. Voy a intentar, de forma esquemática y rápida, dar alguna respuesta sobre lo que han preguntado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 15

Señora Granollers, sí, tiene razón, escribir una estrategia cuesta muy poco, ponerla en práctica cuesta bastante más, pero ustedes que están aquí en el Congreso saben que escribir una ley tampoco cuesta tanto, lo que cuesta es ponerla en marcha, con lo cual le doy toda la razón. Respecto a la educación vial —ya lo he dicho—, a veces tengo la impresión de que somos un país bastante bueno en vigilancia y control, lo hemos sabido hacer, pero no somos tan buenos en educación y formación. Por tanto, a esta estrategia le toca de alguna manera poner el foco en la educación y la formación vial. Es verdad que ahora hay un título de formación profesional de técnico en movilidad y seguridad vial, es verdad que tenemos también en marcha los cursos de conducción segura y eficiente, también es verdad que se han puesto en marcha los cursos de conducción para trabajadores en moto, es verdad que estamos apoyando los cursos para repartidor en furgoneta; es decir, por ahí estamos haciendo un esfuerzo buscando cuáles son las áreas en las que podemos incidir.

1, 2 y 3 de julio en Figueres, a ver cómo se lo diría, es que Figueres es casi mi tercera ciudad, he estado en el castillo de Sant Ferran de Figueres unas cincuenta veces, al menos, y la fábrica más importante de matrículas está en Figueres también, con lo cual estoy en el grupo que está organizando el congreso que tendrá lugar en Figueres y estamos haciendo el programa con Anesdor para poder aprovecharlo y sacar lo máximo de este encuentro.

En relación con los sistemas ADAS tiene razón; los sistemas de ayuda avanzada a la conducción que se han puesto por parte de la industria de la automoción protegían al conductor y a los ocupantes del vehículo. Recuerdo un anuncio de una marca que decía en tal año nadie morirá dentro del vehículo. El problema eran los de fuera, atropellos de peatones o ciclistas y los choques con motociclistas. Pero esto está cambiando y la nueva generación de ADAS del año 2022 ya es para proteger no a los que van dentro del vehículo, sino para proteger a los de fuera, a peatones, ciclistas y motoristas. Yo creo que esta era la asignatura pendiente de los ADAS y los nuevos nos llevan a un nuevo escenario del que todos podemos felicitarnos. Sobre renovar vehículos todos estamos de acuerdo; repito, en la renovación del parque de vehículos todos —y todos los grupos políticos también— estamos de acuerdo porque, entre otras cosas, la industria de automoción es algo así como el 10% del PIB, el 9% del empleo y el 20% de las exportaciones; por tanto, aquí nos la jugamos todos.

Respecto al transporte y profesional, quiero dejar caer aquí que hay un director general de Transporte Terrestre que está en el Ministerio de Transportes, que es Jaime Moreno, que fue el subdirector general de Movilidad de la DGT. Yo creo que sería mejor llamarle; es una sugerencia.

El señor **PRESIDENTE**: Recomiéndele usted que venga.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Vendrá encantado.

Dentro de estas sugerencias, hay un tema del transporte profesional que debería ocuparnos y preocuparnos a todos y es la posible falta de conductores en un futuro. La imagen aquella en el Reino Unido del ejército conduciendo camiones para alimentar a las gasolineras invita a la reflexión. Con lo cual, esto es un tema de país que nos afecta a todos, por lo que debemos hacer un ejercicio para pensar qué aportaciones podemos hacer para solucionar un problema que parece que se nos viene encima a toda Europa. Lo digo porque hay que hacerlo, pero también hablar de la jubilación, de la carga y descarga porque todo va relacionado, si ya tenemos problemas para traerlos como para que las condiciones de trabajo sean disuasorias. Lo digo porque es un tema que sí que debería ocuparnos y preocuparnos a todos.

Representante de VOX, gracias por su intervención. Me dice que le gustaría autocrítica, a veces tengo la impresión de que la crítica la ponen ustedes y si usted hace la crítica y yo vengo aquí y me critico también, yo no sé qué pensará el ciudadano, que somos todos una colección de... ¿Me explico? Aquí cada uno tiene su papel en la obra de teatro, pero soy de los que está convencido de que la autocomplacencia es el primer paso para la ineficacia, cuando alguien se cree que lo hace muy bien tiene poco recorrido; es de la autocrítica y de la crítica de lo que se aprende y lo que ayuda a mejorar.

Ha dicho que —y este tema me interesa especialmente porque va más allá— se ha mejorado el tema de los exámenes porque estamos aprobando masivamente a todos. Esto ha salido en un medio de comunicación y es falso. Estaba en el 47% y sigue estando en el 47. Es verdad que con CAPA mejoró, estábamos en algo más del 40% y hemos llegado al 47%, pero seguimos en el 47%. Lo que me fascina es que haya un medio de comunicación capaz de publicar que estamos aprobando al 70% sin haber llamado a la DGT, sin haber contrastado la noticia. Dios mío, esto antes no pasaba, ¿pero a qué nivel estamos llegando? ¿Todo vale? No puede ser, ¿cómo se puede sacar una noticia así? Esto se ha resuelto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 16

porque están aprobando a todo el mundo. Pero bueno, ¿dónde se piensa que está el que ha escrito esto? ¿Pero qué país se piensa que tiene? Ni siquiera se ha molestado en llamar y contrastar una noticia.

Airbags motos y que la Guardia Civil de tráfico tiene que dar ejemplo, a ver cómo se lo digo. Yo creo que debe hacer un año y medio que di la orden a la Guardia Civil. El director general de Tráfico no puede pedir a los ciudadanos motoristas que se pongan un airbag si no lo lleva la policía, en esto estamos de acuerdo unos y otros. Hace un año y medio que di la orden y, es verdad, todavía están estudiando que si sí, que si no, que si este, que si otro... Es verdad que han cambiado de mandos y han cambiado más cosas, pero la orden está dada y contundentemente.

Ha dicho que si se pone el impuesto se va a volver a las carreteras convencionales. No. Esto tiene que ver con los peajes. Se dice que si se pone el peaje todo el mundo irá por carretera convencional y aumentarán los accidentes y las víctimas. No es verdad. Si uno va a hacer un viaje de 300 o 400 kilómetros no lo va a hacer por carretera convencional, Dios me libre, es que atenta al sentido común, cómo lo va a hacer por carretera convencional. Lo va a hacer por la autovía porque tenemos unas autovías espléndidas que funcionan bien. En un viaje de aquí a Zaragoza a nadie se le va a ocurrir ir por carretera convencional. Por eso este argumento no nos convence, lo que sí nos preocupa es garantizar la conservación y el mantenimiento de las carreteras. Esto sí que debe preocuparnos porque esto sí que afecta a la seguridad vial porque un deterioro en las condiciones de conservación y mantenimiento sí que podría tener su reflejo en la seguridad vial.

Industria de la automoción, ¿pero qué me dice? Esto es la Dirección General de Tráfico, nos consideramos parte de la industria de la automoción, vivimos de matricular vehículos, de transferir vehículos, de dar de baja vehículos y de dar permisos para conducir los vehículos; formamos parte de la industria de la automoción, con lo cual estamos en el mismo barco que la industria de la automoción, tenemos los mismos problemas y las mismas preocupaciones. Lo digo porque en su intervención parecía que insinuaba —tampoco lo ha dicho— que no atendíamos lo suficiente a la industria de la automoción. Insisto, somos parte de la industria de la automoción. Lo mismo con los transportistas profesionales.

Señor Gamazo, ha dicho que desde septiembre de 2020 no he comparecido. No era consciente de ello, probablemente tiene razón, pero no era consciente. Creo que nos hemos visto, que hemos hablado con unos y con otros. No tengo la impresión de llevar un año sin habernos visto, no la tengo. **(El señor Gamazo Mico: Sin comparecer)**. Tiene razón, si lo dice es que tiene razón, pero no es que haya habido incomunicación, no tengo la impresión de que llevemos un año sin vernos. El retraso tiene un nombre: pandemia, coronavirus. Es verdad que no nos ha permitido hacer las reuniones como nos habría gustado hacer, con la frecuencia y personales. Esto lo digo en comparación con la de 2011, entonces no había pandemia y esta vez ha habido pandemia y coronavirus lo cual me imagino que ha dificultado la realización de las reuniones y los trabajos como ha afectado a tantas otras cosas.

Me ha preguntado por qué abogamos por un quinquenio y no por diez años. Pues no tengo respuesta, me imagino que porque íbamos con el piloto automático. Me explico, las estrategias son a diez años, fuimos a diez años y, conforme íbamos haciéndola, nos hemos dado cuenta de que tendremos que empezar a meter cosas de aquí a diez años, igual hubiera sido más prudente hacerla a menos años. Por tanto, le doy la razón.

Respecto a la vigilancia del transporte profesional y alcolock para el transporte profesional, el transporte de viajeros se lo ha pedido a la DGT y hemos mantenido reuniones con el sector del transporte de viajeros para el establecimiento del alcolock en los vehículos nuevos. Pero nunca, nunca, nunca en las reuniones que ha habido con el sector del transporte de mercancías por carretera se ha hablado del alcolock, nunca nos lo han pedido y nunca ha salido en una reunión. En la DGT cuando ponemos una medida nos gusta haberla hablado antes con el sector, esté o no de acuerdo, pero al menos haberlo hablado. Y lo que nos creaba una cierta inquietud era introducir una medida de la que nunca habíamos hablado con un sector, ojo, como el del transporte de mercancías, que no es un sector cualquiera, sino que es un sector que a veces tiene la piel muy fina —de hecho, hay una huelga convocada— y nos inquietaba, sin haber hablado nunca con ellos, poner esa medida. Esta era la única inquietud que teníamos porque, por descontado, si hay alguien partidario del alcolock por su incidencia en la seguridad vial, es la Dirección General de Tráfico. Si alguien es partidario, por todo lo que supone para la seguridad vial, somos nosotros. Sobre el tacógrafo en las furgonetas, sí, es una asignatura pendiente, lo reconozco. Tiene razón, esta es una asignatura pendiente que tenemos.

La opción de premios, me hace gracia lo de la opción de premios. ¿Eso quién lo ha sacado? Usted. **(El señor Gamazo Micó: Yo no, los comparecientes)**. No, no; les voy a explicar una historia. Durante la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 17

tramitación de la ley del permiso por puntos en el Congreso de los Diputados se decidió que con determinadas infracciones se perdían puntos. Fue la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados la que respecto a quitar los puntos dijo: ¿no podríamos dar un premio? Y fue en el Congreso de los Diputados donde se decidió que con tres años sin haber perdido ningún punto de los doce puntos se subiese a catorce y que con tres años más sin haber perdido ningún punto se iba a dar un punto y se tendrían quince puntos. Por tanto, tener quince puntos es tener el gran diploma del buen conductor en este país. Pero fue aquí, fue en el Congreso de los Diputados donde se planteó el premio. Creo que el premio está bien, que vale la pena y que hemos de buscar la fórmula de premiar la conducta del buen conductor y del buen ciudadano y, por tanto, estamos totalmente de acuerdo.

Respecto al seguro obligatorio del patinete, estamos totalmente de acuerdo y verá que en la ley en ningún momento aparece el seguro de coche porque corresponde a la Dirección General de Seguros del Ministerio de Economía. Con lo cual, aquí no se ha dicho nada del seguro obligatorio del patinete, pero, si les preocupa y están todos de acuerdo, podrían hacer una proposición no de ley porque corresponde a la Dirección General de Seguros del Ministerio de Economía.

Sobre el uso del casco hay un debate abierto. En principio tenemos claro que para los *riders*, que en teoría no usan casco y se pasan el día haciendo entregas en bicicleta, parece que va de suyo que tengan que llevar el casco y lo mismo para los que usen el patinete para trabajar como profesionales.

Estoy completamente de acuerdo con usted en la falta de puntos de recarga. Hay que ganarse la confianza del ciudadano y uno de los puntos débiles es que no lo tenemos bien resuelto. De todas formas, le voy a dar mi opinión. El paso natural del vehículo de combustión al vehículo eléctrico es el híbrido, que ya es eléctrico, automático y no contamina en la ciudad. Es el paso normal que se está produciendo, entre otras cosas, porque hay híbridos no enchufables o más sencillos que cubren un poco la carencia a la que usted se refiere.

Al portavoz del Grupo Socialista quiero darle las gracias una vez más por la complementariedad, el apoyo y la solidaridad. Se ha referido a las medidas especiales. Aparece un documento con muchas medidas especiales para 2021 y 2022, pero, entre otras, quiero destacar dos o tres para que vean la forma de trabajar. La estrategia es el paraguas global, es transversal para todos y marca los objetivos, las líneas y las áreas de actuación, pero hay que sacar algunas medidas porque no podemos abarcar más de dos o tres años en el actual contexto. Por ejemplo, para 2021-2022 destaco implementar los 30 kilómetros por hora en las calles con un único carril de circulación por sentido; suprimir los 20 kilómetros por hora para adelantar en carreteras secundarias; aprobar las condiciones técnicas de los vehículos de movilidad personal; promover la implantación del seguro obligatorio para los vehículos de movilidad personal; hacer campañas de divulgación para consolidar la prohibición de circular por las aceras con patinetes y bicicletas; aprobar la reforma del reglamento de circulación para la protección de usuarios vulnerables; implementar el sistema de inspección para los centros de colaboración de la DGT; puesta en marcha de los cursos para trabajadores en moto subvencionados por Fundae; puesta en marcha de los cursos de conducción segura y eficiente —la ley tendría que darnos la cobertura—; realizar campañas de promoción del airbag para motoristas —próximamente, a finales de mes, vamos a hacer una campaña del airbag para motoristas coincidiendo con el *Black Friday* que viene a decir algo así como: ¿Tienes un familiar o un amigo que va en moto? Sí. ¿Le quieres? Sí. Regálale un airbag—; incorporar el sistema de vehículo conectado a través de la DGT 3.0 para la V16; grúas de auxilio en carretera; obras de conservación y mantenimiento; pruebas deportivas y transportes especiales —todo estará en el sistema con la nube de DGT 3.0 e irá al vehículo conectado—; nuevos radares, dieciséis de tramo para 2022 y diez fijos con veinte cabinas para el año que viene, e incorporar drones al sistema de vigilancia y control. No abarco más de dos años para intentar hacer compromisos concretos.

Protección de vulnerables. Estamos a la espera de que se apruebe la ley y el siguiente paso normativo debería ser la reforma del Reglamento de Circulación para la protección de los usuarios vulnerables. Este sería el orden lógico y razonable.

Autoescuelas. Es verdad que el día 19 hay convocada una huelga de profesores de autoescuela para protestar contra la negociación del nuevo convenio colectivo y pedir que se mejoren las condiciones de trabajo, pero también es verdad que todos estamos comprometidos con la mejora de la calidad y con poner en valor a las autoescuelas y a los profesores de las autoescuelas. Creo que todos compartimos que hay que ponerles en valor y darles apoyo por la importante función que realizan. Hay huelga, pero es contra la negociación del convenio colectivo.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 18

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pere Navarro. Tiene la palabra la señora Granollers Cunillera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Quiero hacer una intervención muy breve porque supongo que ha encontrado muy extraño que en toda mi intervención no haya hablado de las autoescuelas y de los problemas de los examinadores. Evidentemente, nos sumamos al rechazo total a la agresión de ayer a un examinador, como nos ha dicho, pero continúa faltando personal examinador. Sabemos que han realizado cambios y posiblemente los han realizado por nuestra insistencia, pero no se relaje porque obtener un permiso de conducir no es un lujo y lo hemos dicho muchas veces. Hay personal perdiendo oportunidades de trabajo por no poder acceder al examen en tiempo prudencial. En Cataluña hemos demostrado sobradamente que nos importa la educación de calidad —usted mismo ha hablado de ello—, tenemos buenos proyectos y con ellos debemos examinar a su debido tiempo. Fuimos pioneros en patentar el sello de calidad AeQ, fruto del trabajo del Servei Català de Trànsit, de la Universitat Autònoma de Barcelona, de la Federació d'Autoescoles de Catalunya y del Col·legi de Psicologia de Catalunya. Estamos convencidos de que desde el Servei Català de Trànsit acabaríamos con este agravio. Por favor, reúna una mesa para el traspaso de competencias y traspase las competencias a Cataluña.

Muchas gracias.

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

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Intervengo muy brevemente para decirle al señor Pere Navarro que —busco las palabras apropiadas porque no quiero asociarlo a que usted ha actuado como un político—, de las cuatro preguntas que le he hecho, usted ha respondido a un 25 %, es decir, a una de ellas, que ya es mucho, y ha dado largas a las otras contestando a temas que no le he preguntado o incluso, centrándose, como ha comentado, en el 70 % de lo que se ha publicado en medios de comunicación, y obviando la principal pregunta sobre el CAPA y sobre lo que muchísimos propietarios y profesores de autoescuela me han dicho: que todavía sigue habiendo colapso en los exámenes y que cada autoescuela tiene que presentar un número máximo de alumnos a exámenes. Usted no me ha contestado a esto.

Tampoco me ha contestado a la pregunta sobre los desplazamientos. Me ha dicho que nadie va a ir de Madrid a Zaragoza por carreteras convencionales y yo le digo que ni a Zaragoza ni a París, pero usted sabe que la mayoría de los trayectos que se hacen son trayectos cortos y que en los trayectos cortos hay más accidentes. Evidentemente, una persona que tenga que desplazarse en trayectos cortos de 35 kilómetros cuatro o seis veces al día puede hacerlo por vía alternativa.

En cuanto a facilitar el cambio del parque móvil porque está envejecido, usted ha dicho una obviedad con la que estamos todos de acuerdo y es que hay que renovarlo, pero tampoco me ha dicho por qué la administración, por ejemplo, sigue subiendo los impuestos a la matriculación, lo que va a limitar el cambio.

Y con respecto a las carreteras, tampoco me ha contestado por qué sigue habiendo un 70 % de señales caducadas. No sé si ustedes van a hacer algo para que el Gobierno las cambie.

Muchísimas gracias.

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

El señor **GAMAZO MICÓ**: Intervengo brevemente. No voy a responder a las críticas del portavoz socialista porque evidentemente no me ha escuchado hoy, ya que estaba en otras cosas. Vive en modo crítica permanente al Grupo Popular, digan lo que digan sus portavoces.

Señor director, vimos un tuit el otro día de la DGT que nos sorprendió sobre cómo los españoles pueden ahorrar carburante y nos mostraban unas maletitas que no sabíamos dónde las teníamos que poner si en la baca, en el maletero o en el maletero o en la baca indistintamente. **(Muestra un tuit con fotografía)**. Lo que verdaderamente preocupa a los ciudadanos es que paguemos más por usar las vías con esos peajes que ha vuelto a defender hoy aquí, porque los conductores españoles ya pagamos lo suficiente al pagar el IVA cuando compramos el vehículo, el impuesto de transmisión patrimonial, la matriculación, el impuesto de circulación, las transferencias, el IVA de la ITV, la tasa por pasar la ITV que recibe la DGT o el IVA y el resto de impuestos en los combustibles. Por tanto, ya pagamos por utilizar el vehículo en nuestro país.

Respecto a la velocidad, diré dos cosas brevemente. Ha dicho que próximamente su objetivo es eliminar el margen de 20 kilómetros por hora y veremos si se elimina de la norma. Ya sabe que el Grupo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 19

Parlamentario Popular no es partidario de esta medida porque todos los modelos matemáticos, y no hemos visto ningún estudio de la DGT que diga lo contrario, dicen que eliminar el margen incrementa el tiempo y el espacio del adelantamiento y, por tanto, aumenta innecesariamente el riesgo de sufrir un siniestro.

Respecto a la velocidad, ha hecho referencia a la implementación de los 30 kilómetros por hora en ciudad. Realizamos una pregunta para saber cuántos municipios en España habían aumentado la velocidad de 30 a 50 kilómetros por hora a tenor del artículo 50.3 del Real Decreto 970/2020 y nos dijeron que no disponían de esa información. ¿Disponen ya de ella? Si no disponen de ella póngase las pilas porque la DGT ha de tener toda esa información, que es imprescindible.

No quiero finalizar sin hacer mención a los vetos que han sufrido todas las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular en el ámbito de la seguridad vial en los Presupuestos Generales del Estado para el próximo año que hoy se están debatiendo en la Comisión de Interior, vetos —y finalizo ya, señor presidente— que suponen que no se debatan cuestiones tan importantes como las ayudas a los conductores respecto al sistema ADAS, al que ha hecho mención, y a los motoristas respecto a los elementos de protección —menos campañas de Navidad y más ayudas públicas para que los motoristas puedan comprar esos elementos de protección—, las ayudas a los ayuntamientos por el cambio de señalética vertical a horizontal y las ayudas públicas a menores de veintiséis años para la obtención del permiso de conducir, iniciativa aprobada por esta Comisión que quedará, como tantas otras iniciativas, en agua de borrajas.

Espero, y finalizo, que todas las propuestas de los comparecientes tengan mayor fortuna y mejor consideración que las que realiza esta Comisión porque, si no, no avanzaremos.

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

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

Señor director, no es cierto que usted lleve sin comparecer en el Congreso de los Diputados un año y no es cierto que el señor Gamazo no haya tenido la oportunidad de intercambiar intervención. El 26 de octubre usted compareció en la Comisión de Interior y, por tanto, el señor Gamazo y el resto de portavoces tuvimos la oportunidad de intervenir. Tal vez al Grupo Popular se le hace muy larga su ausencia, pero es cierto que usted ha intervenido recientemente en el Congreso de los Diputados. **(El señor Gamazo Micó: No en esta Comisión)**. Se ha hecho referencia a aspectos de la ley y quiero reforzar unas ideas brevemente porque quince años después es importante evaluar y actualizar el sistema con la creación de un apartado específico referente a la pérdida de seis puntos por utilizar el dispositivo móvil sujetándolo con la mano —tenemos que recordar que es la causa del 32 % de los accidentes de circulación— y a la pérdida de tres a cuatro puntos por no hacer uso del cinturón de seguridad, de los sistemas de retención infantiles o del casco.

Y en cuanto a los examinadores de tráfico, el Partido Popular hizo un recorte de 111 examinadores de tráfico; repito, durante los años de Gobierno de Rajoy se hizo un recorte de 111 examinadores de tráfico. La gran apuesta por el empleo público y el fortalecimiento de los examinadores de tráfico ha sido con el Gobierno socialista. Y, en apoyo también a las autoescuelas y a los profesores de autoescuela, quiero resaltar la aprobación en el Consejo de Ministros del título de técnico superior en formación para la movilidad segura y sostenible que constituye un hito también para la seguridad vial al ser la primera formación reglada de expertos en seguridad vial y viene a profesionalizar un sector de la formación y educación vial. En definitiva, si hacemos un resumen de estos años de Gobierno, se han tomado medidas, medidas y más medidas para fortalecer la seguridad vial de nuestro país.

Señor director, tiene todo nuestro apoyo para seguir tomando medidas y seguir salvando vidas en nuestro país.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para concluir la comparecencia tiene la palabra el señor Pere Navarro.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Créanme que me hacía ilusión acabar la comparecencia sin hablar de exámenes y examinadores. **(Risas)**. Ha sido un momento de debilidad mía, pero me hacía ilusión porque yo creo que aquí he venido siempre a hablar de exámenes y examinadores. Veo que no ha podido ser y que la realidad al final es cruda y se impone.

En cuanto a los exámenes, ya se lo dije, tenemos la hoja de ruta y sabemos lo que queremos, pero necesitamos tiempo para hacerlo. En estos momentos hay examinadores. Habían pedido horas extras y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 20

hay horas extras. Cuando voy a las provincias visito las jefaturas, me reúno con los jefes provinciales y me dicen que en estos momentos tienen más oferta que demanda. De vez en cuando hay alguna baja que la ofrecen a la autoescuela que la quiera y no la cubren. Es verdad que no me llegan en estos momentos las quejas de los ciudadanos que me llegaban antes, que es un buen termómetro, y yo diría que seguro que hay algún problema puntual, pero el tema de los exámenes y los examinadores está encarrilado.

En cuanto al CAPA, insisto en que antes el porcentaje era del 40 y pico por ciento y ahora es del 47 %. Por tanto, ha mejorado el número de aprobados y la preparación de la gente en general. Hay una comisión de seguimiento del CAPA que se reúne periódicamente con las autoescuelas para la mejora, para el ajuste fino. A mí ya no me llegan problemas específicos, pero hay una comisión en la que se pueden tratar.

Señales caducadas. Me suena a yogur caducado, aunque sé lo que quiere decir, que son señales a las que ya se les ha pasado el tiempo y que no tienen sentido. Es verdad que en las jefaturas de tráfico recogemos estos temas que nos llegan de la Guardia Civil, del ciudadano y de la policía local en un pequeño informe que pasamos al titular de la carretera porque las señales las coloca el titular de la vía. Por cierto, dice que tenemos que hacer una partida para subvencionar a los ayuntamientos el cambio de señales a 30 kilómetros por hora. A la DGT nos sale que va a haber menos señales porque antes, como era a 50 kilómetros, se tenía que poner en cada sitio la señal de 30 kilómetros por hora. Ahora, como lo hemos hecho por *Boletín Oficial del Estado*, con el cartel de que se entra en zona 30 ya no hace falta que se ponga hasta el final. **(El señor Gamazo Micó pronuncia palabras que no se perciben).**

Les comento una reflexión de la DGT. A veces tenemos la impresión —y les doy un poco la razón— de que llevamos cincuenta años colocando señales de tráfico cada vez que ha habido un problema en este país y ahora tocaría empezar a replantearnos si realmente hace falta la cantidad de señales que hay. Esto en ciudad es evidente porque creemos que implantar los 30 kilómetros por hora podría llevar al escenario de sacar señales. A 30 kilómetros por hora no hace falta toda la señalética que tenemos. Por tanto, la reflexión es que tradicionalmente hemos resuelto los problemas de este país colocando una señal y, a lo mejor, dentro de esta reflexión global, podríamos empezar a dar marcha atrás e intentar simplificar el mapa de la vía pública cargado de señales.

Respecto al peaje, se lo dije el otro día, ojo con cargarse todo para llegar al poder porque cuando llegas te hace falta lo que te has cargado. El peaje no es competencia directa de la Dirección General de Tráfico. Lo digo porque algún día llegarán y el día que lleguen, si no se ha hecho ahora, les va a tocar poner los peajes; ténganlo claro. **(El señor Gamazo i Micó: Si lo aprueban en 2024 nos lo encontraremos).** Le digo mi reflexión.

En cuanto a cuántas calles tiene que haber con tramos de 30 kilómetros por hora en las ciudades, con más de 8000 ciudades ¿cómo vamos a saber los kilómetros de calles que se han visto afectados? No es fácil y le doy la razón en que algún indicador vamos a necesitar para hacer el seguimiento de la eficacia o de los resultados de la medida, pero no tenemos claro —sé que se está debatiendo en la DGT que hay que tener un indicador de seguimiento— cuál va a ser exactamente. También es verdad que probablemente a finales de año, cuando nos den el número de víctimas y de heridos graves en el ámbito urbano, algo debería notarse, pero no lo sé, no le puedo decir.

En cuanto a las ayudas para sacarse el permiso de conducir, lo tenemos diseñado todo, pero hay que buscar el momento oportuno. Es de esas cosas que están en cartera, pero no tiene fecha.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro, por su comparecencia y también por su habitual disposición, colaboración y consideración con la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados.

Señorías, como ha comentado el director general y he señalado yo también, el próximo domingo día 21 se conmemora el día mundial en recuerdo de las víctimas de siniestros viales. Desde la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados agradecemos a las asociaciones de víctimas la implementación de la política de seguridad vial en España, reiteramos nuestra admiración por su constante ejemplo y reconocemos una vez más su imprescindible papel en los avances conseguidos en los registros de seguridad vial durante las últimas décadas en nuestro país.

Muchísimas gracias. Despedimos al director general y celebramos la reunión de la Mesa a continuación.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.