



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

Año 2020

XIV LEGISLATURA

Núm. 94

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 2

celebrada el martes 2 de junio de 2020

Página

ORDEN DEL DÍA:

Ratificación del acuerdo de la Mesa, sobre las siguientes solicitudes de comparecencia del señor director general de Tráfico (Navarro Olivella), a efectos del artículo 44 del Reglamento:

- Para informar de las líneas generales de actuación en el ámbito de sus competencias. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/000042) 2
- Para informar de las medidas que se están implementando desde la Dirección General de Tráfico en el contexto de la crisis sanitaria actual del COVID-19. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/000127) 2
- Para dar a conocer los criterios que va a adoptar el Gobierno en la reanudación de los diferentes tipos de exámenes, tanto teóricos como prácticos, de destreza y de circulación, para la obtención del permiso y licencia de conducción de todas las categorías de vehículos en el momento en el que dejen de estar en vigor las prórrogas del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000099) 3

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 2

- Para explicar las actuaciones de la Dirección General de Tráfico tendentes a facilitar la circulación durante la desescalada del confinamiento impuesto por el estado de alarma y una vez terminado el mismo. A petición del Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 212/000144) 3
- Celebración de las comparecencias votadas favorablemente por la Comisión 3

Transcripción literal al no ser posible la presencia ni corrección por parte del personal del Departamento de Redacción del «Diario de Sesiones».

Se abre la sesión a las doce del mediodía.

MINUTO DE SILENCIO.

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

Bienvenidos a esta primera sesión de la Comisión de Seguridad Vial de la decimocuarta legislatura.

Señorías, como bien saben, vivimos días de luto nacional oficial. España lleva ya muchas semanas de luto por la terrible pandemia, tan cruel y dolorosa para muchos compatriotas nuestros. Esta es una comisión, señorías, que desgraciadamente acostumbra a conocer el drama que suponen los miles de fallecidos que cada año producen los accidentes de tráfico en nuestro país.

Por eso, señoras y señores diputados, quizás nos ayude a hacernos una mejor idea de la dimensión de la tragedia que estamos viviendo en España si pensamos por un momento que, en solo tres meses, que solo durante los meses de marzo, abril y mayo han fallecido en nuestro país, según las cifras oficiales, por el COVID-19, tantas personas como fallecieron en España durante los últimos 13 años por accidente de tráfico.

Por eso, señorías, de acuerdo con la Mesa de la comisión, en recuerdo y memoria de todos los fallecidos por el COVID-19 en España, mostremos nuestro respeto y traslademos nuestro cariño y nuestro pesar a sus familiares por tanto dolor. Lo hacemos, señoras y señores diputados, guardando un minuto de silencio. **(Las señoras y los señores diputados, puestos en pie, guardan un minuto de silencio).**

Muchas gracias, señorías.

Permítanme también, muy brevemente, que en nombre de todos traslade nuestro reconocimiento a tantos españoles, trabajadores esenciales, miembros de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, agricultores, ganaderos, pescadores, transportistas, personal de limpieza y mantenimiento, trabajadores del sector de la alimentación, muchos de ellos autónomos, protección civil, etcétera.

Trabajadores, señorías, que durante estos meses han ejercido responsablemente y con mucho riesgo una labor imprescindible para el conjunto de los ciudadanos.

Muy especialmente, señorías, nuestro reconocimiento a todo el personal sanitario: médicos, ATS, auxiliares, celadores que, con su trabajo encomiable, han salvado miles de vidas, mientras muchos de ellos se infectaban, más de 51 000 y muchos también fallecían, al menos 63.

Nuestro agradecimiento y nuestro reconocimiento nunca será suficiente.

Muchas gracias.

RATIFICACIÓN DE ACUERDO DE LA MESA, SOBRE LAS SIGUIENTES SOLICITUDES DE COMPARECENCIA DEL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO, A EFECTOS DEL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO:

- Para informar de las líneas generales de actuación en el ámbito de sus competencias. Gobierno. (Número de expediente 212/000042).
- Para informar de las medidas que se están implementando desde la Dirección General de Tráfico en el contexto de la crisis sanitaria actual del COVID-19. Gobierno. (Número de expediente 212/000127).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 3

- Para dar a conocer los criterios que va a adoptar el Gobierno en la reanudación de los diferentes tipos de exámenes, tanto teóricos como prácticos, de destreza y de circulación, para la obtención del permiso y licencia de conducción de todas las categorías de vehículos en el momento en el que dejen de estar en vigor las prórrogas del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000099).
- Para explicar las actuaciones de la Dirección General de Tráfico tendentes a facilitar la circulación durante la desescalada del confinamiento impuesto por el estado de alarma y una vez terminado el mismo. Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 212/000144).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, tenemos que empezar la comisión ratificando el acuerdo de la Mesa sobre las comparecencias que acordamos hace unos días a los efectos del artículo 44 del Reglamento. Por eso pregunto a la comisión si se ratifican estas comparecencias para poder dar el comienzo a la sesión prevista en el día de hoy.

¿Sí, señor Alcaraz?

El señor **ALCARAZ**: Hola, buenas tardes.

Si la ratificación es para la comparecencia de hoy, sí estamos de acuerdo. Si es para las siguientes, tal como ya expuse en la reunión...

El señor **PRESIDENTE**: Sí, creo que lo he dicho. Había que empezar ratificando las comparecencias que se iban a producir en el día de hoy. Efectivamente. Se trata, señorías, de un orden del día en el que constar la comparecencia, mejor dicho, las comparecencias del director general de Tráfico, porque son varias. Se acumulan las tres comparecencias solicitadas por el Grupo Popular, el Grupo Vox y el propio Gobierno sobre las medidas relacionadas con la situación provocada por el COVID-19 y se añade también la comparecencia previa que tenía solicitada el Gobierno para que el director general informara al comienzo de la legislatura de las líneas generales de este departamento.

Y antes de darle la palabra al señor Pere Navarro, les comento muy rápidamente el desarrollo de la sesión, también con lo que habíamos hablado en la Mesa ya hace unos días.

Después de la intervención del director general, que abarcará las distintas comparecencias que tenemos en el orden del día, de la manera, lógicamente, que él estime conveniente, intervendrán los portavoces de los distintos grupos, comenzando de mayor a menor por los grupos que han pedido comparecencia. En este caso, el Grupo Popular y el Grupo de Vox. Y a continuación de menor a mayor, en este caso, intervendrán el resto de los grupos parlamentarios.

Saben ustedes, señorías que el tiempo habitual para este tipo de comparecencias es de 10 minutos. Excepcionalmente, en el día de hoy, tal y como acordamos también en la Mesa o lo hablamos, los tiempos serán aplicados con algo más de flexibilidad de lo habitual, pero les ruego que intentemos ajustarnos a este tiempo para que la comisión tenga una duración razonable.

Tenemos que tener en cuenta que se trata de la primera comparecencia de la legislatura y que, además, se acumulan dos comparecencias de distinto contenido. Una es la del COVID y la general, como hemos comentado anteriormente.

Volverá a intervenir el director general, también por el tiempo que considere oportuno. Y si hay algún portavoz que, después de la segunda intervención del director general, pide la palabra para alguna cuestión que se haya quedado en el aire o alguna concreción, también se la daremos con carácter excepcional en esta ocasión. Ya veremos en la Mesa y portavoces cómo regularemos el tiempo cuando se trate de PNL y de comparecencias en general, porque hoy, insisto, estamos en una comparecencia con cierta excepcionalidad.

Señorías, le damos la bienvenida a esta su segunda casa, después de la dirección general al señor Pere Navarro.

No sé, pero son innumerables las veces que ha comparecido.

Esta es su primera comparecencia, pero estoy seguro de que no será la última de esta legislatura. Le esperamos por aquí cada vez que el considere oportuno y cada vez que acordemos en este (00:18:08) solicitarla. Yo creo que será con cierta frecuencia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 4

Quiero agradecerle, quiero hacerlo públicamente, su disponibilidad para poder organizar esta sección. Yo creo que ofrece mucho interés para el conjunto de los ciudadanos, pues se trata de una información en momentos que hay incertidumbre y dudas sobre qué se puede hacer y cómo se puede hacer. Por tanto, agradecerle al señor Pere Navarro su disponibilidad.

Hablamos hace ya algunos días. La hemos preparado quizá con demasiado tiempo, como él me comentaba a su llegada, pero yo creo que, en cualquier caso, será una comparecencia muy útil para el conjunto de los ciudadanos que es de lo que se trata, señoras y señores diputados.

Así que, sin más preámbulos, señor Pere Navarro, cuando quiera tiene usted la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Gracias, presidente, señorías.

En primer lugar, desde luego, adherirnos, como representante de la Dirección General de Tráfico, a este sentido recuerdo para las víctimas y familiares del COVID-19, igual que este especial reconocimiento que ha hecho el presidente al personal sanitario y a todos aquellos funcionarios que, de una u otra forma, han colaborado y están colaborando. Hay que reconocerles su profesionalidad y su generosidad.

Esta comparecencia hace tiempo que tenía que haberse producido. Yo recuerdo, cuando cerraron el Congreso tengo la impresión de que estábamos preparando algo así como esta comparecencia. Era para explicar las líneas básicas de la política durante la legislatura. Llegó el coronavirus, llegó el estado de alarma, llegó el confinamiento y esto ha atrasado de alguna manera la comparecencia.

Con lo cual, estar aquí a mí me produce un especial, por lo que representa

Representa que estamos volviendo a recuperar un poco la actuación y lo que es normal por parte de todos.

La comparecencia, lo ha dicho el presidente, tiene tres partes. Una primera es el coronavirus y la Dirección General de Tráfico. Yo creo que esto puede servirles, o así lo hemos preparado, para que conozcan algo más qué hace la Dirección General de Tráfico y qué hemos hecho con motivo del coronavirus, pero a nosotros también nos permite, uno, ordenar lo que hemos hecho. Han sido días muy intensos que trabajas continuamente y es verdad que la comparecencia tiene la virtud de parar, pensar, ordenar para rendir cuentas. En definitiva, para hacer un cierto balance o rendir cuentas de lo que hemos hecho.

Una segunda parte sobre el tema de los exámenes, de la reapertura del servicio público de exámenes para la obtención del permiso de conducir tiene un interés ciudadano, tiene interés para sus territorios. En todo caso, me parece que tenemos alguna pregunta parlamentaria, incluso una proposición no de ley. Lo cual demuestra el interés que el tema despierta para los ciudadanos que quieren sacar el permiso de conducir. Y al final, de forma breve, voy a intentar ser breve, habrá tiempo para pronunciar más, darles algunas líneas básicas sobre la seguridad vial, la política de seguridad vial que nos gustaría o intentaremos hacer en esta legislatura.

Insisto en que es un privilegio estar aquí, comparecer ante la Comisión de Seguridad Vial. Luego el camino lo vamos a hacer juntos. El camino de intentar mejorar la seguridad vial en las carreteras y en las calles de nuestro país. Este es un camino que vamos a intentar, hasta donde podamos, hacerlo juntos para esta mejora.

Sobre el tema del coronavirus. Simplemente decirles cuatro pinceladas.

Primero, todo empieza el 13 de marzo. Nosotros habíamos ya suspendido los exámenes del permiso de conducir. Nos llegaba que se habían suspendido actividades lectivas. Creo que era en Álava, en Madrid y en La Rioja. Las autoescuelas tienen una actividad lectiva. Ya empezó todo a ver y al día siguiente nosotros ya nos planteamos con el tema de los exámenes.

Los examinadores de decían: «ojo, atención». Los directores provinciales nos lo preguntaban.

Creo que fue el día 13 de marzo donde se decidió cerrar el servicio de exámenes por los riesgos que conllevaba.

14 de marzo, sábado, se publica el Real Decreto-ley del Estado de Alarma. Y a partir de aquí, el famoso Real Decreto 423 por el que se declara el estado alarma.

Al día siguiente, lunes 16, cierran al público las Jefaturas Provinciales de Tráfico. Del orden de 80 000 citas previas teníamos que hubo que anular en función del Real Decreto Ley del Estado de Alarma.

Quizás, hacerles una reflexión. Venimos dando citas previas, pero en enero había habido un debate sobre si podíamos pedirles el teléfono o el correo electrónico. A partir de enero pedíamos correo electrónico y teléfono. A todos aquellos que nos dieron correo electrónico y teléfono pudimos disculparnos, explicar lo que pasaba y que quedaba suspendida su cita.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 5

Lo digo porque antes por temas de que no teníamos datos, y hubo que hacerlo. Comentario general. Se crea el Centro de Coordinación en el Ministerio del Interior. Creo que el domingo día 15 es la primera reunión.

Desde entonces todos los días ha habido reunión del Centro de Coordinación en el Ministerio del Interior con todos los permisos del Ministerio Interior.

El lunes creamos el comité de crisis en la DGT. Se ha reunido todos los lunes desde entonces.

El miércoles 18 hacemos la primera videoconferencia con el Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección de Tráfico del País Vasco. Ya les adelanto que las dificultades unen mucho. Ante el lío que teníamos delante todos, teníamos necesidad, unos de otros, de coordinarnos. Y ponemos en marcha el teletrabajo.

Tenemos en estos momentos 1 500 trabajadores de la Dirección General de Tráfico dados de alta en teletrabajo. Unos 1 300 al día se conectan y tenemos puntas de 1 200 a la vez con el teletrabajo. Esto es verdad, tuvimos que ampliar la licencia que teníamos de teletrabajo hasta los 1 500 usuarios.

Les diré que hemos creado una comisión para ver, después del coronavirus, las plazas, puestos y trabajos que pueden quedar en el trabajo.

Ha sido un inmenso paso adelante. Todo apunta a que se puede consolidar, para determinados puestos de trabajo, un día a la semana de teletrabajo, pero está todo sometido a una comisión que estaba haciendo el seguimiento y la valoración del teletrabajo.

20 de marzo. Sale el orden ministerial de Interior. Esta la provoca la Dirección General de Tráfico de desarrollo general del Real Decreto de Alarma en la que, primero se racionan los vehículos que van a poder circular durante el estado de alarma. El primer decreto hablaba de actividades. Había que ponerle vehículos.

Aquí resolvimos los vehículos de conservación y mantenimiento de carreteras. Recuerdo que estaban también los de grúas de auxilio en carretera y los de muchas actividades, pero había que darles un reflejo para intentar, de alguna manera, quedar cerrado todos aquellos vehículos que quedaban cubiertos para su circulación por el estado de alarma.

Se suspenden todas las restricciones a camiones, a vehículos pesados que había. Tradicionalmente los fines de semana y los días festivos, hay unas restricciones para camiones para que no afecten a la entrada, salida, el tráfico de fin de semana.

En aquel momento, el objetivo era hay que dar todo tipo de facilidades para el transporte de mercancías. Necesitamos garantizar el abastecimiento a la población y los servicios básicos. Con lo cual se suprimen todas las restricciones que había en Cataluña, en País Vasco y en el resto del Estado. Todos lo hicimos a la vez. Se suspenden las campañas especiales de vigilancia y control.

En la Dirección General de Tráfico tenemos por un calendario, a lo largo del año, de campañas de control de alcoholemia, de control de velocidad, de control de cintas de retención infantil, de control de furgonetas.

Todo aquello salta por el aire. La prioridad es el estado de alarma y dedicamos todo al control del cumplimiento de las normas de movilidad del estado de alarma.

Se prorroga la vigencia de los permisos de conducir que caduquen durante el estado de alarma mientras dure el estado de alarma y 60 días más.

En principio, la idea era hacer, mientras dure el estado de alarma y seis meses más, siendo generosos.

La Asociación de Centros Médicos, cuyo presidente es José Ignacio Landaluce, viejo conocido de esta comisión, nos dice: «como pongáis el estado alarma en 6 meses, el español no renueva el permiso de conducir hasta el final. Vamos a estar nueve meses sin trabajo».

Con lo cual se llegó a un acuerdo con ellos y a propuesta de ellos se puso 60 días. Es decir, permisos mientras dure el estado alarma y 60 días que, por cierto, ya están abiertos los centros de reconocimiento médico de conductores, que son los que renuevan el permiso de conducir.

Y, desde la DGT se desactiva el sistema de sanción por no haber pasado la ITV. Las ITV cierran. No podemos poner sanciones por circular con la ITV caducada. Porque, cuando por un radar detectan exceso de velocidad, automáticamente, aquel coche que está circulando, se hace la consulta con el registro de las ITV y como nos salga que no ha pasado la ITV tenemos un vehículo circulando sin la ITV. Con lo cual sale automáticamente la sanción por no haber tratado la ITV.

Después de los excesos de velocidad, la segunda sanción, en número, más importante es por no haber pasado la ITV.

Se utilizan los 2000. Información. Es fundamental la información en esta situación. 2 100 paneles de información variable. Todos con: «Atención. Estado de alarma. Controles en carretera. Solo viajes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 6

esenciales». Un poco para el apoyo, que elabora las respuestas a preguntas más frecuentes para colgar en la web, tanto del ministerio como de la DGT.

Había muchas dudas y era muy importante tener el FAC, las respuestas a las preguntas más frecuente y luego toda la divulgación de los trámites que podrían realizarse por vía telemática.

Controles. Lo he dicho. Desaparece todo lo otro y nos centramos en controles para el cumplimiento del estado de alarma. Primero se diseña con la Agrupación de Tráfico el operativo para 106 puntos de control de entrada y salida de las ciudades.

Luego ampliamos el protocolo a 350 puntos. Con la Agrupación de Tráfico se definió en 350 puntos para el control en carretera.

El primer fin de semana corrió la voz de que por la noche salían algunos coches para irse a la segunda residencia. Montamos controles aquellas noches, dos noches. No era verdad. No había coches que salieran por la noche para ir a la segunda residencia. Y esto sí, utilizamos para los controles los préstamos a las empresas que tienen conos y vallas para los controles de alcoholemia y controles de droga. Todo esto tuvo que ir al apoyo de los controles en carreteras. Son ocho contratos de los ocho centros de gestión. Agotamos todo lo que teníamos. Hemos tenido una ampliación de contrato para poder dar apoyo a todos estos controles que se hacían.

La información se envía a la Comisión Europea de todas las medidas que se toman relacionadas con el tráfico con motivo del estado de alarma. Se envía información a todos nuestros (00:30:52) socios en Latinoamérica, ellos están ahora en la fase ascendente, relacionadas con el tráfico por el estado de alarma.

Se elabora un informe sobre evolución del tráfico. Esto es un buen indicador sobre cómo iba todo. Se intenta decir que había tráfico de largo recorrido, de ligeros, pesados, de entrada y salida de las ciudades, tráfico fronterizo. Creo que es un buen indicador. Se ha enviado a todas las asociaciones e identidades: asociaciones de transportistas, asociaciones de transporte y viajeros por carretera, todo el sector de la automoción, AMPAC y demás, compartiendo la información para que todos tuviésemos un indicador más o menos de cómo iba evolucionando todo.

Sobre la evolución del tráfico (00:31:40), por ejemplo, movimientos de largo recorrido son los que se miden por estaciones de detección a 40 kilómetros de la ciudad. No son viajes diarios de ida y vuelta, sino que son viajes de largo recorrido. Se declara el estado de alarma. Bajan a un 60% los desplazamientos largos del país.

Luego pasamos a la etapa dura, que fue del 30 de marzo al 12 de abril. Ahí ya conseguimos descensos del 70% del total del tráfico. Fines de semana con el 90%. Y en estos momentos estamos del orden. Los he traído. Esto lo tienen. Aquí es donde deben estar todos los indicadores que hay, en estos momentos, en tráfico.

61%. Esto debe ser del domingo, porque es demasiado el descenso.

Pero aquí tienen todo diariamente. La medición del tráfico, cómo ha ido variando.

En tráfico de turismos hubo un momento en el que el ministro nos marcó el objetivo de reducir un 85% el tráfico de turismos. En la semana de solo servicios esenciales conseguimos una media del 87% de reducción de los turismos.

Quédense con la idea de que, de los datos que tenemos en la Dirección General de Tráfico, probablemente España junto con Italia somos los países que más hemos reducido los desplazamientos con motivo de la pandemia durante el estado de alarma.

Siniestralidad. Les he traído un estudio que hicimos del 15 de marzo hasta el 6 de mayo. Al observatorio le encargamos un estudio en profundidad. Estudie en profundidad qué ha pasado con la siniestralidad durante el estado de alarma. Los desplazamientos habían bajado un 69% hasta el 6 de mayo. Los fallecidos habían bajado un 69%. En la misma proporción se había reducido el riesgo y se habían reducido los desplazamientos.

Quizá he de destacar que, respecto a la época anterior, aumentaron los accidentes en autopista y autovía y bajaron en carretera secundaria. Era la presencia del transporte de camiones y demás dedicados al transporte de mercancía.

Por ejemplo, camiones de más de 3500 kilos, del 1 de enero al 14 de marzo era el 3% de los fallecidos. Del 15 de marzo al 3 de mayo eran el 25%. ¿Por qué? Antes era un porcentaje muy reducido, al final lo que teníamos eran camiones y furgonetas, básicamente circulando.

Por ejemplo, salida de la vía, que normalmente es un 39%, aumentó un 65%. Velocidad, solo, entro fuerte y me salgo de la vía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 7

Choques frontales que son normalmente un 20%. Bajó un 2%. No hay tráfico, no hay choque frontal. Llamo la atención sobre dos temas. Uno es, en lo que llevamos del 15 de marzo al 31 de mayo hemos tenido 27 días con cero fallecidos.

Lo de cero fallecidos hace unos años, en la Dirección General de Tráfico, hacíamos una fiesta ese día, porque era una cosa muy rara y excepcional. Ojo. Insisto, en lo que llevamos de estado de alarma llevamos 27 días con cero fallecidos.

Hemos detectado un aumento de la velocidad. La impresión es que, si tú transcurres por una vía y hay muy poco tráfico, como no hay tráfico, parece que la tendencia es aumentar. Lo digo porque de los 170 tramos que medimos todo con radares, normalmente tenemos un 0,56 que exceden de velocidad. Y con el estado de alarma pasó a ser un 0,78 los que excedían la velocidad. Algo como un 39% más de gente que excede la velocidad.

Insisto, carretera vacía induce a ello.

También una referencia al tema de motos. No había. Durante el estado de alarma casi no ha habido accidentes de motos.

Pasamos a fase uno, fase dos. Pueden salir dentro del ámbito provincial.

Fin de semana del 8 al 10 de mayo. Dos muertos en el fin de semana, uno era motorista.

Fin de semana del 15 al 17 de mayo, tres fallecidos, de los cuales dos eran motoristas.

Fin de semana del 22 al 24 de mayo, cinco fallecidos, de los cuales cuatro eran motoristas.

Lo hemos dicho. Lo hemos anunciado. Hemos hecho tal.

Último fin de semana, cinco fallecidos, de los cuales tres eran motoristas en La Aldea.

Tenemos un problema en el cual debemos centrarnos.

Buen tiempo, dos meses y medio confinados, te subes a la moto para salir, deseos de libertad. Aquí aparece un riesgo. Al menos así se refleja en los datos.

Semana Santa al revés. Siempre, en la Semana Santa, nuestro objetivo era gobernar la congestión y reducir los accidentes. No, esta Semana Santa el objetivo era que no hubiera tráfico. Reducir el tráfico. Así de sencillo.

Hicimos una campaña dando gracias a todos los ciudadanos por quedarse en casa, por no coger el coche, por quedarse en casa.

Ha sido una Semana Santa en que ha cambiado. El miércoles santo es el día de mayor tráfico de todo el año tradicionalmente. Nada que ver con la realidad de este año.

Por último, trámites de la DGT. Sacamos una orden ministerial el 2 de abril. Esto nos lo había pedido ANFAC, los fabricantes de coches. Dice: «Tenemos que mantener de alguna manera las matriculaciones y las transferencias de vehículos». Había dos elementos que nos dificultaban la tramitación electrónica. Uno era el impuesto de transmisiones por parte de la comunidad autónoma y el otro era el estar al día del pago del impuesto de circulación del ayuntamiento del que se trate.

Se hizo un ejercicio. Creo que nos ha dado un buen resultado. Tenemos una buena experiencia. Es sustituirlo por una declaración de autorresponsabilidad para poder tramitar telemáticamente durante el estado de alarma. Usted me hace una declaración de autorresponsabilidad que me dice que en el plazo de 60 días a la finalización del estado de alarma me presentará el justificante de haber pagado el impuesto de transmisiones y el justificante de estar al día del pago del impuesto de circulación a su ayuntamiento. Esto es bastante novedoso

Resultado. Durante el estado de alarma y hasta el 24 de mayo hemos matriculado 49.502 vehículos y hemos transferido, cambio de titularidad, 181.724 vehículos. Probablemente todo el tema del estado de alarma nos haya servido a todos para dar un cierto impulso a los trámites telemáticos.

Por último, se pone en marcha la aplicación de midgt. Era el 30 de abril. Era una aplicación que te permite llevar el permiso y los documentos que llevas en la guantera en el teléfono móvil. Estaba todo preparado con su campaña. Nos coge el coronavirus. ¿Qué hacemos? ¿Suspendemos?, porque no se puede hacer ni rueda de prensa ni presentación ni nada.

Al final dijimos: ¿es un avance desde el punto de vista telemático? ¿Sí? Tiene toda la coherencia. Lancémoslo. Se lanzó el 30 de abril la aplicación midgt para llevar. Se lo han descargado un millón de ciudadanos y tenemos 550.000 usuarios. Una cosa es descargártelo y la otra es empezar a utilizar la aplicación de midgt.

Acabo corrigiéndole. Nunca, en 60 años de historia de la Dirección General de Tráfico, se habían cerrado las jefaturas durante tanto tiempo. Nuestra impresión. Ha supuesto un impulso al teletrabajo y un impulso y consolidación de la videoconferencia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 8

Informar es lo más importante, informar al ciudadano de todo lo que hay. Hemos dedicado, sobre todo, ayudar, también a informar, a todos aquellos sectores que, de una u otra forma, están relacionados con la Dirección General de Tráfico. Recuerdo yo con los fabricantes que de vez en cuando tenían un camión con piezas del sector de la automoción, que había quedado clavado y que no se podía salir (00:41:21).

El sector del alquiler de vehículo. España es el primer país del mundo en alquiler de coches. Un país turístico. Tiene una flota del orden de 800 000 vehículos. Parar esto era. Al final parecía que iba a cerrarse todo el sector. Conseguimos mantener abiertas unas cuantas oficinas para el alquiler de coches relacionado con servicios esenciales, con el abastecimiento de la población y demás, que han permitido dar un cierto oxígeno con grúas de auxilio en carretera.

Hemos estado intentando resolver incidencias ayudando con los sectores.

Autoescuelas. Por ejemplo, de autoescuelas que ayudamos, al final, quedó. Para que vean cómo la gente se ha buscado la vida para sobrevivir en esta situación difícil. Las aseguradoras, las autoescuelas dicen: «Tengo unas flotas de vehículos. Estoy parado. ¿Tengo que pagar yo el seguro del automóvil si lo tengo parado? Al final se llega a un acuerdo, y las aseguradoras reducen un 60% la cuota mensual del seguro de los vehículos.

Por ejemplo, los vehículos son todos en *leasing* o *renting*. Óyeme, ¿qué hacemos? No tengo ingresos. ¿Cómo me vas a hacer pagar a mí la cuota mensual si no tengo dinero porque estoy parado? Se llegó a un acuerdo con las financieras. De acuerdo. Ahora no, porque no tienes ingresos. Cuando acabe el último plazo de tu *leasing*, te pondré tres plazos, que son estos que habrás dejado de pagar mientras estaba el estado de alarma.

Por último, una última reflexión de que el estado de alarma ha ayudado a abrir el debate sobre la movilidad. La impresión que tenemos es que la gente ha visto ciudades silenciosas, limpias y vacías. El ciudadano no se resignará tan fácilmente a volver a la congestión, el ruido y la contaminación.

Los ayuntamientos lo saben y se están moviendo. Hay muchas iniciativas y planes en las principales ciudades que hablan de la movilidad. El poscovid.

Por cierto, este es un tema interesante, quizás, no sé. A lo mejor se podría organizar algún debate o traer algún especialista para que les explique dónde está esto de la movilidad posterior al coronavirus. De esto hay un grupo. La Federación Española de Municipios y Provincias ayer sacó todo de unas recomendaciones para la movilidad después del estado de alarma en Barcelona, Madrid, Zaragoza y unos grupos de ciudades que están haciendo todo de propuestas sobre la movilidad después del estado de alarma.

Cierro parte uno. ¿Entramos en autoescuelas?

Autoescuelas y acciones para obtención del permiso de conducir.

Yo creo que tengo dos o tres preguntas parlamentarias y alguna proporción no de ley. Lo cual da una idea del interés del tema.

Uno. En España hay 8722 centros de autoescuela. Son 5700 autoescuelas, pero hay autoescuelas que tienen dos centros. Al final son estos, 8722.

En el año 2019 en España se han expedido 594 141 permisos de conducir a nuevos conductores. Quédense con la idea de que son unos 600 000 nuevos conductores cada año.

Entre el 15 de marzo y el 31 de mayo hemos dejado de hacer 180 000 exámenes teóricos y 268 000 exámenes de circulación para sacarse el permiso de conducir. Y tenemos 829 funcionarios examinadores. Son funcionarios especialistas para la realización de exámenes.

El permiso de conducir es necesario, yo diría imprescindible, si uno vive en la España rural o en ciudades pequeñas y para trabajar. Menos imprescindible es en la gran ciudad.

Les recuerdo que para sacarse el permiso de conducir hay que hacer un examen teórico, luego hay uno en pista de habilidad para moto, camión y autocar. Y luego hay una prueba de circulación abierta para cualquiera, pero, sobre todo, para el permiso B.

Uno. 28 de abril. Se aprueba el Plan de Desescalada. El Plan de desescalada dice que en fase dos podrán abrir las autoescuelas. Ya tenemos algo.

El 4 de mayo se aprueba la Resolución de la Secretaría de Estado y Función Pública, que dice que en fase dos podrá abrir la Administración de forma progresiva, pero que al entrar en fase dos podrá abrir la Administración al público.

Ya tenemos que las autoescuelas abren al entrar en fase dos y la Administración, es decir, las jefaturas, abren al estar en fase dos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 9

Progresivo quiere decir que en fase dos se abre con el 50 % de la plantilla de la Administración y en fase tres se abre con el cien por cien de la plantilla.

Una vez tenemos la referencia de los datos, de las fechas, el jueves 7 de mayo nos reunimos con la Confederación Nacional de Autoescuelas. ¿Por qué? Es la más representativa del sector de las autoescuelas y tiene implantación en todo el territorio. Si quieres tomarle el pulso a las provincias y a las provincias que van a entrar antes en fase dos, has de ir a la asociación de mayor implantación en el territorio. Y con ellos hablamos y tomamos el pulso de cómo van a ser los exámenes y protocolos de seguridad.

El lunes 11 de mayo nos reunimos por videoconferencia con la Asociación de Examinadores. Había que conocer cuáles eran sus preocupaciones. Sobre todo, eran preocupación de las condiciones de salud y seguridad para la realización de su trabajo.

13 de mayo. Nos reunimos con los profesores de autoescuela. Nos hablan de las condiciones laborales que tienen ellos y sus preocupaciones e inquietudes.

El viernes 15 de mayo, con comisiones, UGT y CSIC.

Y el lunes 18 de mayo, con autoescuelas confederadas, Formaster, Autoescuelas digitales, Academias de Transportistas. Con varias asociaciones que hay también de autoescuelas para contrastar un poco la información.

A partir de todas estas reuniones se elaboran las instrucciones diseñadas para la apertura.

Simplemente dos temas. Uno es, el 23 de mayo sale una orden en el BOE del Ministerio de Sanidad, que habla de las aperturas de autoescuelas siempre que no superen un tercio de su aforo, priorizando, siempre que sea posible, la formación a distancia *on-line* y para clases prácticas era obligatorio el uso de carilla en vehículo de práctica, tanto el profesor como el alumno. Dice: «Se deberá limpiar y desinfectar el vehículo de prácticas antes y después de su uso por cada alumno».

Con todo esto hacemos una instrucción a las jefaturas diciéndoles cómo van a abrir, cómo se va a organizar la apertura progresiva y cómo va a ser la atención al público. Otra para las jefaturas de cómo van a ser los exámenes teóricos, en pista y los prácticos de circulación abierta.

Y para las autoescuelas una nota sobre cómo van a ser los exámenes, otra específica sobre los cursos de recuperación de puntos, que también es una nota específica. Otra sobre la presentación telemática de solicitud para reducir al mínimo imprescindible el papel por los riesgos que supone.

Y luego sacamos ya una nota de prensa. Esto fue el sábado 23 de mayo. Sacamos la nota de prensa a todos los ciudadanos, diciendo: «Sí, vamos a abrir. A partir del lunes 25 quedan abiertas las jefaturas y empieza a abrirse al servicio público de examen».

Fase 2. Primera semana. Se abre para exámenes teóricos. Las jefaturas abrimos con el 50 % de la plantilla. Autoescuelas, presentan la solicitud por el sistema de la *web*. Se necesitan tres días para tramitar la solicitud, convocarles y demás. Y se hacen ya los exámenes teóricos.

La semana pasada se realizaron ya exámenes teóricos del permiso de conducir en las jefaturas que estaban en fase dos.

Una puntualización. Se ha priorizado para el examen teórico a aquellos que habían perdido el permiso por haber agotado los puntos, porque no tenían permiso. Hay que darles prioridad sobre el que quiere sacarse un nuevo permiso, pero nunca ha tenido permiso. La gente que tenía permiso y lo perdió por puntos, hizo el curso, quería recuperar el permiso y tenía todo el derecho del mundo y llega al estado de alarma. Dos meses y medio parado. Con lo cual había que darle una cierta prioridad.

Segunda semana. La sexta ya para los que están en fase dos. Se harán exámenes teóricos y que van a hacer ya exámenes en pista de habilidad: motos, camión y autocar. Y a partir de la tercera semana, que ya estaremos en fase tres, en la Administración estaremos con el cien por cien de la plantilla. Y es a partir de entonces que empezamos a hacer teóricos en pista y en circulación.

Ojo, esto está acordado con ellos. ¿Por qué? Porque necesitan 15 días de tener abierta la autoescuela para poder dar clases prácticas a sus alumnos antes de presentarlos a examen. Este es un poco un tema para ponerlo en valor.

Probablemente, que yo conozca, seamos el primer organismo público que va a hacer exámenes. Esta es la situación en que estamos. No es fácil organizarlo. Yo creo que somos el primer organismo que se junta a organizar exámenes en estado de alarma.

Estamos en contacto. El secreto de que esto funcione está en la información. La gente está nerviosa, hay informaciones tóxicas, hay *fake news* y demás. Con lo cual tener una línea abierta con las autoescuelas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 10

para cualquier información nos llamamos, contrastado. Mira, esto es lo que hay, el discurso es claro. ¿Incertidumbres? Todas.

Imagínese que un examinador, de pronto, da positivo. Tenemos que poner a los otros examinadores en cuarentena. Nos quedamos 15 días sin exámenes.

Lo digo para trasladarles la vulnerabilidad de la situación. No hay afirmaciones completas ni garantías absolutas. No, lo que hay es un esfuerzo de buena voluntad, de sentido común y de racionalización para ir avanzando en este proyecto.

En verano, el compromiso de mantener el servicio de exámenes en verano. ¿Por qué? Hemos estado dos meses y medio. Nos lo han pedido las autoescuelas. Los funcionarios son conscientes que después (00:54:05). Con lo cual, ellos nos dijeron: «Vale, de acuerdo». Yo digo: «Vamos a abrir». «Vale, vamos a abrir».

El perfil será que nos lo posibilite en función de sus objetivos, pero otros años se cerraban las jefaturas y el servicio exámenes en verano.

Este verano se va a mantener el servicio público de exámenes para sacarse el permiso de conducir.

Es verdad que se ha pedido a los alumnos, cuando vienen a examinarse, que no traigan ni amigos ni familias, que trate de evitar aglomeraciones, que, de alguna manera, puedan introducir un riesgo especial.

Y esto es lo que hay. Insisto hay un protocolo de seguridad para el permiso para los exámenes teóricos. Otro par a el de pista que es muy sencillo y otra especial para el examen de conducir. Para el examen de conducir, mascarillas todos, guantes todos.

Ahora estamos hablando con examinadores y con Bruselas, porque parece que los guantes, que, en su día, en la instrucción, era intocable, en estos momentos parece que se ha abierto un cierto debate sobre guantes sí, guantes no. Con lo cual estamos en contacto con las autoridades sanitarias para definirlo. Entre alumno y alumno se desinfecta todo el vehículo y se evita cualquier interacción entre el alumno y el profesor que pudiera suponer algún elemento de riesgo.

En principio, yo creo que está razonablemente diseñado y ellos también, las autoescuelas y los examinadores parece que están razonablemente (00:55:50).

Insisto, la información es estratégica. Y aquí sí. Aquí necesitamos y lo hemos pedido a todos, un esfuerzo de buena voluntad para que esto funcione. Lo digo. Hay 30000 variables y 30000 incertidumbres. Si nos ponemos todos a exigir de forma radical, no va a funcionar. Si todos ponemos algo de buena voluntad, no se arremangamos y todos hacemos un esfuerzo, esto puede funcionar, porque el diseño razonable, y porque el apoyo es razonable.

Les decía, claro que tenemos problemas con los examinadores, pero tenemos 14 examinadores itinerantes. En fase tres, que es cuando tendremos la foto de cómo están las diferentes jefaturas, de demanda de exámenes y de examinadores, tenemos 14 examinadores itinerantes que podemos, desde dirección, ir colocando para apoyar aquellos sitios donde más falta puede hacer.

También es verdad que hay algunas jefaturas de capital de comunidad autónoma que, en un momento dado, pueden apoyar con unos días desplazando examinadores dentro de su territorio.

Y tenemos también una figura que es la atribución temporal de funciones, pero para esto necesitamos el mapa consolidado, pero lo hemos hecho varias veces, que, si aquí está suficientemente cubierto y en otro sitio tengo problemas, puedo sacar convocatorias para desplazarte dos o tres meses el examinador de aquí a aquella provincia. No se puede obligar. Es voluntario, pero se juega con la sensibilidad y la situación y el espíritu de colaboración de todo el colectivo de funcionarios.

Todo va a ser progresivo. Las instituciones están. Sobre todo, están cargadas de sentido común. Hay la misma instrucción a todos los territorios. Se da una flexibilidad, porque cada provincia tiene sus peculiaridades.

Y es verdad. Tenemos en marcha una convocatoria para poner más examinadores para este año, para 40 examinadores por vía libre. Tenemos unas 2000 solicitudes para presentarte a las pruebas de selección para estas plazas de examinadores. Mientras dure el estado de alarma es impensable reunir en una sala a 2000 personas para hacerles exámenes. Con lo cual, estamos a la espera de que el calendario nos ayude.

Parte 3. Algo sobre de seguridad vial. Aquí puedo hacer una síntesis, porque si no esto puede ser un ladrillo.

A mí me enseñaron que todo lo que dure más de 15 minutos puede transformarse en un ladrillo. Pero aquí vamos saltando de tema en tema, con lo cual, puede ser algo más llevadero.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 11

Tres ideas. ¿Qué es la seguridad vial? Un binomio: educación, formación, información, más concienciación, más vigilancia y control. Si solo hace educación, formación, información, no va a funcionar. La condición humana es la que es.

Se necesita vigilancia y control, pero si solo haces vigilancia y control y no explicas el porqué y el para qué tendrá rechazo ciudadano. Con lo cual, es un cierto equilibrio entre la educación, la formación, la información y la vigilancia y control.

¿A dónde hay que apuntar? Los datos nos indican el camino. Si uno mira los datos de la siniestralidad en España, lo primero que verá, el 75% de los fallecidos por accidente de tráfico es en carretera convencional, no es en autopista y autovía. Es en la carretera que no tiene separados los dos carriles, los dos sentidos de circulación.

Conclusión: vamos a tener que centrar todos los esfuerzos en las carreteras convencionales porque ahí está el 75% de los fallecidos.

¿Qué quiere decir esto? Quiere decir vigilancia y control allí, Guardia Civil; quiere decir radares allí; quiere decir mejora del diseño, es decir, a veces hay sitios donde se permite hacer dos carriles y uno; también hay bandas sonoras que te avisan si te estás desviando; los arcones que perdonan, quitar, sobre todo, obstáculos al lado de la carretera, porque como salga alguien y haya muretes de hormigón, palos, aquello es...

Concentren sus esfuerzos en estas vías que está el 75%.

En estas vías, el 40% de los fallecidos son por salida de la vía. ¿Salida de la vía qué quiere decir? Quiere decir que has entrado con exceso de velocidad en la curva y, al final, no vas a poder corregir y te vas a salir de la vía. Con lo cual, la velocidad es el elemento común y transversal a todos estos accidentes. Súmele una distracción, alcohol o algo, pero la velocidad está en todas.

23% choque frontal. Lo mismo, he entrado en la curva demasiado fuerte, tengo que invadir el carril contrario a la salida, viene alguien tranquilo, cumplidor, paciente, una familia; y hay choque frontal. Velocidad, otra vez ha entrado el factor velocidad.

Quédense con la idea de que en seguridad vial la velocidad es lo que mata; velocidad inadecuada o excesiva.

¿Causas? Desde el año 2016, la primera causa de accidentes mortales son las distracciones. Esto tiene un nombre, que es el teléfono móvil y el WhatsApp. ¿Qué hay que hacer? Cuando hay un problema en seguridad vial siempre hay que hacer lo mismo: informar, informar, informar, concienciar, vigilar y controlar. Campañas de información y de concienciación hemos hecho muchas. Además, las hemos hecho con Orange... con 30 000 entidades.

En vigilancia y control, tenemos 216 cámaras de alta definición, que las colocamos para el control del cinturón de seguridad, y ahora las estamos utilizando porque nos permiten, con fotografías de alta definición, ver si se utiliza o no el teléfono móvil, si se está wasapeando. La Guardia Civil ha comprado algunos vehículos, furgonetas, camuflados porque dice que desde arriba se controla mejor si la gente está utilizando el teléfono móvil.

Hay una propuesta de modificación de los puntos. En el 2006 se puso en marcha la ley del permiso por puntos, no existía WhatsApp. Ahora resulta que WhatsApp es la primera causa, entonces pusimos tres puntos por utilizar el teléfono, habrá que aumentar los puntos porque ha aumentado la importancia y el peso en la política de seguridad vial.

Segunda causa: velocidad. Para la velocidad, radares, punto. Hay que ir poniendo radares, hay que hacerlo bien, hay que explicarlo bien. Estamos yendo de los de punta a los de tramo. Nos parece más justo coger un tramo de tres kilómetros, tomar la foto aquí, y tenemos la hora por satélite, tomo la foto a los tres kilómetros, velocidad media igual a espacio por tiempo. En un punto, cualquiera puede tener un exceso, en tres kilómetros, ya no es tan justificable. Con lo cual, estamos yendo hacia radares de tramo porque nos parecen más lógicos y razonables.

Alcohol, el 21%. Lo hemos hecho todo, desde el conductor alternativo, «Si bebes no conduzcas» (00:03:53), llegamos a todo el tema de la responsabilidad pasiva, es decir, que no es suficiente (00:04:04). Si alguien que está contigo ha bebido, es tu responsabilidad no dejarle que conduzca. Hemos hecho todo: campañas, controles de alcoholemia, hemos seguido el manual de la OMS. Seguimos teniendo un problema con el alcohol y la conducción.

Los últimos datos eran de 2018: 56 000 condenas penales por conducir con altas tasas de alcohol. Insisto, lo hemos hecho todo, controles de alcoholemia, todos, campañas, todas. Nadie cuestiona en este país que si has bebido no puedes conducir, hacemos una encuesta y todo el mundo nos dice que por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 12

descontado. Nadie lo cuestiona. «Sean más duros»: 56 000 condenas penales, ya no le hablo de positivos, hablo de condenas penales. Seguimos teniendo un problema con el alcohol y la conducción en este país.

Vulnerables, peatones, ciclistas y motociclistas. Son el 48 % de los fallecidos. Si uno mira la evolución histórica, cada año van subiendo un peldaño los vulnerables. Cada vez hay más muertos peatones, ciclistas y motoristas y menos sobre cuatro ruedas. Si sigue la tendencia, calculo que, en dos o tres años, vamos a tener más muertos vulnerables que sobre cuatro ruedas. ¿Conclusión que hay que hacer? Proteger a los vulnerables. Estamos elaborando, trabajando en una reforma del Reglamento de Circulación, para la protección de los vulnerables: peatones, ciclistas y motoristas.

Motoristas. Las motos son el 15 % del parque y el 23 % de los fallecidos. En último año, bajaron los fallecidos en todos los modos de desplazamiento, menos que en uno, en las motos, que sigue subiendo, de forma tozuda y perseverante, cada año. Tenemos identificados cien tramos de carretera, que iremos señalizando, como los tramos donde se concentran o están la presencia de estos accidentes. Pienso que abría que promover el airbag para los motoristas, el gran salto adelante para la seguridad en moto va a ser airbag. Técnicamente el airbag está resuelto, la Guardia Civil ya está probando unos modelos de airbag, pero claro, la diferencia es que en ese momento pasas de ir con el casco protegido a llevar todo el torso protegido en caso de caída. Con lo cual, apuesta decidida para el airbag.

Cursos de conducción segura, están también bien valorados. Propondremos dar puntos, del permiso por puntos, a los que hagan estos cursos de conducción segura en motocicleta, como una forma de promover o de ayudar.

Al final de este mes tendremos los datos de carretera y ciudad de 2019, ahora solo tenemos los de carretera 24 horas, hubo 1098 fallecidos y 4395 heridos graves, un 7,6 % menos de fallecidos, que son 90. Bajando un 7,6, son 90 fallecidos menos, y esto es importante.

El año pasado en carretera, quiero destacar dos temas: uno, hubo 37 días con un cero fallecidos en carretera, en todo el año, es importante; y cero fallecidos en autocar, en todo el año y en todas las carreteras españolas. Lo digo porque son estas cosas que no les damos valor, y creo que habría que poner valor en el esfuerzo que ha hecho el sector del transporte de viajeros por carretera, el de los autocares, que es el que está detrás de estos resultados. Cero fallecidos en autocar en todo el año y en todas las carreteras españolas. Insisto, las que tenemos siempre son punteras.

Las empresas de transporte de viajeros van muy por delante, me parece un tema interesante, de la normativa. Es decir, tenemos una normativa de temas de seguridad, ellos saben que de la seguridad, de su seguridad, depende su imagen y su negocio, con lo cual, no esperan a que el Gobierno dicte no sé qué, no, ellos van por delante y están aplicando muchos temas que no son obligatorios por normativa.

¿Cómo es que bajaron los accidentes el año pasado? ¿Qué ocurrió? Se lo explico. 200 guardias civiles más de tráfico, 78 radares más y más de medio millón de controles de alcoholemia más. Punto final. Así de sencillo (00:09:39). Hubo más policía, más control de la velocidad y hubo más control del alcohol en la conducción, así de sencillo.

Por último, acabo con una cierta reflexión: estamos en un momento estratégico en la política de seguridad vial, no aquí, en toda Europa. ¿Por qué? En su día se hizo una aproximación integral a la seguridad del transporte aéreo. Se hizo una aproximación integral a la seguridad del transporte ferroviario y del transporte marítimo (00:10:24). No se hizo en el transporte terrestre. Así, quedó el vehículo por aquí, el conductor por allá y la infraestructura por allá, no se hizo.

Ahora, el sistema seguro pretende una aproximación integral a los desplazamientos por carretera. Se lo explicaré de otra manera: llevamos 50 años culpando al conductor de los accidentes de tráfico porque corre, bebe o se distrae. Ya sabemos que, a veces, el conductor, el ser humano, corre, bebe o se distrae. Si lo hubiésemos planteado al principio, los ingenieros nos habríamos ahorrado mucho sufrimiento. Ahora, con las nuevas tecnologías, con el sistema seguro, vamos a una aproximación en la que, aunque el conductor corra, beba o se distraiga, no va a ser posible un accidente mortal.

Este es el gran salto cualitativo en el que estamos inmersos, en toda Europa, en la política de seguridad vial. El tema va del coche conectado, que es el gran paso adelante, el gran salto en las políticas de seguridad vial en toda Europa.

Acabo haciendo una referencia a las víctimas. En el centro de las políticas de seguridad vial hay que colocar a las víctimas. Hay que darles voz y visibilidad. Son un poco la conciencia crítica, nos lo recuerdan todo. En la DGT, cuando hacemos alguna jornada o algún congreso, entre ponencia y ponencia, ponemos un testimonio. Estamos hablando los teóricos, pero cuando sale alguien y explica su caso, impacta. Así que no nos olvidemos que lo que estamos tratando es de personas, drama y sufrimientos, que, además, son evitables.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 13

Latinoamérica. Tenemos un compromiso con Latinoamérica, compromiso ético y moral, que nos está saliendo bien. Allí tienen un drama, es probablemente uno de los principales problemas que tienen Latinoamérica, y tenemos una obligación ética y moral de trasladar conocimiento y experiencia. El año pasado nos eligieron la Secretaría Técnica del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, que es un poco donde están todos los organismos de seguridad vial de Latinoamérica. Tenemos la Secretaría Técnica durante tres años y vamos a intentar aprovecharlo para trasladárselo.

Acabo con un mensaje de optimismo. En infraestructuras, carreteras, somos de lo mejor que hay en el mundo. Uno sale, viaja y compara, y dice: «¡Caray! ¡Cómo están las infraestructuras aquí en España!».

En el sector de la automoción somos de lo mejor que hay. Somos el tercer fabricante de automóviles europeo y el segundo de furgonetas de toda Europa. Somos buenísimos en la industria de componentes de automóvil, hasta tal punto que el 20% de nuestras exportaciones son de automóviles.

En seguridad vial somos buenos, también. Si usted mira el ranking europeo, hemos quedado por delante de Francia, por delante de Holanda, nosotros, que nos tenían tradicionalmente como a «Aquellos del Mediterráneo que les gusta la fiesta, que están todo el día de fiesta y les gusta beber». Pues estamos por delante de holandeses, de austríacos y demás, en el ranking de la Unión Europea.

¿Qué quiero decir? Quiero decir que, en estos momentos en que todos estamos críticos, cuando nos ponemos y remamos todos en la misma dirección, somos muy buenos.

Pero, con 1800 muertos por accidente de tráfico y casi 9000 heridos graves, los accidentes de tráfico siguen siendo uno de los principales problemas que tiene este país. Porque pocos problemas hay en España que dejen cada año un reguero de 1800 muertes violentas y de casi 9000 heridos graves, la mayoría dados de alta, pero algunos van a quedar con lesiones invalidantes para el resto de su vida.

Muchas gracias por su atención y a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pere Navarro, por sus explicaciones. Creo que esta última parte de su comparecencia da para varias comparecencias, que estoy seguro de que tendremos ocasión de tenerlas a lo largo de los próximos meses.

Empezamos el turno de portavoces.

En primer lugar, tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular, el señor Gamazo Micó.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, presidente. Con la venia, señorías. Señor director, bienvenido, de nuevo, al Congreso en esta segunda comparecencia, tras la moción de censura, en esta Comisión de Seguridad Vial, la primera de esta legislatura, la segunda, la anterior fue en septiembre de 2018.

Permítame que, antes de valorar de forma constructiva la intervención, manifieste nuestra plenitud con todas las palabras que ha realizado el presidente, y usted mismo, en recuerdo y memoria de todas las víctimas por la pandemia del coronavirus en España.

Señor director, el Grupo Parlamentario Popular solicitó su comparecencia el 22 de abril, hace 42 días, alarmados por el panorama desolador en el que se encontraban las cerca de 9000 autoescuelas, 8700 ha matizado, y sus 17 000 trabajadores. Un panorama, al que la angustia por el devenir laboral de los autónomos del sector se sumó como algunas mutuas les denegaban la prestación extraordinaria por cese de actividad por un error del Ministerio de Seguridad Social.

Preocupados, también, por las pérdidas económicas del sector que algunos, como FORMASTER, cifraron en seis millones de euros por cada día de inactividad.

Siendo conscientes que el servicio de exámenes de tráfico fue de los primeros en cerrar, con anterioridad, incluso, a la declaración del estado de alarma, como bien ha señalado hoy, y no podía ni debía de ser el último en abrir, se ha vanagloriado en que es que el primero en abrir. Evidentemente, si fue el primer servicio de exámenes que se cerró, no debería ser el último en volver a abrir.

Señor Navarro, suma otra legislatura en la Dirección General de Tráfico, suma bastantes, y, en esta ocasión, con un Gobierno socio-populista que le ha obligado a colocar como asesor en su gabinete a un exdiputado de Podemos. Esto no es una puerta giratoria, es un portón giratorio. Menudo portón se gastan los de la nueva casta.

A finales de marzo, nos enteramos por los medios de comunicación que el señor Juan Antonio Delgado había sido nombrado asesor en el Ministerio del Interior, en pleno estado de campaña. Días después, conocimos por el propio señor Delgado, que iba a trabajar en la DGT bajo sus órdenes y desde una segunda fila.

Aprovechando que está aquí, nos gustaría que nos aclarara: ¿qué funciones está desarrollando este enchufe de Podemos en la DGT? ¿Necesitaba un asesor podemita, en una segunda fila, todo un director

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 14

general de Tráfico que lleva más de cinco legislaturas en el cargo? Saber cuál es el coste público, la remuneración económica que percibe el cónsul de Podemos en la DGT, y si no nos puede explicar esa puerta giratoria del señor Delgado, facilitada por el Gobierno, al nombrarle asesor mediante un procedimiento no del todo claro, en el que se le ha recolocado en un puesto de trabajo de nivel 30, siendo él un funcionario de nivel 17.

Señor director, si preguntáramos a cualquier ciudadano alejado de la política quién es el ministro responsable de la Seguridad Vial, la inmensa mayoría, seguramente, no sabría contestar. En esta legislatura, han dispersado la seguridad vial en al menos cuatro ministerios: la vicepresidencia cuarta, el vicepresidente segundo, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Movilidad. Pero ¿quién coordina la movilidad entre tantos ministerios?

Por cierto, ¿sigue criticando esta dispersión de las políticas de movilidad entre distintos ministerios? ¿sigue creyendo que es un problema para avanzar en seguridad vial que haya tanta dispersión entre ministerios? ¿O ya no?

Señorías, hoy llevamos 80 días de estado de alarma, sino me fallan los números. Con la crónica que el señor Navarro nos ha realizado queda perfectamente descrito que existe un plan B a este estado de alarma que nos quieren imponer perpetuamente.

Usted ha señalado que antes del estado de alarma la DGT tomó decisiones: el 12 de marzo cerró los exámenes y los servicios de atención en las Jefaturas se realizaron de forma telemática y telefónica. Al día siguiente, esta medida la adoptó en toda España, no hizo falta estado de alarma ninguno, recortador de libertades, para que la DGT se pusiese las pilas para salvar a las personas.

Volviendo al motivo de la comparecencia que le pedimos, queríamos saber cómo estaba siendo la vuelta a la normalidad. Para nosotros, está siendo caótica. Para nosotros y para las autoescuelas, que son quienes nos transmiten una caótica desescalada en la reanudación de exámenes y reapertura de las autoescuelas que nos resulta, a nosotros y al sector, inaceptable.

Bien es cierto que ha narrado una serie de reuniones que usted ha tenido, pero todas llegaron tarde y podrían haber sido mejorables.

No compartimos ni la parsimonia ni el desinterés del Gobierno manifestado con las autoescuelas. Me alegra que, públicamente, haya manifestado aquí que conoce nuestra proposición no de ley, me constaba, y nos alegra a mi grupo parlamentario que coincidamos en que era necesario reanudar los exámenes en la fase dos, que era necesario que este verano no cerrará el servicio de exámenes de tráfico, y coincidimos con usted, que por encima de todo, había que preservar la salud de los alumnos, de los profesores y de los funcionarios, faltaría más.

Ahora bien, discrepamos en la forma desesperante, en la parsimonia, que han tenido a la hora de aprobar las medidas, y rechazamos la falta de celeridad de estas.

Los populares, nosotros, en esta iniciativa le pedimos que al menos 10 días antes del inicio de la fase dos, que fue el 25 de mayo, comunicarán las medidas que exigirían implementar las autoescuelas para que, con tiempo suficiente, conocieran en qué condiciones podrían volver a trabajar. No era mucho. No nos hicieron caso.

Ha narrado, cronológicamente, cómo se estuvo reuniendo días antes de ese 25 de mayo. Señorías, todos sabíamos, desde el 28 de abril en que el Gobierno aprobó el Plan de Desescalada, que el 25 de mayo podrían abrir las autoescuelas que estuviesen en la fase dos. Pero todos parece que no lo sabían, el señor don Salvador Illa demostró no tener ni idea porque llegó el 16 de mayo, y el ministro de Sanidad excluyó a las autoescuelas, en su Orden 414, impidiendo con ello que pudieran abrir en la fase dos, y que las autoescuelas estuviesen en un ataque de nervios, importante, durante esta semana. ¿Por qué, señor Navarro, las autoescuelas quedaron en el limbo al ser excluidas en esa orden ministerial? ¿Por qué tardaron toda una semana en subsanar el error en otro orden ministerial que publicó el BOE el domingo 24, si el lunes 25 abrían las autoescuelas?

Usted, señor director, premura tampoco ha demostrado mucha. Ha narrado entre sus hechos, esa nota informativa de reactivación de exámenes que firma a las doce y cincuenta y cuatro horas del viernes 22, y que es comunicada a las autoescuelas entre la noche de ese viernes y la tarde del sábado 23 (el lunes abrían las autoescuelas).

Cuando creíamos que ya no nos podían sorprender, llega este sábado, el día 30, y de nuevo el Gobierno, en la fase tres, se vuelve a olvidar de las autoescuelas en la orden ministerial que regula esa fase.

Tiene el escrito enviado (00:22:22), pidiendo que rectifique. Se lo pedimos nosotros, también, aquí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 15

¿Por qué ha maltratado este Gobierno continuamente a las autoescuelas durante todo el estado de alarma? La caótica gestión de la desescalada, repleta de imprevisiones y errores, como algunos de los que le he señalado, no la merecían ni los trabajadores de las autoescuelas ni sus alumnos.

¿Cómo está siendo la vuelta de los dictámenes? Decepcionante, nos dicen en el sector, porque la reactivación de los exámenes, como bien ha dicho, con esa incorporación máxima del 50% de los funcionarios, trabajando tan solo cinco horas al día, dificulta enormemente que las autoescuelas puedan operar con cualquier tipo de normalidad, sea vieja o nueva.

Si, además, en algunas provincias, como en Tarragona, la DGT supe al personal administrativo con los examinadores, y tenemos algún liberado sindical, el caos es monumental, llegando a la reducción del 75% de la capacidad de exámenes prácticos, lo que comportó el cierre indefinido de las autoescuelas por continuar existiendo fuerza mayor. Porque con doce examinadores que tenía Tarragona, solamente podían trabajar tres, lo que suponía es que, de examinar 120 alumnos al día, llegarán a examinar solo 30, en el mejor de los casos.

He de decir que ojalá venga muchísimo más a comparecer en esta comisión o a visitarnos, porque gracias a esta comparecencia, el viernes por la noche los representantes de las autoescuelas recibieron una llamada diciendo que iban a solucionar el problema.

¿Cómo iba a comparecer sin el problema resuelto, señor Navarro? Una administrativa de Zaragoza irá a las oficinas de Tarragona y un examinador itinerante parece que intentará suplir el grave déficit.

Señor Navarro, ya que estamos hablando de exámenes, en la nueva normalidad, ¿nos puede avanzar si los examinadores —esa nueva normalidad que aún no sabemos cómo se va a desarrollar—, según los documentos que ha afirmado, realizarán los examinadores horas extraordinarias por la tarde los sábados, conforme tenía previsto el año pasado?

Los problemas no se focalizan solo en Tarragona. Las autoescuelas de Jaén están que trinan con el sistema CAPA que les provoca una reducción masiva de exámenes, y que les comunicaron el sábado 23 de mayo (el lunes 25 abrían).

En la nueva normalidad, ¿va a aplazar el sistema CAPA o va a continuar asfixiando a las autoescuelas? ¿Lo va a aplazar hasta octubre solo en Málaga, como parece? Su sistema CAPA empezó mal. Se probó en Vizcaya durante tres meses, sin comunicárselo oficialmente a la patronal, eso dicen, y lo ha impuesto arbitrariamente al resto de provincias sin una evaluación seria de la prueba piloto.

Nos dicen en el sector que no soluciona nada, más bien al contrario, que agrava la escasez de pruebas de circulación, o las crea donde antes no las había, perjudicando a las autoescuelas y a sus alumnos. ¿Por qué ha implantado este sistema sin consenso con el sector de las autoescuelas, señor Navarro?

No es Tarragona ni Jaén, Canarias también protesta. La Federación de Autoescuelas de Canarias, FEACA, señala que la DGT sitúa a las autoescuelas en una posición de sumisión, pisoteando todos los derechos que tienen como empresas privadas. Recortan derechos, también, a los ciudadanos, ¿podrían, señorías, imaginar que a un instituto de educación secundaria se le limitara el número de alumnos que pudieran presentar a la EBAU en función de los aprobados del curso anterior? ¿A qué no? Pues eso hace la DGT, recortar los derechos de los ciudadanos para enmascarar el deficitario servicio de exámenes que prestan.

Durante este estado de alarma, conocimos que la DGT tenía la intención de cerrar los centros de examen desplazados. La Jefatura de Tráfico de Valencia iba a cerrar los centros de Requena, Xàtiva y Gandía, mi ciudad. No eran los únicos, en Cuenca, los de Tarancón y Mota del Cuervo. Indagamos y vimos que existía un protocolo, que era un copia y pega en todas las jefaturas, donde cambiaban los centros de desplazados, pero con el mismo propósito.

Ya le indicamos que, desde el Partido Popular, nos oponemos a que el Gobierno cierre los centros de desplazados, pues ello supone atacar a la España vaciada y perjudicar a la igualdad de oportunidades y al libre ejercicio de los derechos de la ciudadanía. Además, iría en contra de la máxima del Gobierno en estado alarma, que había que reducir la movilidad para frenar la pandemia. Es completamente ilógico que obliguen a desplazarse a centenares de alumnos a las capitales de provincia en vez de obligar a un par de funcionarios a que se desplacen a los centros de examen.

Ha hablado de la siniestralidad durante el estado de alarma. Estos terribles datos de siniestralidad vial demuestran que el sistema está agotado. Las cifras, cuando se desagregan, revelan una cierta inoperancia y que los verdaderos problemas causales de la inseguridad vial en España no están resueltos.

Si vamos a las motos, que ha hecho referencia, del 18 al 26 de mayo, siete fallecidos, los mismos que el año pasado, con un 68% menos de tráfico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 16

Si vamos a la Semana Santa, la movilidad se redujo un 86 %, y la mortalidad solo cayó un 48 %.

Entre el 1 de marzo y el 2 de abril, la variación de accidentes mortales se redujo en un 50 %. Resalta a simple vista que los guarismos de ambas estadísticas no han seguido una línea proporcional. Algo está fallando. Pongámonos las pilas, pónganse las pilas.

Durante este estado de alarma, su Gobierno ha recortado, además de los derechos de las personas con el tema de los exámenes de tráfico, ha recortado el periodo de la validez de las ITV. Es una aberración obligar a pasar y pagar dos veces seguidas para pasar la inspección técnica de un vehículo, un auténtico sablazo que este Gobierno somete a los maltrechos bolsillos de las personas, al que el Partido Popular se opone. ¿Por qué recortan la validez de las ITV sin ninguna razón técnica que lo avale?

¿Van a eliminar el artículo 2 de la Orden 413, del ministro de Sanidad, que permite a las ITV fechar la vigencia de la inspección el día en que esta vencía y no el día de la inspección? No se lo pedimos solo nosotros, se lo pide FENADISMER, la OCU, la Unión de Autónomos, el Comité Nacional de Transportes por Carretera, la Agrupación de Profesionales de Auxilio en Carretera y FEDETAXI.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gamazo, debe de ir concluyendo, por favor.

El señor **GAMAZO MICÓ**: No quiero acabar sin hacer mención al informe de la CNMC, de 12 de noviembre, que rechazó el planteamiento realizado por la DGT en el proyecto de modificación del Reglamento General de Conductores. Han tenido casi siete meses para reflexionar, y le pregunto: ¿qué alternativas valora el Gobierno para alcanzar los objetivos de sensibilización? ¿Eliminarán la exigencia de que la nueva formación propuesta deba acreditarse antes del examen teórico? Es un buen momento, con luz y taquígrafos, para que nos responda, porque el sector necesita claridad.

Finalizo con una llamada de apoyo al sector de las autoescuelas. El Gobierno tiene la responsabilidad de adoptar medidas que protejan al sector y a los propios aspirantes a carnet. Este grupo le preguntó al Gobierno si iba a tomar alguna medida de apoyo el 22 de abril, aún no nos han respondido. Aprovecho para preguntarle: ¿qué medidas específicas piensa adoptar el Gobierno para proteger al sector de las autoescuelas convencionales?

Hoy, que hemos conocido la mayor alza de desempleados en un mes de mayo desde el año 2008, nos gustaría saber si la DGT va a impulsar algún tipo de ayuda para incentivar a los jóvenes y a los desempleados a obtener el permiso de conducir.

Concluyo, presidente, con unas palabras no mías, sino de la Associació d'Autoescoles de Tarragona, que, en su comunicado final, señalaba que «Con la salud individual y colectiva no se juega, pero tampoco con otros intereses comunes de la ciudadanía. El alumnado necesita obtener el permiso de conducir en un periodo corto de tiempo —y más, añadido yo, en estos momentos de crisis—, y muchas familias dependen del funcionamiento viable de las autoescuelas».

Señor director, inste a su Gobierno a que abandone el caos, abandonen la parsimonia que les envuelve, espabile, por el bien de las autoescuelas, de sus alumnos y de la seguridad vial de España.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra, por el Grupo VOX, el señor Alcaraz Martos.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchísimas gracias, presidente, señorías. Muchísimas gracias, director, por comparecer.

En mi primera intervención como diputado en este Congreso, no puedo dejar de obviar unas palabras que creo que merecen todas las víctimas de la COVID tanto los familiares y amigos de los fallecidos como de las personas que están intentando superar esta enfermedad.

Señor Navarro, el gran valor de la institución que usted dirige, la Dirección General de Tráfico, es muy importante; aunque algunos consideren que esta comisión es menos relevante, creo que muy importante en tanto evita accidentes y, por consiguiente, evitamos que hayan heridos y, sobre todo, fallecidos. Ahí es donde vamos a estar nosotros, desde el Grupo VOX vamos a estar ayudando, apoyando a todas y cada una, en la medida que podamos evitar las muertes, e incluso salvar una vida sería algo por lo que estaríamos muy satisfechos de nuestro trabajo.

En su intervención he echado de menos que realmente se hablara de las personas que vigilan y controlan la seguridad vial: la Guardia Civil de Tráfico, Policía Nacional, en las ciudades, y la Policía Local. Me refiero a ellos porque creo que, durante el estado de alarma, con esta pandemia, es un sector que ha estado totalmente abandonado. Siento decir que ustedes han abandonado este sector, en tanto que,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 17

desde las primeras semanas, no han tenido ni siquiera equipos de protección, llegando hasta el punto de que muchos guardias civiles o policías nacionales han tenido que recurrir a mascarillas que bien han confeccionado en su casa o que les han tenido que donar alguna otra persona.

Hemos denunciado este hecho y la respuesta del Gobierno ha sido que no se ha puesto ni una sola sanción a los guardias civiles o policías nacionales que estaban controlando el tráfico. De nuevo, los sindicatos de la Guardia Civil, de la Policía Nacional y también los medios de comunicación, denuncian que el Gobierno miente, porque sí que había sanciones, porque no se le ha dotado, a quienes vigilan por la seguridad vial, de los medios esenciales. Por lo tanto, muchos guardias civiles han fallecido, otros han contraído la enfermedad, también policías locales y policías nacionales, y no conocemos los datos de cuántos han contraído esa enfermedad en la labor de evitar que otras personas puedan morir en la carretera.

También creo que se ha abandonado mucho lo que es el sector del transporte. Estos camioneros o estos que llevan los camiones o las furgonetas para distribuir los alimentos o los productos sanitarios, sobre todo en la primera fase de confinamiento, tenían total desinformación de qué tenían que hacer, cómo tenían que actuar. De hecho, no se les proporcionó, tampoco, equipos de protección, incluso se les dejó en las carreteras sin sitios donde pudieran parar para tomar un café o para cenar o para asearse o para descansar.

De nuevo, el pueblo español ha demostrado, otra vez, que es generoso, y, tanto hostales, restaurantes y hoteles, por iniciativa propia de los ciudadanos, han establecido puestos de comida y de alimentos para que pudieran parar, asearse y tomar un café.

El Estado no ha estado a la altura, y han sido los españoles los que, de nuevo, han dado ese gesto de generosidad para quienes nos han proporcionado todo lo que hemos necesitado mientras hemos estado confinados en nuestras casas.

También quiero denunciar que en el sector del transporte es obligado que una vez que llegan a los almacenes, los transportistas no tienen la obligación de bajar y descargar el camión. Pero eso está sucediendo, sobre todo, en las grandes plataformas, donde después de la hora de trabajo en el camión, estos conductores tienen que bajarse y son obligados a descargar los camiones. Creo que tendría que haber un mayor control, porque aparte de poner en riesgo la salud, esas personas no tienen y no llevan a cabo el descanso al que tienen que estar obligados todos los transportistas.

Usted ha hablado de los nuevos tiempos en la movilidad debido a la pandemia. Efectivamente, por lo que vemos en las noticias, por todos los países de Europa, está cambiando. Está cambiando la forma de transportarse los ciudadanos en las ciudades, sobre todo en las ciudades grandes, porque, además, sigue habiendo miedo y es lógico. Hay miedo en ir en un transporte público como es un metro, que está con aglomeraciones, o ir en el autobús. La gente va a recurrir al uso personal de su vehículo.

Además de la pandemia y de la crisis sanitaria, tenemos también la crisis económica, por lo que muchos jóvenes ya no van a poder recurrir a ese vehículo que se compraron con 18, 20 años, y van a tener que recurrir a otras formas de movilidad. Entre ellas, puedo destacar, por ejemplo, los monopatinetes eléctricos, que se están utilizando y cada vez se ven más por las ciudades.

Urge legislar el uso de estos monopatinetes eléctricos, y, de hecho, hemos presentado una proposición no de ley, desde el Grupo VOX, porque tienen que convivir con el tráfico rodado. Es necesario que tengan unos conocimientos básicos de lo que es estar en la calzada, compartiendo con los distintos coches, motos y camiones, porque son mucho más vulnerables, como usted ha dicho, los vehículos de dos ruedas.

El aumento que se estima de la bicicleta eléctrica, de monopatinetes, urge que fijemos la atención en ese sector y legislemos. No puede ser que una persona coja un monopatín en Madrid y tenga unas normas, y otras normas las tenga en Barcelona y otras en Sevilla. Ahora mismo, la Dirección General de Tráfico ha dejado que los ayuntamientos legislen y desarrollen una legislación exigua sobre el monopatín eléctrico.

Nos podemos encontrar con 8131 normativas, porque son 8131 ayuntamientos los que hay en España, y eso, créanme, es una locura. Creo que urge, y debe de tenerlo en cuenta.

Quiero hacer mención de las autoescuelas digitales, que nos han trasladado la preocupación que tienen sobre el real decreto, en tramitación, que planea la posibilidad de imponer clases presenciales obligatorias para el examen teórico de conducir. Queremos saber si el Gobierno tiene pensado seguir adelante con ese real decreto y limitar la libertad de elegir el método formativo, incrementando los costes y riesgos para la sanidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 18

La DGT tiene que pronunciarse y eliminar esas dudas que tiene este nuevo sector de autoescuela digitales, donde, además, permitiría que unos cuantos millones de españoles que viven en esa España rural donde no hay autoescuelas, tener un mejor acceso cuando no tienen que obligarles a asistir a esas autoescuelas.

Voy terminando. Sobre la digitalización del proceso administrativo en la DGT, que usted ha comentado, me parece una idea extraordinaria. Se han hecho muchos servicios, sobre todo en la vía de recaudar para multas, pero creo que eso se tiene que entender para los servicios que tengan que llevar a cabo los ciudadanos.

La autoescuela tiene que hacer muchos trámites físicamente y con mucha documentación en papel, por lo cual, esto resulta ineficiente, genera mayor colapso en la Administración y es un riesgo sanitario añadido.

Le emplazamos a que siga desarrollando esa digitalización en todos los tramos, tanto en las autoescuelas como en los propios consumidores y ciudadanos que tengan que hacer uso de la seguridad vial y de los servicios de la DGT.

Termino sorprendiéndome de que usted haya hecho mención solo y exclusivamente en el consumo del alcohol, que efectivamente es muy importante y es dramático que no se haya bajado ese consumo de alcohol en España, pero por los últimos informes que hemos podido leer, las drogas también han tenido un aumento muy considerable, muy importante. Me hubiese gustado conocer qué tiene preparado la DGT para hacer esos controles de droga, que de acuerdo que en muchísimas ciudades, en las ciudades grandes, la Policía Municipal o la Policía Nacional tiene dotaciones para este control de droga para los habitantes de esas grandes ciudades, pero sí que es cierto que hay muchísimos pueblos pequeños donde carecen de esos medios para el control de droga, y quisiera saber, ya hicimos de hecho una pregunta, si la Dirección General de Tráfico tiene pensado ayudar a esas poblaciones pequeñas, rurales, a la vista de que está aumentando el consumo de droga. Si tienen pensado fijar algún tipo de actuación, porque es algo que va a sustituir pronto al alcohol, y superará, con creces, el consumo en los próximos años, a raíz de la estadística que he podido leer en la página web que tienen ustedes.

Muchísimas gracias.

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

Pasamos, a continuación, al turno del resto de los grupos, empezando, como hemos dicho al comienzo de la sesión, por el Grupo Vasco. Señora Gorospe Elezcano, tiene la palabra.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente. Buenos días, señor director. Gracias por la información dada. Le agradezco, especialmente, que nos dé documentación, porque es muy raro. Es la primera vez que nos dan en mano documentación, por lo tanto, de bien nacido es ser agradecido, se lo agradezco; para nosotros es una herramienta de trabajo interesante.

Dicho esto, quisiera empezar o centrar nuestra intervención, la intervención de nuestro grupo, por las autoescuelas, a pesar de que ha sido su segundo bloque en la intervención, voy a alterar un poco el orden.

Usted ha dicho, más o menos, que, si nos ponemos a exigir de forma radical, no avanzamos. Señor director, yo no sé si le va a parecer radical, pero espero que le parezca contundente nuestra petición: o mandan examinadores o las autoescuelas van a tener que cerrar, en muchos casos. En concreto, en el ámbito territorial al que nosotros estamos representando aquí, o mandan examinadores a Guipúzcoa, de esos itinerantes que está diciendo, en tanto, en cuanto no se resuelva la cuestión de las vacantes, que es una urgencia, o muchas autoescuelas van a tener que cerrar. Estamos hablando de empresas, como usted bien sabe, no le cuento nada nuevo, empresas de familias, microempresas, autoempleo, endeudadas, que están en una situación muy crítica, si no van a poder hacer exámenes.

Además, todas esas personas que están esperando para poder sacar el permiso de conducir y no tiene ninguna otra alternativa, no van a poder examinarse. Por tanto, le apremiamos, con contundencia, a que resuelvan este problema.

Le abreviamos con contundencia, señor director, porque no estamos hablando de algo nuevo, no estamos hablando de un problema que haya surgido al albur de la pandemia o en el contexto de este periodo de tiempo, en el que parece que todos los problemas que se han comentado estaban surgiendo.

En este mismo Congreso, se debatió en 2017 una proposición no de ley, que se aprobó en el mismo 2017, en la cual, ya se le pedía que resolviera el problema de las vacantes de los de los examinadores. En concreto, nosotros desde el Grupo Vasco le decimos una cosa, que también entonces

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 19

le decíamos: si ustedes no pueden resolver este problema, inicien el diálogo con el Gobierno vasco para transferirnos las funciones y los servicios para que nosotros podamos dar estos permisos de conducir, al igual que en otras materias de tráfico lo estamos haciendo. Tenemos título competencial, podríamos desarrollarlo, y, por tanto, nosotros estamos dispuestos a asumir la cuestión y responsabilizarnos ante la ciudadanía de su resolución.

En el contexto de la pandemia, nos gustaría saber si tienen estimaciones —tal vez en la documentación que nos haya dado esté, si es así ya lo leeré, no he podido revisarlo todo— de cuantas personas están pendientes, en este momento, de examinarse, en nuestro caso, en Álava, Vizcaya, Guipúzcoa, Navarra. No sé si en esta información está, si no, sí que nos interesaría.

También ha dicho que en verano van a poder examinarse, lo cual consideramos que es una buena decisión, pero también nos gustaría saber qué tiempo estiman para poder desatascar esta situación.

Usted, en un momento de su intervención ha dicho que estaba hablado con las autoescuelas. No sé si esta situación está solucionada, pero también ahora, en relación con Navarra, leíamos que la Asociación Provincial de Autoescuelas de Navarra decía exactamente esto: «Aunque deseamos y esperamos que la Administración ponga los recursos de que disponga para hacer frente a la demanda de exámenes, lo cierto es que estamos totalmente desatendidos y desinformados por parte de la Jefatura de Tráfico, y desde esta asociación nos hemos puesto a su disposición, pero no recibimos ninguna respuesta de su parte». Quisiéramos saber si esto ya está solucionado.

Ha hablado usted de cámaras de control, refiriéndose a cómo se estaban instalando para medir la velocidad y el exceso de velocidad. Al hilo de este comentario, quisiera formularle una pregunta: nos ha llegado información de que desde la Dirección General de Tráfico han pedido autorización a la Diputación Foral de Guipúzcoa para instalar cámaras en Guipúzcoa, cerca de la frontera; no entendemos para qué o con qué motivación han puesto estas cámaras, sin haberlo consultado previamente con la Dirección de Tráfico del Gobierno vasco, que es la Administración pública competente en la materia. Las carreteras son titularidad de la Diputación Foral de Guipúzcoa, la competencia en tráfico es de la Dirección de Tráfico del Gobierno vasco, y quisiéramos saber para qué las que han puesto allí o con qué motivación.

En cuanto a la siniestralidad, usted ha dado una serie de datos y ha dicho que llamaba la atención, en el contexto de la pandemia, que se había percibido un aumento de la velocidad, por ejemplo, de en torno a un 39%. Quisiéramos saber, de esos siniestros que ha habido, porque al haberse suspendido mediante orden ministerial la campaña de control y vigilancia, probablemente haya podido ser que muchos de esos siniestros hayan incrementado el número de conductores que hayan ingerido alcohol u otras sustancias, otras drogas, y haya incrementado esa relación. Previamente no se han hecho esas campañas de control y vigilancia, pero entiendo que después de un siniestro, en los atestados sí que tendrán esos datos. Quisiera saber si se ve que, al relajarse las medidas de control y vigilancia, ha incrementado, a pesar de que la movilidad se ha reducido drásticamente.

Y, por último, quisiéramos plantearle una duda que nos surge: se ha referido usted a la Orden ministerial 262, que se aprobó el 20 de marzo, por la cual se suspendían temporalmente estas medidas de vigilancia y control a las que me he referido justo ahora, y también se suspendían temporalmente las restricciones a la circulación del transporte pesado, a la que también usted en su intervención se ha referido. Esto fue así cuando el ministro tenía autoridad competente delegada, en el contexto del estado de alarma.

Posteriormente, dos meses después, el 22 de mayo, se aprobó el Real Decreto Ley de Prórroga del Estado de Alarma, el 537, por el cual la autoridad competente la asumía en su integridad el Ministerio de Sanidad, el ministro de Sanidad Illa, y, específicamente en esa prórroga, se decía «Con arreglo al principio de cooperación con las comunidades autónomas», lo que se ha venido a llamar cogobernanza con las comunidades autónomas.

En el artículo 5 de esa prórroga se decía que serían las autoridades competentes para volver a hacer algunas de las competencias que estaban establecidas en el artículo 5 del real decreto original.

La cuestión es: entendemos que con este planteamiento de la prórroga del real decreto ley, decae esa suspensión temporal, que, por orden ministerial, se había fijado, las dos, la suspensión de las restricciones a la circulación y la de las campañas especiales de control y vigilancia de tráfico. No sé si es así, pero la cuestión y la realidad es que, a medida que se va avanzando en las fases de desescalada, la movilidad en la red viaria está incrementando considerablemente. Además, el Estado francés ha suspendido estas restricciones a la movilidad del transporte pesado, y eso está generando problemas, por una parte, para la ciudadanía y el tráfico en Guipúzcoa, por ejemplo, y, además, también, para los transportistas que tienen dificultades para poder planificar su tarea.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 20

Se ha consultado esto desde la Dirección de Tráfico, pero parece que no hay respuesta y quisiéramos saber en qué situación está esto.

Sin más, volver a dar las gracias por las explicaciones que inicialmente nos ha dado.

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

A continuación, tiene la palabra por el Grupo Ciudadanos, el señor Cambronero Piqueras.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, señor presidente. Gracias por su exposición, señor director general, y sobre todo por la documentación. Siendo un poco exquisito, le hubiera pedido que un poquito antes de la intervención, nos hubiera venido muy bien.

En primer lugar, como en cada intervención que tengan esta Cámara, quisiera acompañar a las miles de familias que han perdido a un ser querido, todavía no sabemos cuántas, en esta pandemia; de la peor forma posible, sin despedidas, sin abrazos, sin humanidad. Mi cariño más sincero.

También quiero agradecer a los héroes que, hoy en día, siguen luchando contra esta enfermedad: nuestro personal sanitario, con su enorme valía y sacrificio; el Ejército; nuestras Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Especialmente en este ámbito, la Guardia Civil de Tráfico, policías nacionales, policías locales, transportistas y todo el personal considerado esencial. Muchísimas gracias a todos ellos.

En su exposición nos ha detallado el proceso que ha seguido la dirección general durante el confinamiento, pero nos gustaría incidir, y debido también al límite de tiempo, en cómo va a afrontar el proceso de vuelta a la normalidad, y quisiéramos que diera certezas a los usuarios, autoescuelas, funcionarios y al resto de los ciudadanos.

Hoy la información es un bien más que necesario, y no se caracteriza precisamente el Gobierno por dar toda esa información.

En cuanto a la vuelta a la normalidad de los exámenes de la Dirección General de Tráfico, ya ha comentado usted que el 23 de mayo se anunció que se reanudaban las pruebas teóricas y prácticas durante la fase dos. Recordemos que muchas partes de España, muchas provincias, están en esa fase dos.

Nos gustaría que informara de las medidas que se están tomando, tanto en las aulas como en los vehículos, para proteger y garantizar el desarrollo seguro de estas pruebas. En esta materia nos surgen algunas preguntas que voy a pasar a formularle.

Nos ha dado las cifras de los exámenes teóricos y prácticos que se han dejado de realizar, ¿cuál va a ser el plan para reducir la lista de espera generada, y cuando prevén que pueda ponerse al día?

Su dirección general también nos ha comunicado que van a continuar trabajando en época estival, durante el verano, hoy mismo lo ha dicho. ¿Cuál va a ser el porcentaje de la plantilla que va a trabajar? ¿Va a depender de las fases?

¿Cuál es la intención de la Dirección General de Tráfico con respecto a la digitalización en la formación? ¿Van a continuar promoviendo la presencialidad en dicha formación? ¿En qué condiciones?

Las autoescuelas necesitan certezas, no soy el único portavoz que se lo ha dicho, señor director. Le recuerdo que los exámenes para la obtención del permiso de conducir son las pruebas que más españoles realizan, usted lo ha dicho, casi 600 000 al año. Es necesario que tengan certezas y seguridad para recuperar la normalidad y que lo haga con tiempo, que informe ya.

En cuanto a las inspecciones de vehículos, las ITV, sabemos que desde el Ministerio de Sanidad se ha ampliado la prórroga para realizar esta ITV, de este modo, los conductores con la ITV caducada, contaban con un periodo de 30 días a posterior, y 15 días naturales más por cada semana transcurrida desde el estado de alarma.

Uno de los cambios más sustanciales se ha producido en la forma de trabajar. El Ministerio de Industria nos ha dictado que se hará con el inspector fuera del vehículo, y el conductor seguirá sus instrucciones. Nos preocupa que esta demora en la ITV, sumada a la situación de que gran parte de los vehículos han estado sin circular y, por ello, sin mantenimiento durante este largo confinamiento, pudieran suponer problemas de seguridad.

Además, ahora que los desplazamientos que comienzan a hacerse con más asiduidad en vehículos privados, y en breve, en todas las provincias y entre las provincias, nos preocupa especialmente. Nos nacen dudas jurídicas y operativas con respecto a que los vehículos puedan circular sin la ITV en vigor. Por esto le vamos a preguntar: ¿Cuántas inspecciones estima que quedan pendientes y cuando creen que van a poder ponerse al día? ¿En cuánto se reduce la capacidad de los centros con las medidas de seguridad e higiene? ¿Qué instrumento se han establecido para informar a los usuarios afectados por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 21

estas prórrogas? ¿Han dado instrucciones a la Guardia Civil para manejar esta situación? ¿Creen que puede suponer un problema de seguridad que circulen estos vehículos sin la ITV?

Sabemos que en las próximas semanas y meses vamos a experimentar un aumento del uso del vehículo privado, de hecho, se ha dicho desde el propio Gobierno. También sabemos que el uso del transporte público ha sido tratado durante esta pandemia, de forma comprensible, como un factor de contagio y, por lo tanto, creo que es el momento de fomentar de nuevo el uso, ordenado y moderado, del transporte público, evitando las aglomeraciones y tomando todas las medidas de seguridad e higiene, para la seguridad de los usuarios, para que nuestras carreteras y ciudades no se colapsen, como usted, también, bien ha dicho.

Hay que establecer distancias, aforos, evitar horas punta, y todas las medidas oportunas para que el uso de este transporte público pueda hacerse con seguridad, y, poco a poco, volvamos a la normalidad.

En todos estos términos, los ciudadanos necesitan claridad, medidas concretas y generalizadas en todo el territorio nacional, que estén avaladas por las autoridades sanitarias, y coordinadas por las autoridades autonómicas y locales en materia de transporte. En ese sentido, le voy a realizar otras preguntas: ¿Qué medidas concretas está activando la Dirección General de Tráfico para evitar la posible situación de colapso, urbano e interurbano, por el uso del vehículo privado? De cara al verano, ya desde el 21 de junio, en que se permitirán desplazamientos entre provincias, ¿se van a reforzar estas medidas de control de las normas de circulación? ¿Cómo van a ser este año las campañas de salida de viajeros o tránsito, como, por ejemplo, la Operación de Paso del Estrecho?

Para acabar, quisiera transmitirle que la Dirección General de Tráfico es una de las Administraciones menos digitalizadas de nuestra Administración pública. Para renovar el carné o cualquier otro trámite en tráfico, se exigen varias presencias dentro de las delegaciones de Tráfico, en pleno siglo XXI, no entendemos que esto suceda, y menos con la situación actual. Nos gustaría conocer si tiene previsto digitalizar más servicios para agilizar estos trámites, y evitar, así mismo, las aglomeraciones en las instalaciones de tráfico.

Voy a terminar diciéndole que este año, con más celo que otros años, deberíamos estar muy pendientes de nuestras carreteras. Sabemos que se va a producir un aumento del tráfico rodado interior en vehículo privado, algo que sabemos que es un factor decisivo en la siniestralidad de nuestras carreteras. Por eso le pedimos especial celo en las medidas de información, campañas intensas e informativas para concienciar a la población y colaboración con otras Administraciones para que nuestras vías estén en las mejores condiciones posibles; pero deberíamos hacerlo ya.

Para todo ello, le deseo suerte en su labor, pues nuestra seguridad va a estar en sus manos. Contará con mi grupo parlamentario para proponer soluciones, siempre.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Plural, tiene la palabra el señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL**: Gracias, señor presidente, señor director general.

Sobre la situación relacionada con el coronavirus solo una cuestión: hace 15 días, en la anterior prórroga del estado alarma, propusimos que se permitiese la movilidad entre provincias de la misma comunidad autónoma, por lo menos, en aquellas que estuviesen en la misma fase. Se nos dijo que esto no era posible porque suponía un riesgo para la salud. Nosotros sostuvimos que esto no era así, en situación sanitaria similar no había ningún tipo de riesgo, máxime cuando en el caso de *Galiza* las provincias no responden a ninguna realidad ni geográfica ni histórica ni económica ni de relación social. No hubo ninguna respuesta diferente.

Sin embargo, estos días estamos viendo como alcaldes y alcaldesas de todos los colores políticos están denunciando la llegada masiva de turistas a la *costa galega*, a las *vilas de la costa galega*. Ayer, un medio de comunicación señalaba que en un solo punto del Concello de Laxe había 24 autocaravanas, vehículos bastante fáciles de identificar como vehículos turísticos.

La pregunta es: ¿por qué no se nos permite a los gallegos visitar a nuestros familiares en otra provincia, a veces simplemente cruzando un puente, cruzando un río, y el Gobierno no asume la responsabilidad de controlar estos movimientos irregulares que, además, suponen un riesgo importante para la salud. Desde luego, no lo entendemos.

En segundo lugar, alguna cuestión más general. Como el Estado español es un Estado plurinacional, también en lo que tiene que ver con la movilidad, con la seguridad vial, hay características diferentes. Nuestro país, *Galiza*, es un país de población dispersa en que hay muchos kilómetros, proporcionalmente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 22

muchos más que en el conjunto del Estado español, de vías secundarias, muchas de ellas estrechas, con condiciones no siempre adecuadas, que lleva a que ese dato que usted daba del 75 % de mortalidad en envías convencionales, en nuestro caso sea muy superior.

Solo un ejemplo: en la provincia de Barcelona el 55% de las muertes en el año 2018, datos de la DGT, fueron en vías convencionales. En Madrid, también el 55% en vías convencionales. En el caso de la provincia de A Coruña fueron exactamente el 95% en vías convencionales. ¿A dónde quiero ir a parar? Entendemos que esta realidad, diferente también en el ámbito de las infraestructuras y de la movilidad, de la seguridad vial, para avanzar en este terreno, necesitamos tener el control sobre el tráfico y la seguridad viaria.

En el año 2007 fue aprobada la Ley de Policía de *Galega*; en el año 2008 fue aprobada una Ley de Transferencia de Tráfico y Seguridad Viaria que llegó al Congreso, fue votada en contra por el Partido Socialista y la abstención del Partido Popular. Seguimos sin tener la competencia sobre tráfico, que entendemos que es fundamental, precisamente para adaptar todas las políticas de tráfico y de seguridad viaria a nuestra propia realidad, y conseguir reducir así siniestros y la mortalidad. La pregunta es si está el Gobierno dispuesto a que podamos hablar y avanzar en este ámbito.

Esa mortalidad tan elevada en vías convencionales también se ve favorecida por el hecho de que la vía de alta capacidad, que articula buena parte de nuestro país, que es la AP-9, que vincula 5 de las (02:00:24) ciudades, todos los aeropuertos, los puertos de interés genera y la mayor parte de la actividad económica, es una autopista con unos peajes muy elevados, que hace que disuada de su utilización, y mucho, tráfico pesado que circule por vías convencionales.

Por tanto, algo que nosotros llevamos mucho tiempo reclamando, que es la transferencia a la AP-9 y la bajada o la eliminación de los peajes, creo que también redundaría en beneficio de una mejora de la seguridad vial.

En cuarto lugar, en relación con la movilidad urbana, no hubo una referencia, creo que explícita. Nosotros tenemos una experiencia en Galicia que creo que es paradigmática, que es modélica, que es la de la ciudad de Pontevedra, gobernada por el (02:01:15), en el que desarrollamos, desde hace más de 20 años, un modelo de ciudad, que está dando buenos resultados.

Solo hay que señalar que en los últimos 8 años no hubo ni un solo fallecido en el ámbito urbano, por accidente de tráfico o por atropello, gracias a esas políticas de reestructuración urbana, también de pacificación del tráfico y de reducción de la violencia vial.

La limitación a 30, en el conjunto del casco urbano, o incluso ahora a 10, en el caso de las vías de preferencia peatonal o de vías con plataforma única, creemos que es un modelo que debe ser estudiado y debe ser exportado.

El alcalde de Pontevedra, Miguel Anxo Fernández Lores, es el presidente de la Red de Ciudades que Caminan, que creo que está defendiendo políticas, en esta vía, que están resultando eficaces, de las que entendemos que se deberían tomar nota.

Por último, y finalizo, en relación con las motos, claro, en general, en las causas de los accidentes no hubo ninguna referencia al estado de las vías.

Creo que ya dije que, por lo menos, en lo que se refiere a Galicia, en el estado de las vías, creo que no hay una identificación correcta de los puntos negros, podemos decir. No hay un mantenimiento del (02:02:45), en muchos casos, de las vías, y esto es, especialmente, peligroso para las motos.

Pero es que, en las actuaciones del propio Ministerio de Fomento, el Ministerio de Transporte, actuaciones recientes, por ejemplo, en Santiago de Compostela, no se desarrollaron medidas de seguridad de cara a los motoristas. Por ejemplo, guardarríeles con sistema de protección de motoristas o pintura antideslizante.

Creemos que lo lógico sería que las actuaciones, que ha desarrollado el Gobierno, tuviesen una coherencia, en este sentido, no solo que hubiese planes específicos de sustitución de estos sistemas de protección peligrosos para los motoristas, sino que, en las nuevas actuaciones, lógicamente, se desarrollasen, con carácter general, más allá de poder cifrar todo, y que se desarrollen también los sistemas de protección específicos de motoristas.

Por tanto, nosotros reclamamos que, por parte de la Dirección General de Tráfico, haya una intervención para que las actuaciones del Ministerio de Fomento tengan en cuenta también estas cuestiones.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 23

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

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

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Hola, muchas gracias.

Bueno, primero le agradezco al director, al señor Pere Navarro, todas las explicaciones que nos ha hecho.

Igual que a mis compañeros, le voy a hacer incidencia, primero, en las autoescuelas.

Me parece que le va a hacer falta muchos itinerantes, porque, a ver, sobre las autoescuelas y, especialmente, las catalanas.

Hace más de siete años que sufren, por parte de la DGT, una falta de personal administrativo y examinador. Eso lo sabemos todos.

Le recuerdo que entramos en fase dos la semana pasada las regiones del Pirineo y Tarragona. Decidieron no abrir como queja de la precarización que vive el sector.

El Pirineo abrió la semana pasada. Tarragona, finalmente, abrió ayer, gracias a unos compromisos verbales que tomaron con usted, que esperemos que no sean defraudados.

Usted sabe, de sobras, que desde el 2014 hay un insuficiente número de personal efectivo en las cuatro jefaturas catalanas. Ahora, además, los examinadores amenazan con rebajar el número de exámenes al día.

Le recuerdo: antes del 2014, eran 16. Después de la huelga, fueron 12. Ahora, amenazan con 10. Matarán a las autoescuelas y al ciudadano.

Recordemos que obtener un permiso de conducir no es un lujo, sino que es una mejora social y laboral y, en muchos casos, imprescindible. Si vives en zonas rurales, no existe otro medio de transporte público alternativo para poderte desplazar.

En general, estamos de acuerdo que la situación se hubiese podido reconducir con el plan de choque que se decretó el año pasado para las autoescuelas catalanas.

Un plan que las dotaba de examinadores y de horas extras, para que estos examinadores pudieran así trabajar y paliar los efectos de las huelgas y de la falta de personal, pero está claro que el COVID-19 lo ha interrumpido.

Además, durante este tiempo se ha agravado, porque debemos tener en cuenta que durante el confinamiento se han ofrecido, por parte de autoescuelas, servicios de test y de formación *on-line*.

Ahora mismo, hay alumnos preparados para realizar el primer examen teórico, desde el minuto cero, que se suman a los que estaban en disposición de realizarlo antes del estado de alarma, y que esto supone una inevitable acumulación de aspirantes en espera de examinarse.

¿Qué tipo de medidas va a plantearse para que todos los aspirantes puedan tener la misma oportunidad de realizar el examen de circulación y que, además, se pueda hacer sin perder la calidad de los exámenes?

Porque, pese al esfuerzo que se ha hecho estos últimos años, es obvio que en las oficinas de las 4 jefaturas provinciales de tráfico catalanas les falta personal administrativo.

Los examinadores siguen siendo muy necesarios en Cataluña, porque, aunque es cierto que en las últimas convocatorias han destinado nuevos efectivos, en Girona, por ejemplo, no se han incorporado todos los que estaban destinados.

Libere examinadores y doten de personal administrativo las oficinas. No pueden estar los examinadores haciendo trabajo administrativo. Solamente, en Barcelona, faltarían casi 40 personas para desarrollar la actividad en condiciones de normalidad.

Pásese por las jefaturas de Tarragona, Girona y Lleida y verá el estrés y la sobrecarga del personal funcionario de estas oficinas. Esta dejadez nos repercute en el servicio que se presta hacia el ciudadano y hacia las autoescuelas y somos conscientes que nos dicen que están en ello, pero hace demasiado tiempo que se está en ello y no podemos bajar la guardia.

Faltan recursos humanos en Cataluña, a pesar de las actuaciones que se empezaron a hacer.

Nos preocupan también, y nos ha dicho ya que los ha priorizado, los cursos de reeducación y sensibilización vial. Actualmente están suspendidos y los conductores infractores no pueden ni recuperar puntos ni recuperar el permiso.

¿Habrá un plan de choque para regularizar esta situación? Porque hay conductores que hoy en día han terminado ya una sentencia judicial, que les privaba de conducir, y ahora están a la espera de poder recuperar el permiso.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 24

Por tanto, le volvemos a reclamar que el plan de choque para Cataluña se mantenga y se pueda desplegar, finalmente, para que los ciudadanos noten las mejoras.

Le reitero: liberen, de verdad, examinadores. Pónganos examinadores en Cataluña, nos hacen mucha falta.

Después, otro tema que nos preocupa es sobre la digitalización, después de ver imágenes de las Jefaturas de Tráfico. No eran en Cataluña, que no estábamos en la fase dos, sino en Sevilla, el miércoles pasado, llenas de profesores citados todos a la misma hora a entregar documentaciones.

Les proponemos eliminar estos trámites presenciales entre las autoescuelas y las Direcciones Generales de Tráfico. El sistema actual sigue exigiendo a las autoescuelas que numerosos trámites administrativos se realicen de manera presencial.

Debemos fomentar una formación vial más sostenible y eficiente. El sistema actual que exige el intercambio de documentación, con la tecnología podemos establecer sistemas digitales de validación documental, que nos evitarían el uso del papel, creando un sistema más sostenible y con mayor eficiencia. Además, con el contexto actual, minimizaríamos el riesgo sanitario.

También, otro tema que nos preocupa. Tenemos claro que las ratios de las autoescuelas en las aulas de teórica bajarán, que las prácticas de coche, con la higienización, aumentarán los costes.

Las prácticas de motos no computarán compartir los alumnos el material de seguridad: casco, chaquetas, guantes, protecciones. Deberán ser personal de cada uno.

Por tanto, nos preocupa el encarecimiento del permiso de conducir. Teniendo en cuenta que es una necesidad básica, le proponemos incentivos como los que ya usted aplicó, que es impulsar campañas como la de Tu permiso a 1 euro al día.

Ya le abordó otro tema, que también usted nos ha hablado muy bien, el de la educación, formación, vigilancia, más ahora. Vamos a un tema de movilidad individual y que este tendría que ser más sostenible.

Además, ahora que se ha recomendado, desde el Ministerio de Sanidad y desde la propia DGT, que se adopte el uso de un tipo de movilidad individual, teniendo en cuenta las limitaciones en el transporte público.

Se prevé un aumento de vehículos de uso personal, como son bicicletas, patinetes y motos, con conductores que, en muchos casos, no requieren permiso de conducir o no tienen formación adecuada ni experiencia.

La formación en movilidad y seguridad vial en nuestro sistema de enseñanza es uno de los puntos que genera mayor consenso entre todos. ¿Qué nos puede contar al respecto? Proponer cursos de educación vial en Educación Secundaria fuera sería un buen método.

Para acabar ya, me gustaría preguntarle en qué áreas se está trabajando, desde la Dirección General de Tráfico, para adaptar la nueva modalidad, ahora muy centrada en un vehículo privado para desplazamientos diarios, vinculados a la actividad laboral, que, como ya hemos dicho, esperemos que en grandes ciudades queden reducidos, pero pensemos también en el entorno urbano cómo lo vamos a hacer.

Bueno, le voy a hacer una serie de preguntas, por si las tienen pensadas.

¿Cuáles son los cambios más significativos que prevén para el 20-30?

¿Cómo debemos adaptarnos?

¿Cuáles son las formas de movilidad más amenazadas y cuáles las que, previsiblemente, emergerán?

¿Cómo pueden impactar estos cambios en la seguridad vial?

¿Cuáles son los retos y necesidades en materia de infraestructura vial?

¿En qué estado se encuentran nuestras carreteras y qué inversiones necesitaríamos en los próximos años?

Acabo ya por recordarle que nos ha dicho que en el Estado español las carreteras están muy arregladas, pues me gustaría que se pasase por Cataluña, por la demarcación de Lleida, la comarca del Urgell, que es donde vivo yo. En el Pirineo podría ver la carretera sobrecargada nacional 240, la carretera comarcal 53, con muchísimos accidentes de tráfico.

Acabo ya planteándole que la movilidad es imprescindible y, para ello, nos va a encontrar siempre a su lado, siempre que tenga mejoras sostenibles y viales para la seguridad.

Ya le digo: las carreteras. Nos hacen falta muchas carreteras. No sé si aquí donde me toca, pero sí que las infraestructuras están muy nefastas y acabo.

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

Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos, tiene la palabra el señor López de Uralde.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 25

El señor **LÓPEZ DE URALDE**: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor director general, por su exposición.

Me gustaría, en primer lugar, unirme al sentimiento de dolor por las víctimas del coronavirus, que han expresado los y las anteriores portavoces, así como la propia Mesa.

Quisiera empezar recomendando al portavoz del Partido Popular y, en general, a la derecha de este país, que se tome, con paciencia, esa obsesión que tiene con Unidas Podemos o que tienen.

Realmente, se les van a hacer muy largos estos 4 años y ya, últimamente, nos están acusando de casi todo.

Esta mañana oía en la radio que, prácticamente, éramos nosotros los causantes de los disturbios en Minneapolis.

Parece ser que le molesta la incorporación de una persona que lleva 27 años en la Guardia Civil. Creo que es una persona que tiene mucho que aportar a esta dirección general.

Simplemente, por recordar un dato, a mí no me gusta, digamos, ir al fango de la política, pero por recordar un dato de cómo empezábamos la legislatura del Partido Popular: con la ocupación, por parte del anterior director general, el señor Gregorio Serrano, de forma irregular de un piso que correspondía a la Guardia Civil.

Es decir, si vamos a empezar a hablar de lo que ocurrió durante el Gobierno del Partido Popular, hablamos.

Pero, en fin, permítame que les recomiende un poco de paciencia y de tolerancia con el trabajo de Unidas Podemos, para lo largo de esta legislatura, porque si no, como digo, se les van a hacer muy largos estos cuatro años, y ya los niveles de descalificación a los que están llegando ya rayan con lo obsesivo, con lo permisivo y con lo que se puede tolerar.

Bien, sin más, voy a exponer lo que veníamos a hablar, porque, evidentemente, señor director general, ha mencionado usted, aunque un poco de pasada, lo que va a ser la movilidad poscoronavirus.

Nosotros creemos que, efectivamente, tiene que haber cambios, tiene que haber lecciones aprendidas, después de lo que hemos vivido en estos meses, en lo referido al transporte.

En primer lugar, como antecedente, quiero traer una cuestión, que no ha salido todavía, pero que es relevante. El transporte supone, aproximadamente, el 27% de las emisiones de gases de efecto invernadero, de gases contaminantes y, además, es la fuente de contaminantes que más crece. Crece del orden del 3% al año en nuestro país. Por lo tanto, es un problema que preocupa.

Además, es la causa de la contaminación urbana, de la contaminación atmosférica, que genera, según los datos de la Organización Mundial de la Salud, del orden de 800 000 víctimas al año. Por tanto, es una cuestión que preocupa.

En este tiempo de pandemia, efectivamente, hemos visto que se ha reducido la movilidad, hasta unos niveles muy importantes. Niveles, indudablemente, que han tenido como consecuencia una reducción, también, de la contaminación atmosférica, muy sustancial en las ciudades.

Según los datos que se manejan en Barcelona o en Madrid, se ha llegado a niveles de reducción de la contaminación de más del 75%, durante ese periodo de reducción de la movilidad.

Por lo tanto, hay una parte positiva de lo que hemos vivido, que nos gustaría que eso, en la medida de lo posible, se mantuviera.

Es decir, no volver a unos niveles de contaminación como los que teníamos con anterioridad, que hacían de nuestras ciudades lugares, no solamente muy contaminados, sino donde la propia Unión Europea ya nos advirtió que había que reducir esos niveles de contaminación por óxidos de nitrógeno.

En este sentido, hay toda una serie de medidas que ya se están abordando, por parte, bueno, del Gobierno, a través de la nueva Ley de Cambio Climático, que afectan a la movilidad y que me gustaría saber cómo se valoran y cómo se afrontan, desde el punto de vista de la Dirección General de Tráfico.

Me refiero, en primer lugar, al proceso de electrificación del transporte, que, lógicamente, requiere de numerosas infraestructuras, para poder, digamos, garantizar que esa electrificación se produzca, y que se está abordando por parte de la dirección general.

Me gustaría también, bueno, que nos comentará si se aborda la necesidad de cambiar o de que mayor tráfico de mercancías se derive al transporte por ferrocarril, ya que, bueno, la mayor parte de las mercancías, desgraciadamente, en nuestro país se siguen transportando por carretera. Eso, indudablemente, es un problema, desde el punto de vista de la movilidad.

Con anterioridad, he escuchado a otro portavoz hablar de la necesidad de recuperar la imagen del transporte público, porque, realmente, nos preocupa mucho que ese deterioro, debido, bueno, a que, de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 26

alguna manera, se ha retratado el transporte público como un vector de contagio, hace que se haya reducido mucho su utilización y eso puede generar un aumento del tráfico privado, especialmente, en las ciudades. Creemos que es una cuestión y que nosotros compartimos esa preocupación.

También, nos preocupan los datos que ha aportado sobre las víctimas, que usted ha calificado de más vulnerables: ciclistas, peatones y motos, fundamentalmente.

Porque, claro, en cierto modo, la movilidad más sostenible depende de que haya más gente que se mueva en bicicleta, que se mueva caminando, especialmente, en las zonas urbanas y en los pequeños recorridos.

Claro, si la mayor seguridad en los vehículos redundaba en que hay un mayor número de víctimas de estos otros colectivos, realmente es algo que, bueno, hay que abordar y que preocupa.

Porque, en definitiva, si lo que queremos es que más gente se mueva de esta manera, podemos decir, alternativa al vehículo, no puede ser que haya una percepción de riesgo, en la utilización de este tipo de transporte, porque, eso, lógicamente, desincentiva su utilización.

En definitiva, bueno, me gustaría preguntarle o nos gustaría preguntarle cuál es la visión de la dirección general sobre esta nueva fase, en la que entramos, esta nueva movilidad.

Esta nueva realidad hacia la que nos dirigimos o que nosotros esperamos que sea, efectivamente, una nueva movilidad, y no volver a lo mismo o peor, que es lo que, desgraciadamente, pudiera ocurrir.

Yendo al tema de las autoescuelas. Bien, se ha hablado aquí, y a nosotros nos parece que también es una demanda del sector. Creemos que hay que avanzar en la digitalización.

Es un asunto que creemos que es otra de las lecciones aprendidas en esta pandemia: la necesidad de avanzar en la digitalización y en la simplificación de los trámites, para poder garantizar que esa digitalización es efectiva.

Por último, quería terminar, con respecto al tema de la seguridad en las carreteras pequeñas, en las que no son autovías ni autopistas. Hay un tema que también preocupa mucho y es la utilización abusiva de herbicidas para la limpieza de las calzadas.

Creemos que la utilización de herbicidas, especialmente glifosato, para limpiar los márgenes de las carreteras, es una práctica que tiene impactos en la biodiversidad y que, además, hay métodos alternativos, fundamentalmente métodos mecánicos, que se han utilizado toda la vida, para la limpieza, que no tienen ese efecto.

En ese sentido, nos gustaría, digamos, invitarles, más bien, a que se utilicen métodos mecánicos.

Bueno, en definitiva, quería agradecer la intervención. Muchas gracias por toda la información que nos han aportado, que creo que es muy útil.

Bueno, estamos muy interesados en que, efectivamente, podamos seguir avanzando en esa nueva movilidad más limpia de la que estamos empezando a hablar.

Muchas gracias.

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

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

El señor **DURÁN PERALTA**: Muchas gracias, presidente. Muy buenas tardes.

Quiero empezar mi intervención trasladando mis condolencias a las familias de las personas que han fallecido por el COVID-19 y trasladar, también, todo mi ánimo y apoyo a las personas que aún están luchando contra esta enfermedad.

Esta es mi primera intervención en el Congreso de los Diputados y como portavoz de Seguridad Vial, del Grupo Socialista, quiero ofrecer mi total colaboración, para trabajar conjuntamente con el resto de los grupos parlamentarios y conseguir, junto con el Gobierno, que esta sea una legislatura donde podamos fraguar grandes acuerdos.

Esta es una comisión de Estado, que nos requiere a todos una debida altura política y que antepongamos el interés general, el interés de nuestro país, por encima de cualquier refriega partidista.

Estoy convencido que el director general, que el perfil de director general va a fortalecer y posibilitar estos acuerdos. Nadie podrá cuestionar su magnífica trayectoria profesional y su especialización en materia de seguridad vial.

Junto con la intervención que acabamos de escuchar, intervención abierta al diálogo, a la participación y al acuerdo, estoy convencido que conseguiremos llegar a esos grandes acuerdos, por el bienestar y por el bien de la seguridad vial de nuestro país.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 27

Por eso, pido, humildemente, a los portavoces que se alejen de intervenciones de confrontación y reproches constantes, que no se esfuercen por buscar hasta la última expresión, palabra o coma, para criticar al Gobierno y nos esforcemos todos por traer medidas concretas y propuestas que mejoren los problemas de seguridad vial en nuestro país.

Ahí estoy convencido que nos encontraremos, porque si esta es una comisión de Estado que nos obliga a llegar a grandes acuerdos, más obligados estamos aún, en los momentos en los que nos encontramos, con una crisis sanitaria, sin precedentes, en nuestra democracia. No nos podemos permitir estar divididos y tenemos que dar una respuesta conjunta como país.

Por eso, desde aquí quiero reconocer el inmenso trabajo realizado, en estas circunstancias tan difíciles, por todos los trabajadores y trabajadoras de la DGT, por los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, el Ejército, la Guardia Civil, Policía nacional, Policía autonómica, Policía local, a todo el personal de mantenimiento de carreteras o asistencia en situaciones de emergencia.

En definitiva, a todos los profesionales que se han dedicado a proteger y cuidar de nuestra seguridad, en estos momentos, y que han conseguido, junto con el comportamiento responsable de los ciudadanos y ciudadanas, el poder cumplir los objetivos de reducción de movilidad y de desplazamiento. Objetivos que son fundamentales desde el punto de vista sanitario y de control de la pandemia.

Por ello, quiero reconocer a la DGT la campaña de información y concienciación que han realizado a través de los paneles de mensaje variables en las carreteras, a través de los medios de comunicación, páginas web y redes sociales.

Se han utilizado todos los recursos para animar a la ciudadanía a que solo realizarán los desplazamientos justificados y autorizados y que, si no era así, se quedarán en su casa, que era el lugar donde iban a estar más seguros.

También, se han establecido controles, realizados por la DGT y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en las principales vías de comunicación, en la salida de las grandes ciudades, en horario nocturno y fines semana, para verificar que los desplazamientos estuvieran incluidos en los supuestos permitidos y también evitar desplazamientos a segunda residencia.

Las labores de vigilancia y de control, junto con la de pedagogía e información, han dado sus frutos y hemos conseguido ser uno de los países de la Unión Europea que más ha reducido los desplazamientos, cumpliendo y mejorando los objetivos que se marcó el Gobierno.

Por poner un ejemplo, que ha comentado el director: se marcó reducir el tráfico de vehículos ligeros en un 85% en las dos semanas de servicios esenciales y la media semanal fue del 87%.

Consiguiendo en una semana tan señalada, como es la Semana Santa, una media semanal de reducción del tráfico en un 92,22%.

Esto, junto con los datos generales, es un ejemplo de cómo ha funcionado la coordinación de la DGT, junto con el resto de Administraciones autonómicas y locales, que, como he dicho, ha conseguido cumplir los objetivos marcados por el Gobierno en la reducción de los desplazamientos, que tan importante son del punto de vista sanitario y de control de la pandemia.

También, se ha dado respuesta a la necesidad de trámite que le ha podido surgir a la ciudadanía como consecuencia del estado de alarma: como a los conductores que se les ha caducado el carnet de conducir durante el estado de alarma, y al no poder renovarlo, se ha establecido la prórroga de la vigencia de los permisos de conducir hasta 60 días, después de finalizar el estado de alarma.

Una medida acordada con la Asociación Nacional de Centros de Reconocimiento Médico para Conducir y que ha evitado los perjuicios que les podían ocasionar a los conductores que estuvieran en esa situación. Al igual que la DGT ha suspendido las sanciones por ITV caducadas durante el estado de alarma.

También, quiero reconocer el trabajo de información realizado en la página web de la DGT, donde se ha elaborado un apartado de respuestas y preguntas más frecuentes y, de una forma clara y concisa, se ha convertido en una herramienta de información muy útil para la ciudadanía.

También, a través de la web y de las redes sociales se ha procedido a la información, difusión y divulgación de los trámites que se pueden realizar por vía telemática, donde la DGT ha simplificado trámites, como los procedimientos de matriculación y transferencia de vehículos, para posibilitar su realización por vía telemática, introduciendo la declaración responsable y sin justificación, a posteriori, para los requisitos que no se cumplimentaran de forma online.

Esto ha hecho, como bien ha dicho el director, que se hayan matriculado más de 49 000 vehículos y transferido más de 180 000, durante el estado de alarma. Es decir, la DGT no se ha parado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 28

También, se ha puesto en marcha la app de tráfico, que ha sido un éxito, un millón de descargas. Te permite llevar el permiso de conducir y la documentación del vehículo en el teléfono móvil, evitando también el contacto con la documentación física y donde, además, va a seguir desarrollándose, para permitir hacer más trámites desde el teléfono móvil. Algo que creemos que es fundamental en la modernización y accesibilidad de las administraciones.

Un sector importante para la seguridad vial son las autoescuelas, del que dependen muchas familias y que está muy arraigado en cada rincón de nuestros territorios.

Desde aquí quiero trasladarle todo nuestro reconocimiento por la labor fundamental que realizan en la formación y educación vial, por su profesionalidad y su dedicación, y queremos que sepan que cuentan con todo nuestro apoyo en estos momentos complicados.

El que se pudiera volver a abrir las autoescuelas y el ir retomando los exámenes, ha sido una preocupación para todos, y desde aquí quiero reconocer el trabajo conjuntamente que ha realizado la DGT con los representantes del sector de las autoescuelas, los profesores de autoescuela, las asociaciones de examinadores y los sindicatos.

Ha conseguido acordar con el sector el plan de desescalada de la fase dos, en el que ya se podrán ir abriendo las autoescuelas, las Jefaturas Provinciales y Locales e ir reanudando los exámenes teóricos y prácticos para la obtención del permiso de conducir.

Una de las reivindicaciones de las autoescuelas son los examinadores. Me parece curioso que hay grupos parlamentarios que se preocupan de los examinadores cuando están en la oposición, pero se preocupan muy poco cuando están gobernando.

Aquí, es verdad que la herencia recibida no ha sido buena, con el descenso del número de examinadores, pero quedándonos con los datos positivos, desde que gobierna el Partido Socialista, se han aumentado el número de examinadores.

Es una necesidad de refuerzo de personal, que el Gobierno también aprobó, el año pasado, una oferta de empleo público, con 40 plazas libres y 50 por promoción interna, que ya está convocada para este año y que cuenta con más de 2000 candidatas, que, como bien ha dicho, se reanudarán cuando se reanuden el resto de las oposiciones.

Pero que es necesario aumentar la plantilla, que ha estado mermada por varios años, y que es necesario aumentarla para mejorar el servicio.

También, se atendió a la demanda laboral de los examinadores con el plus de productividad. Una reivindicación laboral justa que el gobierno socialista cumplió con ello.

En definitiva, en una situación tan complicada, con el periodo del estado de alarma más largo de nuestra democracia, con una crisis sanitaria sin precedentes, con la peor pandemia que ha tenido el mundo en 100 años y en todo este contexto endiablado, puedo afirmar, con orgullo, que el Gobierno ha estado a la altura de las circunstancias.

Hombres y mujeres que trabajan en la DGT, en los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, en la asistencia y mejora de las carreteras, han dado lo mejor de ellos mismos y han conseguido dar una respuesta solvente y rápida en este momento de crisis.

Aunque seguramente habrá decisiones y gestiones que se puedan mejorar, me parece injusto e impropio buscar y criticar hasta la última coma. ¿De verdad está todo tan mal? ¿De verdad otros grupos políticos lo harían tan bien?

Mire, señoría, la responsabilidad con su país y el servicio a nuestra patria es el mismo que el que tiene el Gobierno y sus servidores públicos, cada uno desde nuestro papel, desde nuestro lugar. Intentemos remar todos a una por el bien de nuestro país y dejen de poner piedras en el camino.

La referencia también a la otra parte de la comparecencia, que son las líneas básicas, es verdad que el COVID va a condicionar, seguramente, toda la legislatura, también las políticas de movilidad, tráfico y seguridad vial.

Esto hace que estemos también en momentos de adaptación y de cambios y tenemos que reflexionar y decidir cómo queremos que sea nuestra movilidad en el presente más inmediato y también planificando el futuro.

Uno de los temas que hemos visto en esta crisis es que en nuestras ciudades falta espacio para que los peatones puedan caminar o correr, o cómo es necesario establecer una buena red de carriles bici, para darle mayor protagonismo a la bicicleta como un medio transporte sano, seguro y sostenible.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 29

Tenemos que apostar por tener ciudades más limpias, menos ruidosas y más respirables. Ciudades hasta ahora desconocidas, que hemos podido ver en esta semana, y como bien ha dicho el director, no podemos resignarnos a que la nueva normalidad vuelva a suponer congestión, ruido y atascos.

Para ello, tenemos que trabajar, conjuntamente, con las comunidades autónomas y los ayuntamientos, para que se haga una apuesta decidida por el uso de la bicicleta y para aumentar los espacios para los peatones.

Por ello, una de las medidas para la pacificación del tráfico, que ha comentado el director, es la de reducir la velocidad a 30 kilómetros en las ciudades, para garantizar la seguridad de los ciclistas a medida que aumente la densidad del tráfico.

En el siguiente turno, seguiré, en la línea básica, exponiendo más ideas y propuestas.

Muchas gracias.

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

Bien, hemos concluido esta primera parte de la comisión, creo que en un tiempo razonable. Por eso, quiero agradecer a todos los portavoces ese esfuerzo de síntesis que han hecho y animarles a que lo sigan practicando en el resto de la sesión.

Al señor director general no le digo nada, porque tienes muchos temas encima de la Mesa y él los administrará convenientemente.

Señor Pere Navarro, cuando quiera, tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Bueno, el cuerpo me pide ir a comer juntos solo por la tarde, con tranquilidad, tratar todos los temas. Entre otras razones, primero, porque son muchos y me gustan todos estos temas, me interesan.

Son los míos o son los que trabajo. No son cosas raras.

El señor **PRESIDENTE**: Perdóneme, señor director, tienen fuera agua y unos pequeños sándwiches, por sí alguno tiene necesidad de ello.

Muchas gracias.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): A ver hasta dónde llegamos, ¿de acuerdo?

Sí es verdad que nos han adscrito la Dirección General de Tráfico. Ha venido una persona des fuera. Tenemos la instrucción de darle trabajo y de que trabaje. Lo digo para evitar suspicacias. ¿Me explico?

Viene a trabajar, él está adscrito. Ha estado haciendo teletrabajo, se incorpora junto al resto de funcionarios, al entrar en fase dos.

Aquí en Madrid está adscrito al Observatorio y revisa todos aquellos documentos y estrategias para hacer aportaciones de mejora, propuestas de mejora.

Vamos a ver, es alguien que ha estado 5 años sentado en la silla que está usted sentado. ¿Puede hacer aportaciones de mejora? Usted lo sabrá mejor que yo, ¿me explico? Yo no he estado sentado cinco años en este sitio.

Vamos a ver, bueno, entre otros temas que quedan, Tarragona. Vamos a ver, por su intervención intuyo con qué asociación, de las múltiples que hay de autoescuelas, ha hablado. Nos conocemos todos y cada uno tiene sus peculiaridades.

En Tarragona ya no hacen. Es verdad que lo de Tarragona era un poco raro antes. Después de dos meses y medio de confinamiento del coronavirus, antes de abrir: «No, vamos a hacer huelga». Nos quedamos todos, absolutamente, atónitos.

Bueno, tú abres, miras cómo va y luego si no va bien o no estás de acuerdo, puedes no hacerlo, pero, vamos, al final es verdad que todo se viene comentando y hablando unos con otros, si se ha podido entrar en un cierto sentido común lógico (02:36:17).

Insisto, es un escenario excepcional, hay incertidumbres. Claro, que hay incertidumbres. Creo que el diseño de sentido común es razonable, pero están todas estas incertidumbres. Con lo cual, bueno, vamos a ver todos juntos cómo va.

Hasta que no estemos en fase tres, no tendremos una foto aproximada de la situación de las jefaturas, de los examinadores, de las autoescuelas y de la gente que quiere examinarse. Con lo cual, sobre todo, lo que pido, y se lo he pedido a ellos, es tranquilidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 30

Entiendo que la gente está nerviosa, porque lleva dos meses y medio cerradas, sin facturar, en fin, con todo lo que ello supone. Bueno, la gente quiere volver un poco a vivir con una cierta normalidad.

No será largo, pero sí que necesitamos un cierto tiempo, con una cierta tranquilidad, sobre todo, con mucha información, constantes contactos entre unos y otros, para poder hacer este camino de recuperación de una cierta normalidad.

Centros desplazados. En los centros desplazados es verdad que hay algunos que hacen los exámenes fuera. Normalmente, cuando se hacen los exámenes fuera de la jefatura, el centro es o del ayuntamiento o de alguna entidad.

Las autoescuelas han buscado un local para poder hacer los exámenes. Bueno, al final en lo que quedamos todos es si estos locales cumplen los requisitos para poder hacerlos —los requisitos de las autoridades sanitarias, los que se exigen para poder hacer los exámenes—, no va a haber ningún problema para continuar haciéndolos en los centros desplazados.

Vamos, si el local no los reúne, ni conseguimos, con ayuda de las autoescuelas, encontrar ningún local alternativo que nos permita hacerlo en las condiciones, mínimamente, exigibles, desde el punto de vista sanitario, mientras existan estos condicionantes sanitarios, podrían verse afectados.

Pero insisto, si el local reúne las condiciones o encontramos un local, se mantendrá. Si no hay local y no existe local, pues no. CAPA es un caso muy curioso.

Vamos a ver, la instrucción que dimos a la Dirección General de Tráfico era: «Vamos a abrir exactamente en las mismas condiciones que estaba el 13 de marzo».

Los que tenían CAPA, porque una serie de provincias tienen CAPA, con CAPA y los que no, con aquellos acuerdos internos que podían tener ellos en cada provincia. No hay cambios.

Entendimos que, hombre, primero, que llevan dos meses y pico cerrados, pero luego tenían que organizar un poco los alumnos. Luego, tenían que llamar a sus trabajadores del ERTE. En fin, que la situación era complicada para ellos, por lo cual no hay ningún cambio.

«Vamos a abrir igual que como estaba antes». Lo cual no quiere decir de que luego, poco a poco, ha ido corriendo la voz de que CAPA es beneficioso. Entonces, son las autoescuelas de la provincia las que nos piden, expreso así: «No se pone a nadie».

Pero sí en una provincia las autoescuelas vienen y nos dicen: «Oye, queremos CAPA». En estos casos se aplica CAPA. No hay ninguna imposición, e insisto: poco a poco, se van convenciendo todos de las ventajas del sistema CAPA.

Bueno, horas extras de examinadores. Sí que las hay. Va a haber horas extras. Tenemos la partida para las horas extras.

Recuerdo que son voluntarias las horas extras. Con lo cual, sí que nosotros vamos a ofrecer horas extras, sí que tenemos respaldo presupuestario para las horas extras, que son voluntarias.

Con lo cual, esta es la limitación al condicionante que hoy tenemos.

ITV. Es industria, es del Ministerio de Industria. Aquí me han estado hablando de las ITV.

Insisto, las ITV son del Ministerio de Industria, él es que las regula, él es el que regula la forma de recuperación, de cómo se hará, tal y cual. Con lo cual, no me pidan que intervenga con el tema, porque corresponde al Ministerio de Industria.

Bueno, y otro tema que ha salido: las ocho horas. Comisión Nacional del Mercado de Competencia. Les explicó la historia, tal y como la hemos vivido.

En la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 ponía específicamente: «Se establecerán unas clases presenciales de concienciación y sensibilización para sacarse el permiso de conducir». Vale.

Luego, es verdad que hicimos un estudio por toda Europa y la mayoría de los países tenía también una parte presencial, unas clases presenciales, para sacarse el permiso de conducir.

Bueno, entonces a nosotros nos pareció que también, en fin, un país que quiere ser un referente en seguridad vial era raro que no hubiera ninguna parte presencial para sacarse el permiso de conducir.

Entonces dijimos: «No, vamos a ver. Todo lo que es código de circulación va por vía telemática, esto lo puedes hacer por internet. Todo lo que son las señales, lo puedes aprender por internet».

Ojo, los valores, la concienciación y la sensibilización, esto no es fácil hacerlo por internet. Esto habría que hacerlo personal. Entonces, nos pusimos a trabajar e hicimos un proyecto de Real Decreto en el que había ocho horas presenciales.

Insisto, solo eran de concienciación y sensibilización, porque nos ha dado la impresión de que era importante que hubiese unas horas presenciales de concienciación y sensibilización para sacarse el permiso de conducir. Nada que ver con el código, con las normas ni con las señales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 31

Bueno, nosotros hicimos nuestra tramitación. La pasamos y esto lo hicieron todos los expertos de la dirección general. Luego, la pasamos por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial.

Poca broma, solo hay unas 85 entidades, máximo, relacionadas con el sector de la seguridad vial y del tráfico que están en el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial.

Pasamos el decreto y salió sin ninguna objeción. De pronto aparecieron unas plataformas o autoescuelas digitales. Vale.

Recuerdo que en una reunión nos dijeron: «Esto nos hunde el negocio si lo ponemos presencial, porque todo lo hacemos por vía digital». Digo: «Bueno, pero no tardemos que tenemos ordenador». «No, esto no lo sacarán, porque nosotros ya no les dejaremos que lo saquen, tal y cual».

Bueno, no hicimos caso. Entonces, seguimos tramitando y, de pronto, la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia decía: «Queremos informar el proyecto de Real Decreto que establece unas horas presenciales». Hostia, pero esto no es lo habitual, a nosotros nunca nos lo han pedido ustedes, tal y cual.

«Está en sus funciones, queremos informarle». Vale.

Teníamos el proyecto y nos hacen un informe, que es el del 8 de noviembre, en el que dicen: «Esto no hace falta que sean profesores de formación vial». Esto lo puede dar cualquiera.

Aulas. Ustedes no pueden exigir aulas. ¿Para que exigen aulas para hacer formación? Presencial, ¿de qué van? Antiguos, viejos, pasados de moda. Nada de presencial, esto tiene que hacerse por vía telemática.

El informe de la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia ha dejado imposible e inviable el proyecto de las 8 horas presenciales que había redactado la Dirección General de Tráfico, y que lo había consensuado con el sector.

Opinión. Eso es un juicio de valor, que me arriesgo a decirlo aquí. No entendieron el tema. Es una banalización de la formación vial decir que todo hacerse por vía telemática, ¿vale? Punto 1.

2, es llevarnos a un terreno virtual. (02:44:54) de tráfico son reales, no son virtuales. Son reales, ¿de acuerdo?

Al final era el precio, lo único que fue importante. Por esto se podría hacer todo por vía telemática.

Esto nos lleva a un mundo *low cost*, en el que mientras (02:45:12) tema personal, no voy a entrar. Con lo cual, el tema de momento ha quedado allá parado, a la espera, bueno, de hacer una reflexión de a ver si podemos hacerlo compatible, de alguna manera.

El informe no es vinculante, pero claro, con aquel informe era demoledor. Como decía, ¿ustedes para qué piden que sean profesores de formación vial, aulas presenciales? Perdonad, ¿de qué van?

Todo tiene que ser por vía virtual y telemática. Aquí quedamos todos bastante planchados, insisto, y creo que confundieron los cursos de formación y educación vial con cursos como de macramé o de cocina. Yo que sé, con otra cosa que no tiene nada que ver con lo que estábamos hablando, ¿de acuerdo?

Con lo cual, ¿qué hicimos? De momento, de aquel proyecto de Real Decreto quitamos todo lo que hacía referencia a las horas presenciales y como que llevaba una directiva (02:46:04).

El Real Decreto ha ido tramitándose, me parece que está en el Consejo de Estado y se aprobará cualquier día.

¿Qué hacemos con las horas extras? Vamos a abrir un debate para ver si podemos conciliar el informe este con, un poco, lo que nosotros consideramos como principios básicos, en fin, significativos o demás.

Esta es la historia, un poco, del tema de las ocho horas. ¿De acuerdo? Creo que he sido claro y nos ha afectado. Insisto, personalmente, porque pusimos muchas horas en un tema que creíamos.

Aviso, había una proposición no de ley del Partido Popular, presentada en esta Cámara, pidiendo las ocho horas presenciales para sacarse el permiso de conducir, ocho horas en concienciación y demás. ¿De acuerdo?

Bueno, creo que ya está más o menos. Vox, Guardia Civil y Policía. Es verdad, y se lo he dicho, la seguridad vial descansa en la educación, en la formación, en la información y en la concienciación más la vigilancia y el control.

Si hay algo importante en la seguridad vial es la fiscalización. Si alguien me dijera: «Oye, ¿cuál es el secreto de la seguridad vial?» ¿Sabes qué le diría? Hacer cumplir la Ley de Tráfico, la que probablemente sea la ley más infringida de todas las que hay. Así de sencillo.

Al final, hacer cumplir la norma resulta que es el elemento fundamental básico y lo más importante de una política pública: que se cumpla la norma, ni más ni menos. Con lo cual, aquí el papel de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 32

agentes de la autoridad, de las policías y demás es esencial, es el básico. Con lo cual, claro, el reconocimiento de todo y más.

Vuelvo a los transportistas. Sí, antes teníamos la impresión, en la Dirección General de Tráfico, de que, en general, la sociedad no es consciente de lo importante que es la logística y la distribución de mercancías.

«Bueno, pero esos son una furgoneta y unos camiones que parece que molestan». ¿Usted quiere tener debajo de su casa un supermercado con todos aquellos productos? Esto no llega volando, ¿vale? Esto llega por la logística y la distribución de mercancías.

Es decir, tenemos una asignatura pendiente todos de hacer pedagogía a los ciudadanos y de explicarles que necesitamos los camiones y las furgonetas, el transporte y la distribución. ¿Por qué esa actividad económica? Para que el país funcione.

No sé si le hemos dado la importancia que tiene y merece el transporte y el transportista.

La movilidad que viene después del coronavirus. Bueno, esto y al final se lo he dicho que casi le sugeriría que hagan una jornada para hablar de la movilidad.

Simplemente, una cosa, que es lo que a sí, de entrada, vemos nosotros muy claro. Probablemente, nos vamos a organizar, de otra manera, para reducir y racionalizar el número de viajes.

Me explico, el teletrabajo está y una parte quedará y reduce desplazamiento. Las videoconferencias se han consolidado y esto va a reducir muchas reuniones, tal y demás.

Es verdad que se habla del horario flexible y va a haber horario flexible.

Se habla del trabajo a turnos y va a haber trabajo a turnos.

Ha aumentado, sensiblemente, la compra por internet. A lo mejor se reducen algunos desplazamientos vinculados a las compras y, sobre todo, los desplazamientos van vinculados a la actividad económica.

He leído que va a bajar un nueve y medio por ciento el PIB. Esto puede hacer que bajen un nueve y medio por ciento los desplazamientos. Insisto, los desplazamientos van vinculados a la actividad económica.

Sugiero revisar cómo evolucionó el PIB en la crisis del 2008 y cómo evolucionaron los desplazamientos en la crisis del 2008. La bajada tiene un cierto paralelismo, los desplazamientos con el PIB, con la actividad económica.

¿Todo eso a qué nos lleva? Hombre, nos lleva a un escenario con algo menos de desplazamientos.

¿Cuál es el reto? Vamos a aprovecharlo para uno. Se está haciendo. Se están ampliando aceras, se ha cogido un espacio para aceras, algunos para ampliar terrazas, otros para ampliar el paso de los peatones, de los ciudadanos.

Bueno, veo ciudades en las que hay unas calles importantes y avenidas, que los domingos y los festivos lo que está lleno de coches, ahora está lleno de niños y de gente haciendo deporte.

Bueno, hay una localidad, y me parece que era de Badajoz o de Cáceres, a lo mejor era una pequeña localidad que nos llevó a la Dirección General de Tráfico. Mire, le pedimos que nos autorice cerrar la carretera que pasa por el pueblo, hacer el desvío, porque queremos dedicarlo a terrazas para la hostelería de la localidad. Así se hizo y por lo que dicen, fue un éxito.

Había otras que... déjenos cerrar la carretera que pasa por la localidad, para no mezclar los coches a la hora del paseo, con aquellas franjas horarias que había de paseo de la gente. Con lo cual, van a bajar...

También hay otro, que creo que, si nos ponemos, lo podemos conseguir, y es aplanar la curva de los horarios punta. Lo que no puede ser es la hora punta en el transporte público o la hora punta en las entradas y salidas de la ciudad.

Se ha pedido a las empresas y a los ciudadanos. Disculpen, organicen, planifiquen sus viajes, pero intente evitar esta franja de hora punta, que esto es donde aparece el problema.

Luego, hay un reto que a nosotros en la DGT hablábamos mucho y a nosotros, nos encanta y llegará, pero todavía no está, que es, vamos a ver, si yo a las ocho y media salgo a la puerta de la DGT, —la puerta de la DGT da a la A-2—, veré todo coches parados en una congestión importante, con una persona un coche.

Solo que consiguiésemos que fueran dos personas en cada coche, reduciríamos a la mitad el número de coches, reduciríamos a la mitad las emisiones, reduciríamos a la mitad el consumo y mejoraría el tiempo de desplazamiento.

Hombre, hoy en día, con todas las aplicaciones, con todos estos sistemas que tenemos, tiene que ser posible, de alguna manera, llenar los coches de gente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 33

Es decir, yo no me meto con los coches, pero los quiero llenos. Lo que no puede ser es desplazar mínimo, o sea, mover 1000 kilos para desplazar a una persona. Es ineficiente, y la ciudad no se lo puede permitir. No tiene espacio para hacerlo.

Queremos ayudar, llenemos los coches de gente. Esto va un poco por ahí.

Hay dos elementos más para una nueva movilidad que nosotros vemos desde la DGT: gente mayor. La gente mayor ha sido la protagonista, estamos en deuda con ellos, tal. La gente mayor camina mucho, por prescripción médica, por razones de salud. ¿Vale? Van a poner en valor los desplazamientos a pie. Vamos a ver cómo cogen valor y cogen peso los desplazamientos a pie en las ciudades.

Los jóvenes, bueno, les importa un pepino la propiedad y solo quieren el uso. Bueno, esto va a condicionar de alguna manera el futuro y es donde da entrada al *motosharing*, al compartido.

El compartir en mi generación nos daba un cierto repelús. Los jóvenes lo de compartir lo llevan incorporado en el ADN. Han subido la cultura medioambiental y la seguridad vial y no están dispuestos a negociarla.

Así como nosotros negociamos el tráfico a cambio de vidas humanas y de siniestros, ellos no. Ellos esto no lo van a aceptar. Con lo cual, el medioambiente, la cultura medioambiental y la seguridad vial están, va de suyo.

Yo creo que por ahí va y luego, sobre todo, las nuevas tecnologías. Todo está aquí, todo está conectado. Esto da unas posibilidades inmensas en cuanto a la nueva movilidad en las ciudades.

Pero, insisto, y esto creo que deberíamos hacerlo. España no es Madrid y Barcelona. Lo digo porque cuando hablamos de movilidad siempre hablamos pensando en Madrid y Barcelona, y no sé qué deben pensar los otros. El tío que vive en una ciudad pequeña, tal y cual... ¿Qué me está explicando usted? ¿Me explico?

Habría que tener en cuenta de que en el resto el coche tiene mucha importancia. Claro, aquí en Madrid y Barcelona el coche no tiene sentido, porque es un vehículo que está pensado, diseñado y fabricado para la carretera. No para ir por dentro de la ciudad.

Usted hace una referencia sobre todo de coches y demás, y le voy a explicar una historia.

Recuerdo que tuvimos un proyecto que se llamaba el coche cívico. Era un coche pequeño, bueno, para la ciudad, que tenía el morro, la delantera, era relativamente amable, para que, en caso de atropello, no causara muertes.

Sí, era un coche cívico, estaba bien, la idea era buena y la habían trabajado los ingenieros. Entro en el 4 por 4, que es un vehículo egoísta. Voy mucho más seguro, pero traslado el riesgo a los demás.

Se impuso y triunfó el 4 por 4, el SUV, que es un coche con un morro absolutamente agresivo, que como te toquen, allá no se salva nadie. Bueno, este es un problema, un poco, como digo, un reflejo de la sociedad. Depende de la sensibilidad que tengas, se impera el individualismo, el egoísmo o la visión, un poco, colectiva. ¿De acuerdo?

Control de drogas, tiene toda la razón del mundo. Hay que hacer controles de drogas. Tenemos 120 000 previstos este año de controles de drogas.

Probablemente, creo que somos el país de Europa que más controles de drogas hace, pero sigue haciendo falta hacer el control de drogas. Sin duda alguna.

Bueno, del País Vasco van a ir examinadores, sin duda alguna. Sí, quizá. Le diría que, en el 2018, cuando llegamos había 735 examinadores. Hoy hay 829. Es decir, hay 94 examinadores más.

Estamos un poco en la línea de incrementar los exámenes, porque la actividad de exámenes es estacional. Es antes del verano y por Navidades, que tenemos unas puntas.

Es decir, tampoco deberíamos tener el resto del año con muy pocos servicios. Lo ideal sería disponer como de una bolsa que en verano y en las puntas pudieses acudir a ella, para reforzar la plantilla y adecuar la oferta a lo que es la demanda, pero es que esto no es tan sencillo. Pero sí que hacen falta examinadores.

Hablaba de Cataluña. He nacido en Barcelona, he vivido y trabajado en Gerona. Viví en Lérida y he ido de vacaciones muchos años a Tarragona.

Tenemos un problema, y he hecho varios informes y, además, por razones obvias, me lo tomo con especial interés. Tenemos un problema.

Es decir, enviamos funcionarios, se presentan en Madrid a las oposiciones, aprueban las oposiciones y demás. Allá, a Gerona y a Lérida, sobre todo, no quieren ir.

Si alguien es de Gerona o de Lérida y quiera hacerse funcionario, se hace funcionario del Ayuntamiento de la Generalitat y no hace oposiciones al Estado. Esa es la realidad. Lo siento, pero esta es la realidad. ¿Vale?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 34

Con lo cual, al final, los últimos de la oposición los tenemos que enviar, forzosos, a Gerona o a Lérida. ¿Qué pasa? Llegan allí, y lo primero que hacen, cuando puedan, se abren.

Es imposible consolidar unos funcionarios estables, al menos en la Jefatura de Lérida y de Gerona. ¿Cuál es la solución? Interinos. Se lo hemos pedido, queremos contratar gente de allí, de Gerona y de Lérida.

Oye, además le digo que me parece que estamos 25. Con 25 o 30 resolvimos los problemas de todas las jefaturas de Cataluña. Está ahí, está documentado, está justificado y está trabajado.

Nosotros lo tenemos muy claro, pero claro, esto ya es un tema que excede, de alguna manera, a la DGT. Pero esta es la realidad.

Se hizo por vía normal, que es de esperar que se hagan oposiciones de auxiliar administrativo. Una vez que han aprobado, se ofrecen las plazas, tal y cual. El problema de Gerona y de Lérida no se va a resolver por la vía normal. ¿De acuerdo?

Hay que usar una vía especial o excepcional. Lo he vivido y, además, es que lo vivo con especial interés, intensidad y demás, el tema este.

De momento, hoy la única solución, ahí con 30 interinos resolvemos todos los problemas de toda Cataluña, y están allá, no habrá ningún problema. Lo otro es movimiento, una estabilidad que no ayuda al buen funcionamiento de la Administración.

Sí, hablamos de unas cámaras, le explico la historia de las cámaras. No sé si fue por el G7 o por unos problemas que había en la frontera de La Junquera. Me llaman de Moncloa, no sé de dónde, y me dicen: «Oye, pásanos la imagen de la frontera». Digo, oye, pasar la imagen de la frontera y me dicen en mi casa: «No, no tenemos imágenes». «Vamos a ver, estoy pidiendo imágenes de la frontera internacional de España, de La Junquera o de Irún». «No, no tenemos imágenes». Y yo personalmente, lo que dije, oye, no quiero meterme respecto a las competencias de todo el mundo, pero en la DGT necesitamos tener unas imágenes de una frontera, de la principal frontera internacional del país. Nada, una cámara para que se vea, pero quiero saber qué está pasando en la frontera internacional, la principal frontera internacional. Y yo no sé si fue el G7, que tuvimos un mes que estuvimos todos trabajando para evitar las grandes cortes que habría, y al final no hubo ningún corte, aquello fue una lección para escribirla.

Pero vamos, la de las cámaras, la historia es que está bien, y a partir de ahí, pusimos una en La Junquera, pero no nos interesa más que poder ver qué pasa en la frontera internacional, en la principal, pues La Junquera e Irún son la principal frontera internacional de España, es que no tenías imágenes. Aunque no, aunque parezca increíble, no tenía el director general de Tráfico una imagen de qué pasa en el punto de cruce de la frontera internacional, de las principales fronteras internacionales de España. Me he quedado tranquilo. Esta es la historia de que había.

Es verdad lo que dice usted. Hablamos con la directora de Tráfico, de que queremos levantar todas estas restricciones, en cuanto se pueda hacer levantar las restricciones rápido, para que...Hablamos, porque dijimos: «Y tenemos que levantarlas por el mismo día». No vamos a hacer lo típico de que el resto de Estados las abrió un día, pero cuando llega uno al límite del País Vasco ya tiene una restricción, o al revés, aquí hay restricciones y allá no hay restricciones. Con lo cual, dije, vale, completamente de acuerdo. Vamos a ponerlo el mismo día.

Ya lo único que hay, estamos es pendientes, yo llevé la consulta, es un lío enorme con todo esto del estado de alarma. Pues hemos elevado a consulta al abogado del Estado: «Óyeme, ¿esto cómo lo hacemos? ¿Esto lo hace el ministro de...? ¿Lo hacemos cada uno, nos ponemos de acuerdo?» A mí me es igual, lo que quiero hacerlo es hacerlo bien. Lo que quiero es hacerlo bien. Pero no he recibido respuesta. Pero vamos, me imagino que esto no debe ser muy sencillo, con lo cual, en dos o tres días deberíamos tener la respuesta.

Alguien ha hablado de una orden de las autoescuelas que salió el sábado. Les explico cuál es la historia. En el plan de desescalada hay un capítulo en el que pone: «Las autoescuelas abrirán en fase dos». Está dentro del capítulo comercio y servicios. Bueno, entonces, yo que el Ministerio de Comercio le informa al Ministerio de Sanidad: «Óyeme, publícame esto que es las condiciones con las que tienen que abrir».

El Ministerio de Comercio informó sobre comercios, grandes superficies, mercadillos, parques comerciales. El Ministerio de Comercio se olvidó de informar sobre las autoescuelas. Cuando vemos aquello, que la orden que desarrollaba, en la fase dos se les había olvidado las autoescuelas. Arremangamos, nos pusimos a trabajar para resolverlo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 35

El Ministerio de Sanidad, cuando llamamos: «Soy el director de Tráfico». «Soy las autoescuelas». Con los problemas que debe tener el Ministerio de Sanidad como para hablar de autoescuela. Pero bueno, al final, insistiendo y perseverando salió. Sí va a salir. Salió el sábado y abrían el lunes.

No, es que publicó el sábado. Pero espera, dos en el segundo *BOE*, esta es otra. A las ocho de la mañana nos levantamos todos para ver qué salió en el *BOE*, porque todos estábamos esperando. No ha salido publicado, contar con las autoescuelas, tranquilidad a todos, porque les va a dar a todos un ataque de nervios, porque tenía que abrir el lunes, ya era el sábado. A las once sale otro *BOE* en el que estaba toda la Normativa recogida. Lo digo un poco, para que vean que a toro pasado todo debe parecer fácil, pero metidos en esta batalla, tiene toda su miga. Pero bueno, acabó bien, salió en el segundo *BOE* del sábado.

Bueno, ITV vuelve a ser Industria. Sí, son algunas.

Alguien ha dicho algo sobre el transporte. Llevar las mercancías de la carretera al ferrocarril. Sí, vale, te lo explico, nuestra visión. Tiene que hacer unos, yo calculo 30 años. Todos, absolutamente todos los Gobiernos que ha tenido este país han entrado anunciando: «Y vamos a llevar las mercancías de la carretera al ferrocarril». Todos y de todos los colores políticos.

Seguimos estando al 4% de transporte de mercancías por ferrocarril, cuando la media europea es del 15%. ¿Por qué? Pues no lo sé, que no va a ser fácil, cuando todos, absolutamente todos los Gobiernos han dicho que querían hacerlo y no se ha podido, y de una u otra forma no se ha podido hacer.

El problema de este país es, no en siniestralidad, no son los camiones ni es el transporte de mercancías. No lo es. Pero, probablemente, si me dijeran: «¿Tienes alguna medida que ayudase un poco a mejorar todo?», le diría, pasar las mercancías de la carretera al ferrocarril, y listo. No culpo ni a los transportistas, Dios me libre, sino todo lo contrario, son grandes profesionales. Pero es verdad que tenemos un decalaje, un diferencial que nos está costando mucho más de lo normal superarlo.

Movilidad entre provincias, sí o no. Eso me supera. Yo me imagino que debe haber expertos que lo digan. Que, a ver, ocupo las prisas. Los que trabajamos en seguridad vial sabemos que las prisas no son buenas. Lo digo porque detecto como prisa, y la entiendo perfectamente, que queramos acabar. Pero los que trabajamos en seguridad vial sabemos que las prisas no son buenas. En el desierto te dicen: «Las prisas matan». Ellos sabrán por qué lo dicen.

Con lo cual, ya llegará. Ahora viene una semana, después de todo lo que hemos pasado. En fin, todo sea tranquilidad.

Diferencias entre regiones, todas y más. Las que quiera. Ahí lo decía, el de Galicia, bueno, el gran activo de este país está en precisamente las diferencias entre unos sitios y otros.

Sobre el tráfico, el tráfico, lo digo, pero ya sin fe, para nosotros el tráfico es como los ríos. No es bueno trocearlos. No se pueden trocear. Si al final se trocean, en fin, el río sigue circulando, no pasa nada. Pero un poco igual que el río, trocearlo, tal y tal, a diferentes datos, según la cuenca. Vale la pena tenerlo con el tráfico, desde nuestro punto de vista, que nos gusta un poco poder atender la continuidad del tráfico. Es decir, se lo diré de otra manera, si la comunidad autónoma no nos rompiera la vía de tráfico, mira, si cojo una carretera entera del principio al final, vale. Pero si les va rompiendo los grandes ejes, nos dificulta. No hay nada que sea imposible, todo se supera, pero no ayuda a la buena gestión del tráfico.

Creo que más o menos un poco todo es telemático. Todos queremos... Sí, alguien pide ayudas para el sector y hace referencia al parquillo de un euro al día. El (00:09:18) al día lo pusimos en marcha en la DGT. Lo copiamos de Francia, creo que era una buena idea. En cuanto llegó la crisis del 2008, de las primeras cosas que se llevó fue el proyecto del permiso de conducir por un euro al día.

A veces, yo tengo la impresión de que era demasiado moderno. Avanzamos un poco a nuestro tiempo con aquel proyecto, pero sigo creyendo que puede ser bueno.

Educación, lo he dicho antes, que lo importante es la educación, formación, información y concienciación, más vigilancia y control, vale ahí una. Ahí, el tema de la educación antes de, es sacarse el permiso de conducir, hay un debate sobre la educación en los colegios. En fin, quedó medio resuelto con el tema de la educación para la ciudadanía. Nosotros decimos que no hace falta tampoco mucho dinero en las señales, que, si en los colegios te enseñan valores, a pensar en los demás, a compartir y a cumplir las normas, nos damos por contentos. Entonces, luego lo otro funcionará. Pero claro, si no te enseñan estos valores, y toda (00:10:18), tendrá luego su reflejo en la carretera.

Nos gusta la experiencia de Portugal. Portugal ha puesto una asignatura a los nueve años, que es aprender a ir en bicicleta. A partir de aquí, detrás te entra todo lo de la seguridad, toda la educación vial te

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 36

la meten, a partir de una una asignatura que es aprender a ir en bicicleta, punto, y detrás te están metiendo toda la educación vial.

Movilidad del trabajo, sí, este es otro capítulo. Otro día, cuando quieran, hablamos, porque es otra línea de la movilidad al trabajo.

Hemos publicado hace poco un libro sobre la movilidad al trabajo. Tenemos uno de los máximos especialistas sobre el tema de movilidad al trabajo, y hay mucho camino a recorrer sobre el tema de la movilidad vinculada con el trabajo, la movilidad para ir al trabajo.

Bueno, creo que esas infraestructuras, bueno, todo es mejorable, creo que están bien, pero que son manifiestamente mejorables.

Ayer me entró en el despacho, no voy a hacer ningún comentario, simplemente voy a decirlo, ayer me entró al despacho un plan de la Asociación Española de la Carretera, en el que propone una inversión de 30 000 millones de euros para mejorar las carreteras en España, punto. No he hecho ninguna valoración, 30 000 millones. Antes había dicho que las carreteras eran muy buenas. A veces tengo la impresión de que como que va a venir dinero de Bruselas, aquí se ha destapado una especie de todo el mundo, se ha vendido o ha quedado ahí un escenario de que va a caer, de que va a llegar, y aquí, bueno, a alguno ya se le ha ido la mano. De acuerdo.

Nada más. Muchas gracias.

Ya lo sabe, el presidente. Quiero invitarles un día a venir a la Dirección General de Tráfico, para presentarles al equipo y ya les explicaremos exactamente qué hacemos por cada una de las áreas y cómo funcionan. Creo que puede ser un ejercicio bueno para unos y para otros.

A su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pere Navarro. Atenderemos esa movilización, creo que, a la vuelta del mes de agosto, cuando en el mes de septiembre esperemos que la actividad ordinaria de la Cámara se retome en su plenitud y podamos cumplir esa invitación, y hacer mucho más trabajo del que tenemos pendiente, que hoy hemos hecho nada más que iniciarlo.

No sé si alguno de los señores portavoces quiere intervenir, el Grupo Popular, el Grupo Vox. Ofrezco la palabra a todos y lo vamos viendo.

Sí les ruego, por favor, que hagan un esfuerzo un poco mayor que el anterior y cumpliremos razonablemente con la expectativa.

Señor Gamazo, cuando quiera, tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular.

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

A ver, que me ordene. Antes que nada, quiero contestarle a los portavoces de los grupos parlamentarios, brevemente, al señor portavoz de Podemos. Este grupo parlamentario no tiene ninguna culpa de que tengan la piel tan fina. Es que les molesta que preguntemos por los asesores del Gobierno, hánganselo mirar: transparencia y democracia.

Al portavoz del Grupo Socialista, he de recordarle que ayer hizo dos años de una moción de censura que los llevó a sustentar a este Gobierno, y que previamente, en el 2017, respecto a los exterminadores, el Gobierno anterior apuesta por, entre otras cuestiones, la especialidad de tráfico y creó una oferta de plaza pública, de 70 plazas de acceso libre, en septiembre del 2017, que eso haría que el año siguiente, el 2018, hubiese más examinadores.

Quiero recordarle también que una semana antes de la moción de censura, en los últimos presupuestos aprobados en esta casa se incluyó el complemento específico de los examinadores, que dignificaba muchísimo más a estos funcionarios, según sus peticiones, unos presupuestos que fueron votados en contra por su grupo, por el Grupo Socialista.

Al señor director le quería comentar que ha realizado una media verdad, y aquello de que la verdad a medias es mentira por la mitad no sé si se puede aplicar. Ha hecho referencia a una PNL, cuando hacía referencia a las ocho horas obligatorias, una PNL del Partido Popular que se presentó, ha dicho literalmente. Esta PNL a la que usted dice, se registró, pero caducó. Esa iniciativa jamás se ha debatió en la comisión y jamás se acordó nada. El acuerdo de esa PNL era instar al Gobierno a estudiar, no a imponer una matización, una pequeña matización.

Luego, creo que no ha estado acertado cuando ha dicho que tenemos que llenar la gente de coches. En estos momentos es un riesgo sanitario innecesario. Más adelante, ojalá Dios lo quiera, podamos llenar otra vez los coches a tope de plazas, pero en estos momentos es un riesgo sanitario innecesario que no debemos correr.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 37

Hemos tirado en falta que no ha hecho ninguna referencia a la nueva estrategia para el decenio de la seguridad vial. Estamos en el 2020, acaba esta. Creo que deberíamos ponernos las pilas, ir pensando en cumplir el objetivo de la seguridad vial, ese objetivo global marcado para el 2050. Respecto al sistema CAPA, una pregunta: ¿qué criterios objetivos establece Tráfico para que las autoescuelas seleccionen a los alumnos en detrimento de otros igualmente preparados en el momento de presentarlo? Porque es un caos auténtico que deben solucionarlo.

Ya que me he referido antes a los ingresos, a las tasas de la ITV, que eso sí que le afecta a la DGT, de la (00:16:11), porque recibe 4,10 euros por cada registro de esa inspección en el libro de vehículos. Nos gustaría saber cuál ha sido el volumen de caída de la recaudación de la DGT en este estado de alarma.

También, si ya recibió requerimiento de la ministra de Hacienda, a tenor del artículo 49 del Real Decreto 11/2020, para ingresar los expedientes de liquidez de los organismos autónomos.

También me gustaría saber brevemente con qué dispositivos va a organizar y va a contar la DGT para la operación salida a la nueva normalidad, o todavía no toca organizarlos. A ver si nos enteramos cuando estamos todos los vehículos yendo a acudir a los destinos vacacionales.

Me dejo un montón de cosas. Simplemente, confirmar lo que ya sabe, que en temas de seguridad vial contará siempre con el trabajo de este grupo parlamentario, siempre encontrará una posición constructiva, fiel y leal en defensa del interés general, en este caso, es el de alcanzar la visión cero en la red viaria.

Resulta evidente que se han de poner las pilas. Ustedes dirigen la seguridad vial.

Ha hecho una reflexión antes, respecto a que no sabía el Ministerio de Sanidad que las autoescuelas había que incluirlas. Este es el problema que me hacía referencia en la primera intervención. Nadie coordina la seguridad vial en este Gobierno y es un auténtico, que usted en esta segunda intervención ha dejado evidente.

Si el ministro de Sanidad tiene que ordenar y dictar resoluciones de todo tipo, industriales, de comercio, es problema del Gobierno que haya dado todas las competencias en el señor Villa, y no ni de usted ni, evidentemente, de nosotros.

Simplemente, como le decía, resulta evidente que hay que conseguir una movilidad tres ese: segura, saludable y sostenible. En esas líneas, y para conseguirla, nos encontraremos en el camino.

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

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

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Gracias, presidente. Muy brevemente. Quiero comentar tres puntos nada más. Uno por el portavoz del Partido Socialista, que ese idílico comienzo que ha tenido en su discurso, con intenciones de consenso, en la medida que ha ido avanzando, no he podido dejar de acordarme de la fábula de la rana y el escorpión. Es para decirle que aquí no vamos a ir de rana en ningún momento.

Otro punto también es que se hablaba aquí de la plurinacionalidad. Mire, el artículo 2 de la Constitución dice que está fundamentada en la indisoluble unidad nacional. Por lo tanto, que tome nota que esas palabras, si bien queda muy bien ante los suyos, aquí no pinta nada, en la casa que representa a todo el pueblo español.

Precisamente, al hilo de ello, quiero comentarle, también al director, el defensor del pueblo en su informe ha destacado que hay muchas ciudades ya en Cataluña donde están empezando a poner señales en catalán, y, por lo tanto, se puede conllevar a que esa multa finalmente no sea procedente y que no se tenga que abonar. Quiero decir que esta es una responsabilidad de la Ley de Tráfico, por lo cual, creo que hay que estar muy vigilantes para que, tanto en Cataluña como en cualquier otra comunidad de España, donde pretendan sustituir las señales de tráfico y ponerlas en otro idioma, que sepan que realmente están infringiendo la Ley de Tráfico.

Por último, le he echado en falta, de verdad, un poquito de autocrítica, cuando ha hablado de la Guardia Civil y de la Policía Nacional, cuando controlan el tráfico. En mi tierra se dice que una cosa es predicar y otra es dar trigo, y aquí predicar, predicamos muy bien, y todos nos solidarizamos con los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado. Pero mire, lo que le he pedido es que tengan protección. No me ha dicho nada de por qué esas personas han estado desprotegidas y por qué no se les han dotado de esos medios.

Es más, y al hilo de ello, como creo que no voy a tener la oportunidad, o por lo menos debería de no tener la oportunidad de que el ministro de Interior pueda comparecer en las próximas comisiones, a raíz

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 38

de las noticias que están saliendo hoy, mire, me he quedado con el titular que dice el ministro, que los fallecidos y heridos en accidentes de tráfico son consecuencia del azar. Es violencia vial. Eso no es consecuencia del azar, es un accidente, que es violencia vial.

Le traslado aquí al ministro, si usted se lo puede hacer llegar, que los agentes del orden y de la ley, la Guardia Civil, la Policía Nacional, enfermos y que han muerto en el ejercicio de su función, controlando la seguridad vial, por estar desprotegidos por el Estado, es violencia del ministerio.

Gracias.

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

Señora Gorospe, ¿quiere intervenir?

Tiene la palabra.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Brevemente. Una cuestión. Se ha referido antes el compañero a la estrategia del vial del decenio a la del 2011-2020, en esta segunda intervención. Solo quiero saber, claro, con lo que está impactando el COVID-19 y toda la movilidad, si esta estrategia sigue vigente o ya se daría por finalizada y tendrían que estar trabajando una estrategia vial que se adaptara mejor a las circunstancias actuales.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Cambroner:

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Gracias, presidente.

Voy a ser telegráfico. No le he creído escuchar nada con respecto a fomentar el transporte público, con sus medidas de seguridad, etcétera. Creo que eso es bastante importante a la hora de colapsar tanto las salidas como las entradas a las grandes ciudades y los pueblos y las carreteras. Tampoco, con respecto a las campañas inmediatas que van a ejercer a la hora de que se va a producir un aumento del uso del vehículo privado, bastante potente.

Con respecto a la protección de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, admito, y le digo también y estoy de acuerdo con los compañeros de Vox, en que ha habido una desprevisión total. Pero también tengo que puntualizar diciendo que la Policía Nacional no se dedica a labores de seguridad vial, básicamente.

Nada más. Simplemente eso.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra la señora Granollers:

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Voy a ser muy breve. Solamente tres puntos. Con aquello que ha comentado usted de que los jóvenes, transporte público Madrid-Barcelona. Pues sí, está claro, si vives en Madrid o en Barcelona, los jóvenes piensan en transporte público, no piensan en coches individuales. Le aseguro. Tengo dos hijos adolescentes, un hijo de 19 y una hija que va a cumplir 18 y solo piensan en sacarse el carné de conducir y necesitar un coche, porque hoy vivimos en (00:22:41), que mi bisabuelo usaba cuatro horas en ir a Barcelona y ahora continuamos estando cuatro horas. Por lo tanto, es imprescindible.

Solamente me voy a permitir un momento contestarle al señor de Vox, por lo de las señales en catalán, porque me imagino que la gente que no entiende las señales en catalán deben ser daltónicos, porque también va mucho con los colores, se ve rojo, azul. Puedes prever más o menos lo que pone. También, me imagino que toda esta gente, cuando vea una señal de *stop* se la salta, porque, claro, como que *stop* muy español no es.

Ya para acabar, no entiendo por qué en Girona y *Lleida* no quieren venir los funcionarios a trabajar, porque en agosto y septiembre del 2017 todos estaban muy contentos de poder venir a Cataluña. No sé, a lo mejor era otro incentivo el que les movía, pero, en todo caso, se pueden recuperar competencias. Pásenos las competencias en Cataluña y solucionaremos el problema de los examinadores.

Ya termino.

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

Por el Grupo Socialista, el señor Durán Peralta tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 39

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

Frente a las alusiones de los portavoces del Partido Popular y Vox, he de decirle que no pienso entrar al trapo. Quieren llevar a crispación y el ataque a cada rincón de esta casa, a cada comisión. Nosotros creemos que una comisión de Estado, como es seguridad vial, lo que tenemos que hacer es trabajar, proponer y arrimar el hombro, para solucionar algo tan importante en nuestro país, como es la seguridad vial.

En eso vamos a estar el Grupo Socialista y a eso quiero dedicar el tiempo de mi segunda intervención, con los datos a los que ha hecho referencia el director, que es lo que nos tiene que guiar también a la hora de proponer medidas o propuestas. Hay uno que es resaltable, que es, siete de cada 10 accidentes de víctimas mortales, tiene lugar en carretera secundaria; aplicado que el 39 % por salida de la vía; el 23 por choque frontal; y la velocidad inadecuada es causa concurrente en el 20 % de los accidentes de tráfico.

Por eso, desde aquí creo que es justo reconocer a la dirección general y al Consejo de Ministros de Pedro Sánchez, que aprobara a final del 2018 la limitación de velocidad a 90 kilómetros, pasando de 100 a 90 kilómetros en todas las vías secundarias, y que ha afectado a unos 10 000 kilómetros de carreteras convencionales, donde esa reducción de velocidad la ha hecho más segura.

Recuerdo datos: siete de cada 10 accidentes mortales se dan en estas vías. El Gobierno tenía que actuar y ha actuado.

Esto ha ido acompañado de un aumento de radares, 28 más en 2019. Pero no radares en lugares donde más se pueda recaudar, sino en las ubicaciones en de nuestra carretera, donde más siniestralidad se produce.

También, para hacer que nuestras carreteras sean más seguras, se ha aumentado el número de agentes de tráfico de la Guardia Civil, un apoyo con más personal, para que puedan realizar mejor su trabajo. Un trabajo fundamental para la seguridad vial de nuestro país y que cuenta con todo el apoyo del Grupo Socialista.

El 21 % de los accidentes se dan por exceso de la tasa de alcoholemia. Por eso, el Gobierno también ha aumentado los controles de 2018 a 2019 en más de medio millón de controles. Es importante que, en esta materia, aunque se haya avanzado mucho, es importante no relajarse y seguir aumentando el control y la vigilancia.

Todas estas medidas que han hecho, que en 2019 se hayan reducido las víctimas de accidentes 24 horas, en 1098 fallecidos, que son mucho, pero son un 7,6 % menos que en 2018. 90 fallecidos menos, 90 familias que no han sufrido una pérdida, y siendo esta la cifra de fallecidos más baja en la historia de nuestro país.

Como he dicho, todavía son muchas y tenemos que seguir trabajando sin descanso para seguir reduciéndola. Pero es necesario seguir poniendo medidas que sigan reduciendo las víctimas y los accidentes. Los datos demuestran que cuando se ponen medida, se producen resultados.

España avanzó y dio un paso de gigante cuando el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero aprobó, entre otras medidas, el carné por punto. Sí, con Pere Navarro, también como director.

Es verdad que lleva usted bastantes años, señor Navarro, pero poniendo medidas y poniendo soluciones a los problemas de la seguridad vial. Ha hecho en el poco tiempo, en este año y medio de Gobierno, ha hecho que la seguridad vial siga cambiando la tendencia. Una tendencia ascendente que desgraciadamente empezamos a tener en los años 2014, 2015, 2016 y 2017, con el aumento en víctimas mortales, en datos consolidados; datos que ya en 2018 empezaron a bajar.

Ahora, con el número de víctimas, accidentes 24 horas 2019, parece que se va a ir consolidando la tendencia bajista. Por lo tanto, siga usted muchos años más al frente de la dirección general. Por eso espero que esta comisión sea activa, propositiva y nos pongamos todos a una para seguir mejorando los datos de seguridad vial en nuestro país, que no es otra cosa que seguir reduciendo los accidentes, el número de fallecidos y de heridos y, en definitiva, seguir reduciendo el número de familias que acaban destrozadas por culpa de un accidente de tráfico.

Desde el Grupo Socialista tendemos nuevamente la mano para trabajar conjuntamente con el Gobierno y el resto de los grupos parlamentarios. Juntos somos más fuertes. No eludiremos nuestro deber de servir a nuestro país, arrimando el hombro y de forma constructiva, para hacer de esta comisión un lugar donde nos podamos encontrar todos y todas en nuestro fin común, que es mejorar la seguridad vial y el apoyo a las víctimas.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 40

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para concluir la comparecencia, tiene la palabra el señor Navarro, si quiere, para cerrar.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Al portavoz del PSOE. A ver, ¿cómo diría? Tenemos todos la suerte y el privilegio de trabajar por la seguridad vial. Es un tema de valores. Es un tema que ayuda a salvar vidas.

Vamos a ver, me parece que era Jordi Jané. Jordi Jané estuvo presidiendo esta comisión durante una serie de años. Recuerdo que cuando se fue me decía: «Sí, llevo muchos años en el Congreso de los Diputados, he sido vicepresidente, de todo». «Lo que más útil me siento es de haber estado, el trabajo, la aportación que hice a la Comisión de Seguridad Vial». Insisto que estamos trabajando en un tema de valores, de compartir, de cumplir las normas, en fin, de pensar en los demás.

Además, pongo una ventaja, es medible. Esto me lo decía el director general de Medio Ambiente. Me decía: «Te envidio». Yo le digo: «¿Por qué?» «Lo tuyo es medible, son accidentes, multas». Me dice: «Lo mío, que es la contaminación, tengo muchos muertos, pero no es medible. Me cuesta mucho trasladarlo al ciudadano».

Bueno, dos o tres... Gerona y Lérida. Creo que el Pirineo de Lérida es de lo más bonito que hay. Gerona, para mí es la provincia más bonita de toda España. Hay quien dice que el paraíso terrenal estaba entre el Tigris y el Éufrates. No es verdad, está entre el Ter y el Fluviá. Está en la provincia de Gerona, entre el Ter y el Fluviá.

Entonces, siendo unos territorios tan bonitos, ¿por qué la gente no quiere ir? No me sirve ni su respuesta ni la mía. Esta la hemos de resolver fuera de los focos, sentados en una mesa los dos juntos, ¿de acuerdo? Pero insisto, son preciosos, son dos territorios increíbles.

La estrategia 2020-2030, ahora nos vamos a poner. Descubrimos en su día que tan importante como la estrategia es el proceso de elaboración de la estrategia. Con lo cual, si hay que estar dos años de reuniones con todos los sectores, con todos los especialistas, no nos importa. Creemos que vale la pena. Con lo cual, este año están empezando las reuniones, y probablemente necesitemos un par de años para hacer. También aviso, la incertidumbre es inmensa.

Quiero decir, intentar ahora diseñar cómo será el 2030, lo único que tenemos es, hay un documento en la Cumbre Mundial de la Seguridad Vial, del 19 y 20 de febrero, que se hizo en Estocolmo. Bueno, hay un documento sobre, que no sé si lo tiene, si no, se lo podemos hacer llegar, un documento con todas las recomendaciones, figura de los máximos expertos mundiales. Yo me la he leído dos veces, y tampoco no acabo de ver claro hacia dónde va.

La Unión Europea en Bruselas nos dijo: «Hombres, vamos a marcar nosotros. Les vamos a marcar las líneas para la estrategia 2011-2020». Sacó un *paper* que es un genérico. Quiero decir que todo está un poco complicado, además, me imagino que lo de la pandemia lo complicará todo más.

Pero bueno, es verdad, hay que hacer el del 2021-2030. Vamos a estar dos años. Este año ya están empezando algunos grupos de trabajo, a recoger toda la información que hay, porque hay algún país que va más avanzado, y entonces intentamos saber un poco.

Criterios del CAPA, no los sé. Me pregunta cuáles son los criterios, con lo cual, el CAPA, no lo sé. Pero sí sé, que, en las provincias, las autoescuelas nos están pidiendo que apliquemos CAPA. Con lo cual, tampoco me preocupo mucho de saber cuáles son los criterios, porque si a las autoescuelas les parece bien, a mí ya me parece bien. Poco a poco lo están pidiendo todos, lo de entrar en CAPA.

ITV, cuántas se han dejado de hacer, no lo sé. La verdad es que no lo sé. ¿Situación económica de la DGT? Se lo explico. Por el estado de alarma, bueno, hemos matriculado lo que les hemos dicho, muy poco, alrededor de lo que matriculamos habitualmente. De transferencias, ha habido 380 000. Bueno, Transferimos 4 millones de vehículos al año. Ojo, cuatro millones de transferencia. Hemos transferido en dos meses y medio 180 000, bueno, ya me dirá.

Con lo cual, no cobramos de matriculación. No cobramos de transferencias. No cobramos por sacar permisos de conducir, porque los exámenes están cerrados. Han estado cerrados los centros de reconocimiento de conductores, con lo cual, no cobramos por renovar permiso de conducir.

La Guardia Civil ha estado haciendo unos controles por el estado de alarma, con unas denuncias a la Ley de Seguridad Ciudadana, que van a las delegaciones. Quiere decir que tampoco cobramos ni de las sanciones de la Guardia Civil. Dicho de otra manera, si fuera una empresa habríamos hecho un ERTE. Pero vamos a ver poco a poco, pero quiero decir que desde el punto de vista de Administración también ha sido una situación dura, muy dura, puntos paliativos. Somos unos más a poco a poco ir

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 94

2 de junio de 2020

Pág. 41

recuperando la actividad, para ver e intentar de alguna manera estabilizar la situación. Con lo cual, el problema es también nuestro.

Dos puntos finales. Uno, movilidad. Pero que esto es un lío, tal y cual. Sí, la movilidad era un lío en este país. ¿Por qué? Porque, primero, los que trabajamos en seguridad vial, sabemos que la condición previa indispensable para que funcione la política de seguridad vial es que funcione la política de movilidad. Si la movilidad es ordenada, la seguridad vial puede funcionar. Si la movilidad es un lío y caótico, no va a funcionar la seguridad vial. Con lo cual, por eso hablamos siempre de movilidad segura y sostenible.

Entonces, este país tenía un problema, que es que movilidad, bueno, el Ministerio de Medio Ambiente decía que era de ellos por cuestión de las emisiones.

Recuerdo que el IDAE, el Instituto para la Diversificación y Ahorro Energético decía: «No, la movilidad es nuestra por razones energéticas, de ahorro energético». En la DGT decíamos que nosotros como que teníamos el código de circulación, también la movilidad era nuestra. Un lío, porque no quedaba claro de quién era.

Ahora, al final, hay un Ministerio de Transportes y Movilidad, que es lo que veníamos diciendo, que es lo que hay en toda Europa. En toda Europa hay un Ministerio de Transporte que lidera la movilidad, no el lío que tenemos aquí. Bueno, se han cambiado el nombre, se llaman Ministro de Transportes y Movilidad. Ha dicho: «Primero, vamos a hacer la estrategia española de movilidad. Segundo, vamos a hacer la Ley de Movilidad». Ahora empieza a ordenarse la política de movilidad, que era un lío. Bueno...

Por último, alguien nombra al transporte público. Transporte público, sí, sí, y sí. Es más, nuestro modelo... Pasqual Maragall, cuando era alcalde de Barcelona decía: «Quiero una ciudad roja y amarilla». «Señor alcalde, pero ¿qué quiere decir?» Rojo era el color del autobús y amarillo el del taxi. «Quiero una ciudad en la que la gente vaya en transporte público, y si tiene prisa, que coja un taxi», punto final. Lo cual da una idea de la importancia del transporte público, sí o sí, aquí y en cualquier sitio. Con lo cual, el transporte público, y sí es verdad, es un tema que nos preocupa, pero creo que hay ido a menos.

Cuando salen diciendo: «No, hay que limitar el transporte público por razón del espacio del COVID, hay que mantener un espacio». Alguien dijo: «Habría que ir al automóvil privado, al coche privado». Nos echamos las manos a la cabeza. Llevamos 20 años disuadiendo el uso del coche en la ciudad, para que ahora me salga mi propio Gobierno, diciendo: «No, como hay problemas del transporte público, cojan el coche». Si veo ya todo esto ya ha cambiado, y hablan de vehículo individual para desplazarse, ya no se habla de... Pero bueno, transporte público, sí o sí.

Insisto, el modelo es todo el mundo vamos a ir en transporte público. Si tenemos prisa, taxi, Cabify, Uber... En fin, cualquiera de estas alternativas, punto final. Todo lo otro ya es más anecdótico.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pere Navarro, por esta comparecencia.

Creo que hemos cumplido razonablemente la expectativa de la comisión tanto en su contenido como en su duración. Agradezco la colaboración de las señoras y señores portavoces.

Espero que muy pronto podamos retomar la actividad ordinaria de la comisión y del conjunto de la Cámara, porque, sin duda, tenemos mucho trabajo por delante.

Así que muchísimas gracias, hasta la próxima.

Se levanta la sesión.