



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES

# SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 205

5 de mayo de 2021

Pág. 1

## COMISIÓN DE INTERIOR

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> MARÍA JESÚS CASTRO MATEOS

Sesión celebrada el miércoles, 5 de mayo de 2021

### ORDEN DEL DÍA

#### Ratificación de la Ponencia

- Proyecto de Ley Orgánica de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales.  
(Núm. exp. 621/000022)  
Autor: GOBIERNO

#### Dictaminar

- Proyecto de Ley Orgánica de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales.  
(Núm. exp. 621/000022)  
Autor: GOBIERNO

#### Comparecencias

- Comparecencia del Director General de Tráfico, D. Pere Navarro Olivella, ante la Comisión de Interior, para informar de la política de seguridad vial y de las reformas legales aprobadas por el Consejo de Ministros para reducir los accidentes de tráfico.  
(Núm. exp. 713/000602)  
Autor: GOBIERNO

---

*Se abre la sesión a las doce horas y nueve minutos.*

La señora PRESIDENTA: Buenos días. Se abre la sesión.

Comenzamos la Comisión de Interior de hoy. En primer lugar, aprobación del acta de la sesión anterior celebrada el 22 de febrero de 2021. ¿Se puede dar por aprobada el acta por asentimiento? (*Asentimiento*).

Queda aprobada.

## RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA

- PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES TRATADOS PARA FINES DE PREVENCIÓN, DETECCIÓN, INVESTIGACIÓN Y ENJUICIAMIENTO DE INFRACCIONES PENALES Y DE EJECUCIÓN DE SANCIONES PENALES.

(Núm. exp. 621/000022)

AUTOR: GOBIERNO

La señora PRESIDENTA: El primer punto del orden del día es la ratificación de la ponencia del Proyecto de Ley Orgánica de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales.

De acuerdo con lo que se decidió en la Mesa del 11 de febrero del 2020, procede ratificar la ponencia de este proyecto de ley, con la siguiente composición: 3 ponentes del Grupo Parlamentario Socialista; 2 ponentes del Grupo Parlamentario Popular y un ponente por cada uno del resto de los grupos parlamentarios. Por tanto, los ponentes son: doña Estefanía Beltrán de Heredia Arroniz, del Grupo Parlamentario Vasco; don Francisco Cañizares Jiménez, del Grupo Parlamentario Popular; don Xavier Castellana Gamisans, del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu; don Josep Lluís Cleries i González, del Grupo Parlamentario Nacionalista; doña Paloma Hernández Cerezo, del Grupo Parlamentario Socialista; don Joseba Koldobika Martínez Urionabarrenetxea, del Grupo Parlamentario Izquierda Confederal; don Fernando Martínez-Maíllo Toribio, del Grupo Parlamentario Popular; doña Yolanda Merelo Palomares, del Grupo Parlamentario Mixto; doña María Ponce Gallardo, del Grupo Parlamentario Ciudadanos; don Artemi Vicent Rallo Lombarte, del Grupo Parlamentario Socialista. Me he saltado a mi querida amiga y compañera Nieves Hernández Espinal, por el Grupo Parlamentario Socialista. Perdón, senadora, antes me saltaba a la compañera del Grupo Parlamentario Vasco, pero ya me he aprendido que no pueden ser. (*Risas*).

¿Está de acuerdo la comisión con los ponentes designados? (*Asentimiento*).

## DICTAMINAR

- PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES TRATADOS PARA FINES DE PREVENCIÓN, DETECCIÓN, INVESTIGACIÓN Y ENJUICIAMIENTO DE INFRACCIONES PENALES Y DE EJECUCIÓN DE SANCIONES PENALES.

(Núm. exp. 621/000022)

AUTOR: GOBIERNO

La señora PRESIDENTA: Pasamos al Dictamen del Proyecto de Ley Orgánica motivo de esta comisión.

A este proyecto de ley se han presentado setenta y seis enmiendas. La ponencia designada en relación con este proyecto de ley orgánica ha emitido informe, acordando por mayoría, con la abstención de la representante del Grupo Parlamentario Mixto, mantener el texto de dicho proyecto en los mismos términos en que ha sido remitido a esta Cámara por el Congreso de los Diputados, sin perjuicio de haber efectuado determinadas correcciones por errores técnicos o de índole gramatical detectados en el referido texto.

A continuación, abrimos el turno para la defensa de las enmiendas. Me han pedido miembros de otros grupos y del mío también que, como están en distintas ponencias o comisiones, si no nos importa, que dejásemos todas las votaciones para el final de la comisión; es decir, debatimos las enmiendas, seguimos el debate y dejamos las votaciones para el final de la sesión de la mañana, puesto que esta tarde continuamos con la comisión. ¿Están de acuerdo? (*Pausa*).

Entonces, votaremos al final de la sesión de la comisión celebrada por la mañana.

Abrimos el turno para la defensa de las enmiendas. Vamos a dar 2 minutos por cada enmienda, con un máximo de 10 minutos. Por tanto, aquellos grupos que tengan en la suma menos de 10 minutos, tendrán 2 minutos por enmienda y los que tengan más tienen un máximo de 10 minutos para su defensa.

Empezamos con las enmiendas 9 a 15, del señor González-Robatto Perote, del Grupo Parlamentario Mixto, del señor Marín Gascón, del Grupo Parlamentario Mixto, y de la señora Merelo Palomares, del Grupo Parlamentario Mixto. Para la defensa de las enmiendas, tiene la palabra la senadora Merelo Palomares por diez minutos.

La señora MERELO PALOMARES: Muchas gracias, señora presidenta. Muy buenas tardes a todos.

Señorías, una vez más, la ineficacia de la clase política tradicional es sufrida por todos los ciudadanos. La trasposición de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 se suma a la larga lista de incumplimientos por parte de este y del anterior Gobierno que, por no hacer su trabajo, nos cuesta millones de euros cada año; millones de euros que, por cierto, no salen del bolsillo de los miembros de los gobiernos populares o socialistas, que incumplen sus obligaciones de trasponer las directivas europeas a tiempo, sino que esos errores, fruto de la desidia y la ineptitud política, han de pagarlos los españoles, a pesar de que su responsabilidad al respecto es nula.

La trasposición de esta directiva llega tarde; de hecho, el plazo para su trasposición expiró nada más y nada menos que el 6 de mayo de 2018. Consecuencia lógica de ello, se inició el 4 de septiembre de 2019, a instancias de la Comisión Europea, el procedimiento contra el Gobierno de España. La Comisión consideró que el Estado español no había adoptado las medidas nacionales de trasposición de la directiva ni comunicado las mismas, pidiendo al tribunal tanto una multa coercitiva por cada día de retraso como una multa a tanto alzado, y hasta aquí las responsabilidades del Gobierno popular del señor Rajoy que, a pesar de haber dispuesto de dos años para la trasposición, no lo hizo.

El 20 de julio de 2018, ya España bajo Gobierno socialista, la Comisión elevó un escrito de requerimiento que no surtió efecto alguno. En enero de 2019, la Comisión envió ya el dictamen motivado para que se adoptaran medidas en dos meses; este plazo finalizó el 25 de marzo. Dos días después, España contestó que el procedimiento administrativo estaba en curso, que concluiría en el mes de julio del año 2019 y que el Parlamento seguiría con el trámite, posiblemente para finalizarlo en el mes de marzo del año 2020. Para justificar su incumplimiento, el Gobierno alegó que el retraso en la trasposición se derivaba esencialmente del contexto político particular y de la necesidad de hacerlo mediante una ley orgánica. Por último, el 4 de septiembre del año 2019 se inició, a instancias de la Comisión Europea, el procedimiento.

En el presente asunto, el Tribunal de Justicia declara que España ha persistido en su incumplimiento y considera que la condena al pago de una multa coercitiva constituye un medio apropiado para garantizar que dicho Estado miembro ponga fin lo antes posible al incumplimiento declarado. El Tribunal de Justicia precisa que dicha multa coercitiva solo debe imponerse en la medida en que el incumplimiento persista en la fecha en la que se dicte sentencia. En segundo lugar, el Tribunal de Justicia subraya que el conjunto de elementos jurídicos y fácticos que rodearon el incumplimiento declarado constituye un indicador de que la prevención efectiva de la repetición futura de infracciones análogas que afecten a la plena efectividad del derecho de la Unión requiere adoptar una medida disuasoria como es la imposición de una suma a tanto alzado. Habida cuenta de la gravedad y la duración de la infracción, se condena a la suma a tanto alzado de 15 millones de euros y, por persistir el incumplimiento declarado en la fecha en que se dicta la sentencia, a una multa coercitiva diaria de 89 000 euros desde la fecha de la sentencia hasta que se haya puesto fin al incumplimiento declarado.

Llegados a este punto, a nuestra formación le gustaría formularle al Gobierno, si bien estimamos que igualmente han de darse por aludidos los señores del Partido Popular: ¿para qué les pagan los ciudadanos? Pues sus nóminas se las ingresaron de igual modo a pesar de no haber cumplido con su deber, un deber para el que tuvieron dos años sin hacer nada, que se dice pronto. Ahora, con los tiempos que corren, con miles de negocios cerrados o bien en quiebra, con 4 millones de parados y 750 000 personas en ERTE, 15 millones se irán por el desagüe porque a los Gobiernos de los señores Rajoy y Sánchez no les dio la gana de cumplir con sus deberes y trabajar. Aunque las condenas a España por incumplimientos en esta temática son bastante habituales, la presente sentencia es la primera que dicta el Tribunal de Justicia con arreglo al artículo 260, apartado 3, del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea, razón por la cual los dos tipos de sanciones económicas se impondrán al mismo tiempo. Nunca hasta esta fecha se había impuesto una sanción doble, mostrándose que la situación es cada vez peor. Se desacredita a España y se desacredita a los españoles.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Interior

Núm. 205

5 de mayo de 2021

Pág. 4

Y volviendo a la trasposición de esta directiva, no solo llega tarde, es que además llega mal, porque se trata de un texto inconexo, hecho con parches y con prisas.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora.

Para la defensa de las enmiendas 16 a 76, tiene la palabra el señor Martínez Urionabarrenetxea, por un tiempo de diez minutos.

El señor MARTÍNEZ URIONABARRENETXEA: Gracias, presidenta.

Efectivamente, nosotros hemos presentado sesenta enmiendas, entre otras cosas porque, efectivamente, somos conscientes de la necesidad y también de la urgencia. No voy a entrar en los motivos por los que es necesaria la urgencia, pero, en fin, la falta de acuerdos entre los grupos políticos cuando se celebran elecciones trae estas consecuencias. En otros sitios, aceptamos el resultado de las elecciones e impulsamos gobiernos siempre pensando en que son los que la ciudadanía vota y, por lo tanto, desea, y no convocamos nuevas elecciones. Estoy hablando de comunidades autónomas, algo que se podía haber aprendido también en el Estado.

Dicho esto, pensamos que gran parte del articulado de esta ley, casi la mitad de la ley, recoge textos del Reglamento general de protección de datos personales y de la Ley Orgánica 3/2018 y, por lo tanto, no terminamos de entender por qué se repite en esta ley, casi palabra por palabra, lo que viene recogido en estos dos textos que he citado. Nos parece superfluo y no hace más que complicar el tema.

Por otro lado, aunque, efectivamente, es una ley orgánica de protección de datos personales, la lectura que nosotros hacemos —que no digo que no sea excesiva— nos conduce a pensar que más que de protección de datos personales de la ciudadanía es de protección de las autoridades judiciales, fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, frente a los derechos de las personas a que sus datos sean tratados con el respeto y la confidencialidad que se merecen. Creemos que, aprovechando que hay que hacer esta trasposición de la directiva europea, se meten cuestiones que no tienen nada que ver con la misma y que, insisto, van en detrimento de los derechos de las personas.

Por otro lado, en el proyecto de ley se mezclan infracciones penales con infracciones administrativas, cosa que no está recogida en la directiva europea, y todo esto nos preocupa. Nos preocupa que esta ley abre la mano —déjenme que lo diga un poco brutalmente—, convierte nuestro Estado de derecho en un Estado menos de derecho y en un Estado más policial y con menos derechos para los ciudadanos y ciudadanas. Tanto es así, que hay algunos artículos que creemos que van directamente en contra de lo que recoge el artículo 24.2 de la Constitución española, es decir, que nadie se vea obligado a declarar en su contra.

Dicho esto, vamos a mantener casi todas las enmiendas, aunque, de entrada, ya les digo que vamos a retirar las números 16 y 17 porque, francamente, estábamos equivocados al presentarlas. Pero el resto seguramente las mantendremos.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.

Para la defensa de las enmiendas 7 y 8, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, tiene la palabra la señora Beltrán de Heredia Arroniz, por cuatro minutos.

La señora BELTRÁN DE HEREDIAARRONIZ: Gracias, presidenta.

Efectivamente, la ley orgánica que hoy debatimos traspone la Directiva 2016/680, de 27 de abril de 2016. Por tanto, se trata de dar un paso más en cuanto a la protección de los datos personales y a garantizar el derecho de todas las personas a conocer y controlar su uso; un paso obligado que viene con bastante retraso en el caso del Estado español. El Grupo Parlamentario Vasco ha presentado dos enmiendas dirigidas, precisamente, a profundizar en la preservación de este derecho.

Enmienda número 7, al artículo 22, relativa al derecho de acceso del interesado a sus datos personales. En este artículo se establece el derecho de las personas a saber si sus datos están siendo objeto de tratamiento y, en su caso, acceder a determinada información sobre el tratamiento del que están siendo objeto. En este sentido, no se ha tenido en cuenta el caso de que los datos sean objeto de tratamientos automatizados, precisamente como consecuencia de la aplicación de la inteligencia artificial; también para la elaboración de perfiles policiales y/o sesgos determinados, que, por cierto, se recoge en el Reglamento general de protección de datos personales 2016/69. Es por ello que, para suplir esa carencia, proponemos la adición de un párrafo más, la letra h), al apartado 1 del artículo 22, reconociendo el derecho a conocer si

los datos personales forman parte de algún proceso de tratamiento automatizado de elaboración de perfiles y posibles consecuencias. Además, proponemos una nueva redacción al apartado 2 porque consideramos que facilitar una copia de esos datos es fundamental para la persona interesada y también para que pueda ejercer el derecho de reclamación, rectificación o supresión.

La segunda enmienda, la número 8, es una enmienda al artículo 36, que también va encaminada a dar una mayor protección a las personas en lo que se refiere a la protección de datos personales. Estamos ante un derecho fundamental y, como hemos señalado en la justificación de esta enmienda, en el artículo 36, objeto de esta enmienda, se regula la consulta a la autoridad de protección de datos en supuestos en los que de la evaluación de impacto realizada se derive un alto nivel de riesgo, o bien que por la naturaleza del tratamiento puedan vulnerarse los derechos y libertades de las personas, estableciéndose un plazo de seis semanas, prorrogables un mes más, para que la autoridad emita un informe, estableciéndose silencio positivo en caso de inactividad. A nuestro juicio, tal y como se explica en la justificación de esta enmienda, no debiera optarse por este sentido del silencio, puesto que la pasividad o el retraso que puede darse en la autoridad a la hora de emitir un dictamen no puede convertirse en un aval para continuar con un tratamiento cuya previa evaluación de impacto ha considerado de alto nivel de riesgo.

Entendemos que estas dos enmiendas refuerzan el derecho que toda persona tenemos a conocer y controlar el uso que se hace de nuestros datos personales, sin por ello restar capacidades a las investigaciones o poner en riesgo la seguridad pública, ya que, a fin de cuentas, la propia autoridad pública competente tiene capacidad para restringir los derechos de la persona interesada si estuvieran en riesgo intereses públicos superiores.

Por eso, en el caso de que no sean aceptadas estas dos enmiendas vamos a mantenerlas, pero espero que finalmente puedan ser incorporadas en el procedimiento de tramitación de esta ley. Hasta el final, no vamos a abandonar nuestra esperanza de que sean incluidas en el texto.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora Beltrán.

Por último, para la defensa de las enmiendas 1 a 6, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra el senador Cañizares.

El señor CAÑIZARES JIMÉNEZ: Gracias, señora presidenta.

Quiero adelantarles que, en todo caso, este grupo parlamentario presentará voto particular para el tratamiento de estas enmiendas en el próximo Pleno. Como bien decía, son seis enmiendas al dictamen de esta ley orgánica, que en su parte esencial se corresponde con el borrador que se dejó elaborado por parte del anterior Gobierno del Partido Popular, allá por mayo del año 2018, y que, efectivamente, supone la trasposición de una directiva europea que nos urge ya. Nos urgía hacerlo ya entonces y tres años después nos urge mucho más.

Nuestras seis enmiendas se circunscriben a las disposiciones finales que aparecen en el texto que estamos debatiendo, por dos motivos distintos. La primera y la segunda se deben a que se han incluido en el trámite en el Congreso de los Diputados dos disposiciones finales, la segunda y la tercera, que afectan a cambios normativos de profundidad de la Ley del Estatuto del Ministerio Fiscal y de la Ley Orgánica del Poder Judicial. Esto se hace en una tramitación que, como todos hemos referido, va con retraso, pero se trata de una ley orgánica e introducir modificaciones tan importantes en trámite de enmiendas en el Congreso de los Diputados, careciendo estas de los preceptivos informes de los organismos que deberían haber conocido de la modificación de estas dos leyes orgánicas tan importantes como la del ministerio público y la de la Ley Orgánica del Poder Judicial, nos anima a que se reflexione sobre ese extremo y se produzca la retirada de esas dos disposiciones finales que aparecen en este texto y que no aparecían en el remitido por el Gobierno al Congreso de los Diputados.

Y les voy a hacer especial hincapié en la disposición final segunda, donde se han introducido elementos que nos llaman poderosamente la atención en lo negativo. Por ejemplo, cuando se modifica el punto dos, en el que se modifica el artículo 20, incluyendo un nuevo apartado cuatro, con la siguiente redacción. Dice el segundo párrafo: «Al frente de la Unidad de Supervisión y Control de Protección de Datos se nombrará por mayoría absoluta del Peno del Consejo Fiscal una persona titular de la unidad, de entre juristas de reconocida competencia con al menos quince años de ejercicio profesional y con conocimientos y experiencia acreditados en materia de protección de datos». Es decir, se introduce la posibilidad evidente de que quien dirija esta unidad no sea miembro del ministerio público. Y este es un tema que, sin duda, merecería una reflexión, dado que estamos hablando de cuestiones de importancia como la protección de

derechos fundamentales, como es esta de la protección de datos. El ministerio público goza del prestigio suficiente para que sea uno de sus miembros quien encabece esta unidad. Y, sin duda, lo que no nos parece procedente es que esto se haya introducido vía enmienda por parte del Grupo Socialista en el Congreso de los Diputados.

Las otras cuatro enmiendas, de la 3 a la 6, son relativas a disposiciones finales que sí aparecían en el texto remitido al Congreso de los Diputados, pero sin duda, en la percepción de este grupo parlamentario, no con un interés claro y evidente por la trasposición de la disposición de la Unión Europea, sino de solucionar otros problemas de otras normas importantes de nuestro ordenamiento. No consideramos procedente que en esta ley orgánica se introduzca la modificación de la Ley de tráfico, o de la seguridad privada, o contra la violencia, la intolerancia, la xenofobia y el racismo en el deporte. Son temas importantes que nosotros entendemos que no tienen lugar en esta ley orgánica, que trata de una trasposición que nada tiene que ver con los incluidos en este proyecto de ley que se ha traído a esta Cámara.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señor Cañizares.

Una vez debatidas las enmiendas, ¿alguien quiere hacer uso del turno en contra? (*La señora Hernández Cerezo pide la palabra*).

Tiene la palabra la senadora Hernández Cerezo.

La señora HERNÁNDEZ CERESO: Gracias, señora presidenta.

El Grupo Parlamentario Socialista quiere agradecer el trabajo realizado por los diferentes grupos, con el total de setenta y seis enmiendas presentadas a este Proyecto de Ley Orgánica de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales.

Es un proyecto de ley que viene del Congreso con cierta urgencia, como ya se ha recalcado, porque vamos tarde en la trasposición de la directiva a nuestro ordenamiento jurídico. El proyecto ya fue ampliamente debatido en el Congreso de los Diputados y se alcanzó un alto nivel de consenso. Por tanto, se trata de que ahora en el Senado, como así lo entendemos en el Grupo Socialista, consigamos ampliar ese consenso a otros grupos presentes en esta Cámara, pero manteniendo el espíritu que dio al proyecto.

Hemos comprobado que algunas de las enmiendas presentadas son reiteración de debates que ya quedaron superados en el Congreso; debates que se razonaron con argumentos técnicos de por qué no procedía su inclusión, en muchos casos por no respetar precisamente la trasposición de la directiva, sino que la alteraban considerablemente. Es el caso de las dos enmiendas que presenta el Grupo Parlamentario Vasco, que ya se debatieron y vuelven a estar presentadas aquí. Ustedes plantean, señorías, que en el artículo 22 se añada el apartado h) y se dé una nueva redacción al apartado número 2. Pero, miren, es que el fin de la directiva es precisamente la protección de los datos del interesado, ya que se está manejando información muy delicada y sensible de carácter policial o judicial, y el contenido que se puede facilitar está sensiblemente valorado para no perjudicar las investigaciones. Además, la ampliación que pretenden hacer ustedes con la enmienda no ha lugar, puesto que los métodos, técnicas y protocolos de actuación empleados por las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado en ningún caso tienen carácter público, y dar acceso al interesado sobre la existencia o no de decisiones automatizadas e informarles sobre la lógica de las mismas supone mostrar, precisamente, procedimientos internos de actuación e investigación, con el consiguiente riesgo de que puedan ser mal utilizados. Precisamente, la garantía para los interesados en lo que se refiere a la existencia de decisiones automatizadas ya viene recogida en el artículo 14 de esta ley. En estos casos, las autoridades de protección de datos vigilarán por el funcionamiento de estos sistemas automatizados y son las propias autoridades, como la agencia española o la agencia autonómica, en este caso la vasca, por ejemplos, las que recomiendan no facilitar información sobre la lógica que se aplica por motivos de seguridad.

En cuanto a la segunda enmienda que ustedes plantean, la modificación del artículo 36, ustedes entienden que, en caso de que la autoridad de protección de datos no emita el informe requerido en su plazo correspondiente, el procedimiento debe pararse y el silencio debe considerarse negativo en esas circunstancias. Pero es que en el Grupo Socialista entendemos que lo garantista es el propio artículo 36 tal y como se ha traspuesto de la directiva: que en caso de que no se emita un informe por parte de la agencia de protección de datos, bien la estatal, bien la autonómica, al ser un trámite preceptivo de consulta debe seguirse la Ley de procedimiento administrativo común, la Ley 39/2015, y así lo recomienda el propio Consejo de Estado en su dictamen. Por tanto, en caso de que la agencia no conteste, se amplía a su vez

el plazo y, en el muy hipotético caso de que siga sin contestar, se continuaría con el procedimiento para dar la garantía al mismo. El objetivo no es otro, señorías, que el que haya una respuesta expresa a la consulta, evitándose que la autoridad consultada quede bloqueada en su actuación y se paralice el procedimiento. De hecho, la garantía para el ciudadano consiste en que la autoridad de protección de datos pueda exigir que se adopten las medidas y las garantías que considere necesarias y en cualquier momento del proceso. Esa es la valoración que hacemos en el Grupo Socialista de las enmiendas del Grupo Vasco.

Por otro lado, el proyecto de ley debía contemplar, a su vez, la trasposición de la norma en lo referente a incluir datos jurisdiccionales penales —en referencia a lo que comentaba el senador por el Partido Popular— y, por ello, es necesaria la modificación de la Ley Orgánica del Poder Judicial y del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal. Por tanto, las disposiciones finales segunda y tercera recogen modificaciones obligatorias, ineludibles y necesarias para poder hacer precisamente una trasposición total de la directiva y no parcial, de manera que las diferentes autoridades competentes dentro de esta ley estén también adaptadas a la protección de datos para estos fines. Si las suprimimos, como ustedes proponen, señorías del Grupo Popular, corremos el riesgo de cometer una nueva infracción e incurrir en otro procedimiento sancionador por no trasponer completamente la directiva.

Tampoco entendemos en el Grupo Socialista las enmiendas sobre las disposiciones finales para suprimir que el proyecto de ley contemple otras modificaciones normativas que mejoran, a su vez, otras leyes. Porque lo que pretenden es adaptarlas cuanto antes a necesidades actuales y sintonizarlas con las medidas que conciernen a la protección de datos, como son las matrículas reservadas de la disposición final octava o el ámbito penitenciario.

Hay enmiendas de otros grupos que recogen aspectos que suponen introducir elementos que ya contempla el Reglamento general de protección de datos, lo que supone confundir y mezclar distintos ámbitos para los que la Unión Europea ha previsto regulaciones diferentes: por un lado, está la directiva para estos fines y, por otro lado, está el reglamento.

Me gustaría aclarar las enmiendas de Izquierda Confederal sobre el lenguaje inclusivo, porque entendemos que no deben ser consideradas como tal. Hacen referencia a definiciones que ya se recogen en el artículo 5 del proyecto de ley, donde el responsable no tiene género, no es una persona física, sino que es la entidad u organización que decide sobre este tratamiento, y nos gustaría dejarlo claro.

Y sobre las otras enmiendas, entendemos que no mejoran el cuerpo del proyecto de ley y muestran un gran desconocimiento del espíritu de la ley y de algunos conceptos propios de la norma jurídica. No se trata de crear un Estado policial, ni de desproteger al ciudadano investigado, sino todo lo contrario, impone más obligaciones y un mayor control a los responsables del tratamiento. El fin es ofrecer las máximas garantías jurídicas en un tema tan sensible como el tratamiento de datos penales con estos fines.

Para terminar, señorías, entendemos que el contenido de la directiva está perfectamente medido y valorado para no perjudicar la investigación, ni los derechos de los ciudadanos implicados, ni el derecho a la seguridad. La ley asume la finalidad de lograr un elevado nivel de protección de los derechos de la ciudadanía y de los datos personales, que sea homologable al del resto de los Estados miembros. En el Grupo Socialista entendemos que el proyecto de ley que estamos debatiendo responde con máximas garantías a la trasposición de la directiva, siendo urgente su aprobación por esta Cámara y, por ello, no vamos a admitir ninguna de las enmiendas propuestas y vamos a mantener el texto en su forma actual.

Muchas gracias. *(Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista).*

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora Hernández, Hernández Cerezo, porque la otra senadora del Grupo Socialista también es Hernández.

Una vez terminado el turno en contra, entramos en el turno de portavoces. Cada portavoz tendrá cinco minutos para su intervención.

El señor RALLO LOMBARTE: Señora presidenta, ¿cuánto tiempo ha dicho?

La señora PRESIDENTA: Cinco minutos, pero seremos un poco flexibles.

El señor RALLO LOMBARTE: Pensaba que, siguiendo el antecedente de la tramitación de la Directiva PNR, el tiempo sería el doble.

La señora PRESIDENTA: Entonces se acordó diez minutos, pero pretendíamos que no se alargara la sesión. Si nos atenemos al acuerdo anterior, son diez minutos.

Tiene la palabra la senadora Merelo.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Interior

Núm. 205

5 de mayo de 2021

Pág. 8

La señora MERELO PALOMARES: Gracias, señora presidenta.

Aprovecho este turno de portavoces para manifestar expresamente que vamos a mantener todas las enmiendas en su totalidad para el próximo Pleno.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, la señora Ponce Gallardo tiene la palabra por diez minutos, tal como hemos dicho.

La señora PONCE GALLARDO: Muchas gracias, seré muy breve.

Nosotros no hemos presentado ninguna enmienda porque, efectivamente, en el Congreso llegamos a un acuerdo y transaccionamos con el Partido Socialista —ya lo hemos hablado incluso con su portavoz—. Por lo cual, como decía antes, no hemos presentado ninguna enmienda.

Entendemos la urgencia de la tramitación de esta ley y, en principio, vamos a abstenernos en el caso de las enmiendas del Grupo Popular —creemos que todos los grupos tienen derecho a presentar las enmiendas que vean necesarias y con algunas coincidimos, con otras no, pero no vamos a ponerles ningún obstáculo— al resto de enmiendas presentadas votaremos en contra.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señora Ponce.

Por el Grupo Nacionalista en el Senado Junts per Catalunya-Coalición Canaria/Partido Nacionalista Canario, tiene la palabra el senador Cleries i Gonzàlez.

El señor CLERIES I GONZÀLEZ: Gracias, presidenta.

Nuestro grupo en esta tramitación aquí, en el Senado, no ha presentado enmiendas; lo hicimos en el Congreso y conseguimos una transacción, que era lo que más nos interesaba, y al ser la trasposición de una directiva europea vamos a darle nuestro apoyo.

Pero sí nos queremos quejar, como hacemos siempre, por la tramitación de urgencia, porque resulta que el Gobierno del Estado la ha tenido durmiendo el sueño de los justos desde el año 2008, ha ido pasando el tiempo y ahora se tendrá que pagar una multa, como antes se decía, que además sigue creciendo. A mí me gustaría que se hiciera como en otros casos, cuando eres catalán e independentista, que interviene el Tribunal de Cuentas y te persigue y persigue a las familias y hunde a las familias. Espero que el Tribunal de Cuentas hunda a los miembros del Gobierno que han hecho que a los ciudadanos de este Estado esto nos cueste unos 20 millones de euros. Lo normal sería que el Tribunal de Cuentas pasara cuentas a quien no ha hecho su trabajo debidamente.

Por tanto, nosotros vamos a dar nuestro apoyo, pero encontramos triste que haya habido una ponencia antes y ahora una comisión, cuando las enmiendas se han publicado hoy en el *Boletín Oficial de las Cortes Senado*. Hemos tenido que venir aquí con unas enmiendas publicadas el mismo día en que las hemos de ver, ordenadas y puestas de una forma para que se puedan trabajar. Por tanto, queremos expresar nuestra queja —que no es propiamente con la Comisión— por estas tramitaciones de urgencia que han convertido el Senado en un puro trámite. Cuántas veces leemos en un periódico: La ley ya se ha aprobado en el Congreso y ahora solo le queda el trámite del Senado. Al final, el Senado se está convirtiendo en un trámite más que en una Cámara parlamentaria, es decir, en aquel sello que han de poner para que la tramitación cumpla con la sagrada Constitución.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Cleries.

Por el Grupo Parlamentario Izquierda Confederal (Adelante Andalucía, Más per Mallorca, Más por Madrid, Compromís, Geroa Bai, Catalunya en Comú Podem y Agrupación Socialista de La Gomera), tiene la palabra el señor Martínez Urionabarrenetxea.

El señor MARTÍNEZ URIONABARRENETXEA: Gracias de nuevo, presidenta.

Nosotros creemos firmemente que las cosas importantes hay que hacerlas despacio, y esta ley es importante y también se debiera hacer tan tan despacio como su importancia exige. Ya he dicho que comprendemos la necesidad de que sea aprobada rápidamente, porque llevamos mucho retraso y esto ha implicado multas por parte de Europa, pero como algunos de los miembros de Izquierda Confederal

no tenemos grupo en el Congreso, hemos mirado la ley de principio a fin y hacemos una interpretación bastante bastante restrictiva de derechos de esta ley, algo que nos preocupa profundamente.

En relación con esto, he oído —creo que no he entendido mal— al portavoz del Grupo Popular decir que la ley parte de un borrador redactado por ellos. Le agradecería que me contestara si he entendido bien o no, porque, de alguna manera, si así fuera, entenderíamos nuestra interpretación: es decir, no nos extrañaría tanto que el Grupo Socialista esté planteando una ley que, en nuestra opinión, insisto —podemos estar equivocados, pero el tiempo que hemos tenido es el que hemos tenido—, restringe derechos. No vemos por ningún lado lo que decía la portavoz del Grupo Socialista: que es todo lo contrario, que afirma derechos que en este momento la ciudadanía no los tiene. Creemos que no es así y, desde luego, me gustaría que los especificara.

Y siguiendo también con la intervención de la portavoz del Grupo Socialista, ya he comentado que retirábamos nuestras enmiendas, la primera y segunda, la 16 la 17, si no me equivoco, porque, efectivamente, se trata de un error. Mantendremos todas las demás.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador.

Por el Grupo Vasco en el Senado, tiene la palabra la senadora Beltrán de Heredia Díaz Arroniz.

La señora BELTRÁN DE HEREDIA ARRONIZ: *Eskerrik asko*, presidenta.

Anticipo, como ya he expresado anteriormente, que mantendremos nuestras dos enmiendas, números 7 y 8.

Efectivamente, la Directiva 2016/680, como ya se ha manifestado, debería haber estado incorporada al derecho interno del Estado español como muy tarde el 6 de mayo de 2018. Una vez más, se pone de manifiesto la lentitud del Estado español al cumplir los compromisos legales y, en este caso, los compromisos europeos.

El objeto de esta directiva sobre la protección de datos en el ámbito penal lo encontramos regulado en su artículo 1.2: Proteger los derechos y libertades fundamentales de las personas físicas y, en particular, su derecho a la protección de los datos personales cuando el tratamiento lo lleven a cabo las autoridades policiales o judiciales con fines de prevención, investigación, detección o enjuiciamiento de infracciones penales, incluidas la prevención y protección frente a las amenazas contra la seguridad pública. Garantizar que el intercambio de datos personales por parte de las autoridades competentes en el interior de la Unión, en el caso de que el derecho de la Unión o del Estado miembro exigiera dicho intercambio, que no quede restringido ni prohibido por motivos relacionados con la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de sus datos personales.

Por tanto, es evidente la importancia de esta trasposición, sobre todo porque, aunque a primera vista esta directiva tiene la misma estructura que el Reglamento general de protección de datos personales —siendo en ciertas partes, incluso, la redacción casi casi idéntica—, tiene la particularidad de ser más limitada y restrictiva y, por tanto, también más garantista para las personas. Así, sin ánimo de extenderme demasiado, por ejemplo, los procesos judiciales en el ámbito penal no están sometidos al régimen general contenido en el Reglamento general de protección de datos personales, sino que tienen un régimen propio contenido en esta directiva. Del mismo modo, esta ley orgánica ofrece seguridad y garantía al personal funcionario y autoridades policiales y judiciales, ya que hasta la trasposición de la directiva la actuación de los funcionarios y autoridades policiales y judiciales en el ejercicio de sus funciones de investigación y enjuiciamiento de delitos seguirá regulándose por la normativa interna. Sin embargo, lo dispuesto en la disposición transitoria cuarta despliega efectos especialmente en relación con los ficheros policiales; por ello, hasta la trasposición, la directiva despliega una serie de efectos en la aplicación judicial y las obligaciones derivadas de la directiva recaen sobre todos los órganos del Estado, con lo cual, evidentemente, evita interpretaciones y supone una mayor seguridad jurídica en las actuaciones para todas las partes.

Como hemos comentado en ocasiones anteriores —lo he dicho al inicio de mi intervención—, España tarda de media doce meses más que el resto de los países de la Unión Europea en adaptar su normativa y acarrea siete de cada diez penalizaciones. Esto me parece que es un dato grave y que nos debiera hacer reflexionar sobre cuáles son las causas y cuáles son los motivos. En cualquier caso, primero, este retraso y, segundo, la imposición de estas penalizaciones denota, como mínimo, que hay una irresponsabilidad, que coincidimos en que es mayor en estos momentos de crisis actual. En todo caso, es más que conveniente pedir al Gobierno que actúe con mayor rigor y control del dinero público.

Este retraso, además de las sanciones económicas, está generando una gran incertidumbre jurídica, incumpliendo uno de los principios recogidos en el artículo 9.3 de la Constitución española, que no es

otro que el principio de seguridad jurídica. Probablemente, como ya se ha comentado, si esta trasposición tiene su origen en el Gobierno del Partido Popular y continúa con el del Partido Socialista, pues uno es responsable y el otro también de esta tardanza. De modo que compartan esta responsabilidad y esta —si se me permite la expresión— esta culpa. Por ambas razones, tanto por razones económicas como de seguridad jurídica, vamos a apoyar este texto sin perjuicio, como he dicho al inicio, de mantener las dos enmiendas para su debate en Pleno con la esperanza de que finalmente, insisto —soy muy persistente—, puedan ser incorporadas al texto porque entendemos que va a mejorarlo y, como he dicho también al principio, llevamos ya un retraso importante. En cualquier caso, nos opondremos al resto de las enmiendas que se han planteado.

*Eskerrik asko.*

La señora PRESIDENTA: Gracias, señora Beltrán.

Por el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-EH Bildu, el señor Castellana Gamisans tiene la palabra por tiempo de diez minutos.

El señor CASTELLANA GAMISANS: Muchas gracias, presidenta.

Quiero denunciar una vez más, como han hecho otros grupos, el abuso del procedimiento de urgencia. Quizá en este proyecto de ley tendría sentido utilizar ese procedimiento de urgencia, pero cuando todo es urgente, nada es urgente y dificulta el trabajo normal de los grupos, el debate y la fijación, adecuadamente motivada, de las posiciones.

Además —creo que no es una novedad en los posicionamientos que se han establecido en esta comisión—, queremos quejarnos del retraso constante de la trasposición de directivas, que nos parece que va más allá del color del Gobierno y parece más una constante de las estructuras del Estado, especialmente en aquellas directivas cuya intención inicial es garantizar derechos fundamentales y que deberían poner límites a estructuras como, por ejemplo, las cloacas del Estado, que son fuente de prácticas irregulares y delictivas. Por desgracia, como la justicia actúa al ritmo que actúa —y que probablemente no pueda ser otro—, estas prácticas siempre nos llegan del pasado y nunca conocemos las del presente. Unas prácticas que pisan los derechos fundamentales y que normalizan la persecución de la disidencia política con los recursos que deberían ser destinados a la seguridad pública. Parece ser que a estas cloacas la seguridad les importa más bien poco cuando los recursos los destinan a sus fines partidistas y sectarios.

En cualquier caso, nuestra posición es favorable a la tramitación de este proyecto de ley en comisión. No obstante, fijaremos nuestra posición para el Pleno en los próximos días.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Castellana.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Martínez-Maíllo.

El señor MARTÍNEZ-MAÍLLO TORIBIO: Muchas gracias, presidenta.

Estamos ante una ley orgánica que, a pesar de que sea una trasposición, es importante. Por eso, me sorprende bastante la intervención de la portavoz socialista cuando dice que no se va a admitir ninguna enmienda. No sé si no han tenido suficiente con lo que pasó ayer, ¿no? Pero esa prepotencia con la que ustedes habitualmente utilizan las instituciones en beneficio propio, sin asumir ni siquiera la posibilidad de que estén equivocados y que incluso el PNV pueda acertar en presentar una enmienda o el resto de grupos... Pues no se admite ninguna enmienda. Ya está, se acabó el debate.

Yo creo que hay mucho más. Estamos hablando de una ley orgánica de protección de datos personales, donde están en juego dos principios esenciales: libertad y seguridad. Es un conflicto eterno, que nunca es pacífico y, por lo tanto, requiere sosiego y tranquilidad en el debate y, sobre todo, pensar que igual el otro tiene razón en algo. No sé, piénsenlo ustedes un poco, hagan esa reflexión, porque quizá salgan del atolladero en el que están.

Esta ley, además, tiene un problema añadido, y es que es una ley que llega tarde y llega mal. (*Rumores*). Sí, sí, llega tarde, llega tres años tarde. (*Rumores*). Lleva tres años. Me preguntaban si era un texto hecho por el anterior Gobierno. Sí, es un texto sustancialmente redactado por el anterior Gobierno. (*Rumores*). Sí, es verdad. (*Rumores*). Sí, sí, sustancialmente, no tengo nada que ocultar. ¿Por qué? Porque teníamos la obligación de trasponer. Hubo una moción de censura y, por lo tanto, no pudimos acabarlo. Por eso hemos votado que sí en el Congreso, no se crea que no. (*Rumores*). Otra cosa bien distinta es que no pueda ser perfeccionado o incluso mejorado. Por tanto, sustancialmente es un texto redactado con anterioridad donde ha habido un retraso de tres años, que es lo que ha provocado la multa, tres años. (*Rumores*).

Le doy algunos datos. Ustedes dijeron en marzo de 2019 que la fecha de conclusión sería julio del 2009 y la tramitación parlamentaria en marzo de 2020. Estamos en mayo de 2021. La sentencia es de 25 de febrero de 2021. Por lo tanto, ustedes, desde junio del año 2018 hasta mayo de 2021, han tenido tiempo. Aún así todavía estamos en el trámite. Si hubieran hecho a tiempo los deberes y hubieran presentado de manera inmediata esta ley para su trasposición, seguramente no hubiéramos tenido ningún tipo de sanción. ¿Por qué? Porque la sentencia hubiera sido posterior a la trasposición, o hubieran estado en trámite una y otra, y, por lo tanto, no tendríamos una sanción de casi 20 millones de euros, y hoy son 90 000 euros más. Hoy. Por lo tanto, deberían asumir esa responsabilidad. (*Rumores*). Llevan tres años gobernando; ustedes siguen hablando, pero llevan tres años. Se ha hecho largo, pero son tres años. (*Rumores*). Sí, sí, tres años (*Rumores*), y el ministro Marlaska lleva tres años. (*Rumores*). Es así, es así.

Y es que además esta ley es un síntoma, un síntoma de la debilidad de este ministro y de este ministerio: en tres años solo se han traído aquí dos leyes —en la anterior legislatura y esta— dos leyes orgánicas, por cierto, importantes, pero dos leyes de trasposición de directivas, ni una sola iniciativa propia. Nada, ni una sola iniciativa. ¿Dónde están las iniciativas para mejorar, como nosotros sí hemos presentado en el Congreso y llegará aquí, si es que se aprueba, como la ley de protección civil? ¿O la ley de equiparación de los funcionarios de prisiones para el reconocimiento como autoridad? ¿O una ley de bomberos estatal? ¿O cumplir el acuerdo salarial para generar, crear o aprobar una ley de retribuciones? ¿O dónde está, en fin, la modificación de la Ley Orgánica 11/2007 para eliminar ese agravio comparativo que representa para aquellos guardias civiles o policías nacionales que optaron por clases pasivas o Seguridad Social a partir del año 2011? Le pongo estos ejemplos, como hay otros muchos, pero es que, realmente, este ministro y este ministerio están de brazos caídos, como pollo sin cabeza. Trae la trasposición de una directiva que debería haberla hecho tres años atrás, con un texto que sustancialmente estaba ya elaborado; por cierto, incorpora enmiendas del Congreso, como mi compañero acertadamente ha dicho, que poco tienen que ver con el contenido de la ley tanto en relación con el Ministerio Fiscal, el Consejo General del Poder Judicial y otras muchas leyes que modifica, y pretende, además, decírnos a todos que tenemos que aprobarlo sí o sí porque nos van a seguir poniendo una multa de las que ellos son exclusivamente responsables.

Este es el argumentario, la verdad es que es un poco tramposo, del Partido Socialista, bastante tramposo. Oiga, un poquito de mesura, un poquito de tranquilidad, un poquito de humildad, porque realmente están tratando de hacer un trágala al resto de los grupos. Y es verdad que esta tiene urgencia, claro que sí, mucho más que otras, pero todos los grupos les están diciendo que están utilizando el procedimiento de urgencia de manera abusiva en todos los procesos legislativos, y se lo está diciendo no el Grupo Popular, sino el conjunto de los grupos parlamentarios. Por lo tanto, esperemos que la semana que viene se lo podamos decir al ministro Marlaska a la cara, pero es que este es un ministro absolutamente agotado, que trae tarde y mal un proyecto de ley; que se dedica a insultar, además, al resto de partidos políticos en mítines del Partido Socialista; que se dedica a una directora general de la Guardia Civil que debería comparecer esta tarde —y no el director general de Tráfico, que muy bien, bienvenido, pero debería estar ella compareciendo—, pero que se impide por parte de la Presidencia. Por eso, hemos presentado una queja ante la Mesa de la Cámara, precisamente porque se impide que comparezca y que dé cuentas de por qué hay una sentencia que le condena a él y a ella precisamente por pedir que un guardia civil cometa un delito, que es algo gravísimo. Y encima oculta algunas cosas en campaña electoral, como las referidas a los matones de Podemos. En fin, es que ya es el colmo, sinceramente.

Hablando de libertad y hablando de seguridad, desde luego, con este ministro, ni libertad, ni seguridad. Desde luego, nosotros queremos hacer enmiendas que mejoren el texto, sobre todo que eliminen aquellas cosas que ustedes han ido incluyendo y que nada tienen que ver, o que poco tienen que ver, con el contenido de la ley —en algunos casos poco—. O dígame usted si para nombrar a un miembro para esa autoridad que pretenden crear independiente no dicen ni siquiera que tenga que ser un fiscal, ni siquiera lo dicen. ¿Qué quieren hacer, cómo en Televisión Española? ¿Cómo con el CIS? ¿Como con tantas cosas que utilizan y manosean las instituciones en beneficio propio? Por favor, señores del Partido Socialista, un poco de humildad y, sobre todo, acepten que igual algunos tenemos razón; alguna vez, en algún punto, tenemos razón. No puede ser que todos estemos absolutamente equivocados y que una ley orgánica de esta naturaleza, donde está en juego la libertad y la seguridad, como en tantas otras leyes, es importante que por lo menos tengan la capacidad de escuchar al resto de formaciones políticas.

Nada más y muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Martínez-Maíllo.

Por el Grupo Parlamentario Socialista en el Senado, tiene la palabra el senador Rallo Lombarte.

El señor RALLO LOMBARTE: Gracias, presidenta.

Señoras y señores senadores, Europa tiene una larga historia en garantía de la dignidad y la protección de datos personales. Hoy vamos a dar un paso más en esa dirección. La historia europea marca una impronta, Europa está en la vanguardia de la protección de datos en un mundo globalizado y digital, del que cabe señalar algunos de los jalones principales: el Convenio del Consejo de Europa del año 1981; la Directiva del año 1995; el Reglamento general del año 2016; las normas nacionales españolas que traspusieron estas disposiciones en el año 1992, en el año 1999 y en el año 2018. Y hoy, la Directiva 2016/680 nos convoca para su trasposición y desarrollo, evidenciando un salto más: el que supone pasar de la antigua Decisión marco del año 2008, que se limitaba a la transferencia de datos entre países, a una regulación específica de la actividad policial y judicial penal en el ámbito interno de cada uno de los países. Es un momento, por lo tanto, relevante, y lo es porque el proyecto de ley que hoy debatimos y que traspone esta directiva contiene novedades extraordinariamente importantes en esta dirección: Una regulación específica de los datos genéticos, a lo que nos convocaba ya el Tribunal Europeo de Derechos Humanos. Una nueva regulación moderna y actualizada de la instalación de cámaras de videovigilancia por parte de las fuerzas y cuerpos de seguridad, que viene a derogar la antigua Ley del año 1997. Una regulación incluso de los datos de personas fallecidas que estén incluidos en este tipo de ficheros. Nuevos principios y nuevas reglas, que son los que ya recogía el Reglamento general de protección de datos del año 2016 y la ley que en España lo adecuó en el año 2018: principios de finalidad, de calidad, de exactitud, de conservación, de seguridad, de minimización, de seudominimización. Algo también muy relevante: plazos definidos y concretados también de conservación de la información en la actividad policial y judicial penal, veinte años, tres años, para la revisión de estos ficheros; la distinción de los datos por categorías de sujetos conminados; la prohibición de usar estos datos para fines distintos para los transmitidos; una regulación específica de las categorías especiales de datos sensibles, entre los que resulta relevante la protección de los datos del menor incluidos en este tipo de ficheros; la prohibición de elaboración de perfiles; la garantía de derechos de acceso, rectificación, cancelación, limitación del tratamiento; obligaciones nuevas para las autoridades policiales y judiciales con medidas de seguridad exigentes; creación de figuras para asesorar y controlar las políticas de protección de datos; delegados de protección de datos; registros de actividades y de operaciones; evaluaciones de impacto; deberes de notificación a las autoridades de protección de datos ante violaciones de seguridad; derecho de comunicación a los interesados si se producen violaciones de seguridad; regulación de sistemas de reclamación de daños; recursos judiciales; un nuevo procedimiento sancionador proporcionado y disuasorio. Señorías, un nuevo marco normativo para un entorno que era el policial y judicial penal, que hasta la fecha estaba desprovisto del mismo. Nada más lejos de la realidad que considerar que esta ley supone lo contrario de lo que pretende realmente: regular para proteger los datos personales en el entorno policial y judicial penal. Cualquier otra aproximación no se corresponde con la realidad; y, además, regula, a través de la disposición final segunda, los tratamientos de datos en el ámbito judicial. Esta regulación, que aquí se cuestiona —hay que decirlo alto y claro—, tiene que ser sí o sí, porque, si no se produce, se provoca una nueva infracción del derecho comunitario en la medida en que no se produce una trasposición completa de la Directiva 680. Quiero recordar de forma muy fugaz y vertiginosa —pues a eso nos obliga el tiempo del que disponemos— que el Reglamento general de protección de datos expresamente —artículo 2.2— excluye de su aplicación tratamientos de datos por parte de las autoridades denominadas policiales y judiciales penales, una exclusión que obliga a la aplicación sí o sí de la directiva y a la trasposición de la directiva. Además, tanto el reglamento como la propia Directiva 680, considerando 20 de la primera y 80 de la segunda, obligan a la creación de organismos específicos para que sustituyan a las agencias de protección de datos en la garantía de los tratamientos de datos en cuanto refiere a las funciones jurisdiccionales, de las que será competente el Consejo General del Poder Judicial en lo relativo a los datos de órdenes jurisdiccionales distintos al penal, pero respecto del penal es necesario un órgano específico y especializado. Esa es la razón de ser de la reforma que se ha introducido, a través de esta ley, de la disposición final segunda en la Ley Orgánica del Poder Judicial y en el Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal, absolutamente pertinente, absolutamente necesaria, absolutamente perentoria e ineludible para una correcta trasposición de la Directiva 680. En caso contrario, seguiremos infringiéndola y seguiremos acarreando el riesgo de esta multa coercitiva. Eso es lo que explica que se introdujeran estas enmiendas y hoy esa sea una previsión incluida en el dictamen del proyecto, con informes del Consejo General del Poder Judicial, de la Fiscalía y del Consejo Fiscal, que se emitieron cuando se presentó en su día el proyecto que finalmente fue de Ley Orgánica 3/2018, de adaptación del Reglamento general de protección de datos y del dictamen que ha emitido el Consejo General del Poder Judicial, también en relación con este mismo proyecto de ley, dictámenes que han

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Interior

Núm. 205

5 de mayo de 2021

Pág. 13

conminado a que se crearan este tipo de organismos específicos. Podrán cuestionarse o no, pero la obligación de regularlos y de incluirlos en la ley es exigencia en este momento comunitaria. También les diré que podrá hacerse el ruido que se quiera en sede política sobre la pertinencia de esta regulación y reforma de la Ley Orgánica del Poder Judicial, pero creo que resulta evidente que nadie ha oído por parte de portavoces oficiosos u oficiales del Consejo General del Poder Judicial un cuestionamiento a esta regulación. Todos los cuestionamientos lo han sido en sede política. Es verdad que no ha habido un trámite formalizado respecto de las enmiendas, pero sí del proyecto de ley original. En consecuencia, alguna conclusión creo que deberíamos extraer de este hecho.

Voy terminando, señora presidenta. En relación con el retraso de la trasposición de la directiva y la actitud de este grupo y del Gobierno respecto de la posición del resto de los grupos, ningún trágala a los grupos; de hecho, este proyecto de ley viene del Congreso de los Diputados con un consenso amplísimo, con negociaciones y transacciones firmadas con buena parte de los grupos parlamentarios, de las cuales se ha dado cuenta en la sesión de esta comisión. Por lo tanto, no quiera el Partido Popular abanderar ninguna posición ni representación que, obviamente, no le corresponde, porque se ha escuchado, se ha negociado, no existe trágala alguna. Desde luego, puestos a hablar de humildad o de trampas, un poco de por favor. Voy a recordar solo tres fechas.

La señora PRESIDENTA: Le queda un minuto, señor Rallo.

El señor RALLO LOMBARTE: Gracias, presidenta.

¿Qué pasó el 20 de enero de 2012? Que la Comisión Europea presentó a toda Europa el proyecto de directiva que hoy se discute y el proyecto de reglamento de protección de datos. ¿Quién gobernaba el 20 de enero de 2012? El Partido Popular, Gobierno Rajoy; cuatro años hasta que en 2016 se aprueban ambas normas: directiva y reglamento; cuatro años dispuso el Gobierno del Partido Popular para tener preparado, niquelado, el proyecto de ley y presentarlo inmediatamente en el momento de su aprobación. No lo hizo. El 27 de abril de 2016 concluyó el plazo de dos años para trasponer esta directiva. ¿A qué se dedicó el Partido Popular durante esos dos años, tiempo amplio y suficiente para presentar el proyecto de ley y tramitarlo en tiempo y forma?

La señora PRESIDENTA: Senador Rallo, vaya concluyendo.

El señor RALLO LOMBARTE: Como se hizo, por cierto, en relación con el Reglamento general del protección de datos, que no fue el 27 de abril de 2016, pero sí a mediados de 2017 cuando se presentó el Proyecto de Ley de protección de datos y se acabó aprobando en diciembre de 2018.

La señora PRESIDENTA: Señoría, se le ha agotado el tiempo, lo siento, senador Rallo.

El señor RALLO LOMBARTE: Perdona, señora presidenta. Si me permite la cifra final: 89 directivas pendientes de trasposición y 31 con el plazo agotado cuando llegó el Partido Socialista al Gobierno en mayo. Ese es el resultado de los gobiernos del PP.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Me dice el señor letrado que tiene que consultar un tema con los miembros de la ponencia. Si no les importa, hacemos un receso de cinco minutos.

*Se suspende la sesión a las trece horas y quince minutos.*

*Se reanuda la sesión a las trece horas y veinte minutos.*

La señora PRESIDENTA: Señorías, se reanuda la sesión.

Seguidamente, se someterá a votación el texto del proyecto de ley orgánica propuesto por la ponencia en su informe, que no introduce modificaciones en el remitido por el Congreso de los Diputados, sin perjuicio de que, advertidos determinados errores técnicos o de índole gramatical, se hayan efectuado las oportunas correcciones, que no tienen la naturaleza de enmienda, a los efectos de lo dispuesto en el artículo 92.2 de la Constitución. Dichas correcciones son las señaladas en la nota del letrado, que afectan a los siguientes artículos: artículo 33.2, artículo 43.3, artículo 54, apartados 2 y 4, así como el artículo 58 j), artículo 59 a), artículo 60 h), artículo 61 y disposición transitoria única.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Interior

Núm. 205

5 de mayo de 2021

Pág. 14

Este es el texto que vamos a votar. Se entenderán desestimadas las enmiendas no incorporadas en el mismo en caso de aprobarse el texto tal y como llegó del Congreso, con las correcciones técnicas que he señalado. Insisto, se somete a votación el texto que viene del Congreso con las correcciones que acabo de leer.

El señor MARTÍNEZ-MAÍLLO TORIBIO: Simplemente se dan por reproducidas o presentaremos dentro de veinticuatro horas las enmiendas para su debate. Que quede claro que no se están votando las enmiendas, por favor. Se vota el informe de la ponencia.

La señora PRESIDENTA: Se vota el informe de la ponencia con las correcciones. Antes de proceder a la votación, pido al letrado compruebe las asistencias.

*El señor letrado procede a la comprobación de los señores senadores presentes.*

La señora PRESIDENTA: Una vez comprobados los asistentes en la comisión, pasamos a votar el texto que vino del Congreso con las correcciones, que no son enmiendas, que he leído anteriormente.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28; abstenciones, 1.*

La señora PRESIDENTA: Por tanto, queda aprobado el informe de la ponencia.

Queda dictaminado el Proyecto de Ley Orgánica de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales.

El senador que, habiendo defendido enmiendas, discrepe del acuerdo de la comisión por no haber aceptado esta una enmienda, podrá formular voto particular para su defensa en el Pleno. El propósito de defender un voto particular ante el Pleno deberá comunicarse por escrito dirigido a la presidenta del Senado, presentado no más tarde del día siguiente a aquel en que termine la deliberación en comisión.

A continuación, procede designar al miembro de la comisión que llevará a cabo la presentación del dictamen ante el Pleno del Senado. ¿Hay alguna propuesta para la presentación del dictamen?

El señor RALLO LOMBARTE: La presidenta de la comisión.

La señora PRESIDENTA: Gracias a todos por aceptar la propuesta.

No habiendo más asuntos que tratar, vamos a hacer un gran receso hasta las cuatro de la tarde, que comparece el director general de Tráfico en esta misma sala.

Gracias.

*Se suspende la sesión a las trece horas y veintiocho minutos.*

*Se reanuda la sesión a las dieciséis horas y cinco minutos.*

La señora PRESIDENTA: Señorías, buenas tardes.

## COMPARECENCIAS

— COMPARECENCIA DEL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO, D. PERE NAVARRO OLIVELLA, ANTE LA COMISIÓN DE INTERIOR, PARA INFORMAR DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL Y DE LAS REFORMAS LEGALES APROBADAS POR EL CONSEJO DE MINISTROS PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO.

(Núm. exp. 713/000602)

AUTOR: GOBIERNO

La señora PRESIDENTA: Reanudamos la sesión para sustanciar la comparecencia del excelentísimo señor don Pere Navarro Olivella, director general de Tráfico, que comparece para informar de la política de seguridad vial y de las reformas legales aprobadas por el Consejo de Ministros para reducir los accidentes de tráfico.

Bienvenido a esta comisión. Tiene la palabra.

El señor DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO (Navarro Olivella): Buenas tardes a todos.

Soy Pere Navarro, director general de Tráfico, y estoy vacunado; lo digo porque, en este momento, esto es importante.

Soy una de las caras visibles de la política de seguridad vial del Gobierno, pero la política de seguridad vial, como dice la Unión Europea, es una responsabilidad compartida. Y, como decimos en la DGT, el tema de los accidentes de tráfico es demasiado importante para dejarlo solo en manos del Gobierno, con lo cual vuelvo a insistir en la idea de la responsabilidad compartida.

Desde luego, es un gusto y un privilegio comparecer ante ustedes para, como decía la solicitud de comparecencia, hablarles de la política de seguridad vial y de las iniciativas normativas del Gobierno para reducir los accidentes de tráfico.

Me permitirán que haga una consideración previa. Desde el año pasado, el coronavirus lo condiciona todo, también la movilidad y la seguridad vial. Cuando el año pasado cerramos el balance de accidentes de tráfico —lo presentó el ministro del Interior—, durante todo el año, en todas las carreteras españolas había habido 870 fallecidos por accidente de tráfico. Recuerdo que el fin de semana siguiente, que fue el primer fin de semana de febrero, solo por el coronavirus hubo 909 fallecidos, es decir, en un fin de semana había habido más fallecidos que en todo el año por accidentes de tráfico en las carreteras en toda España. Lo digo un poco para trasladar la idea de la magnitud del drama que ha supuesto el coronavirus, con lo cual hay que empezar con nuestro cariño y nuestro apoyo incondicional a las víctimas, a los familiares y a todos los que están trabajando para hacer frente a la pandemia.

Dicho esto, voy a intentar hacer una intervención breve con unas cuantas pinceladas, primero, sobre la política de seguridad vial. Sin datos no hay política de seguridad vial; son los datos los que nos dicen qué está pasando, dónde hay que focalizar los problemas, dónde hay que tomar las decisiones. Y, además, el seguimiento de los datos nos permite ver si vamos mejorando o no vamos mejorando. Lo digo porque, en política y sobre seguridad vial y tráfico, todo el mundo tiene opiniones. Lo que es objetivo, lo que nos indica el camino son los datos. En el año 2019 —porque 2020 fue un año atípico, extraño y esperemos que no se repita—, hubo 1755 fallecidos por accidente de tráfico en carretera y en ciudad y a treinta días —es la medida oficial que se utiliza en toda la Unión Europea—; 1755 fallecidos por accidente de tráfico son 5 muertos cada día por accidente de tráfico. Y hubo 8605 heridos graves; heridos graves son aquellos que han sido llevados al hospital y que han estado más de veinticuatro horas con asistencia hospitalaria. Es verdad que, de estos 1755, algunos fue porque corrían o porque habían consumido alcohol, y se han matado ellos mismos, pero muchos eran peatones, ciclistas o conductores que iban cumpliendo, con toda prudencia, las normas y alguien que había bebido, o por exceso de velocidad, o por una distracción, se los llevó por delante, con lo cual estas son muertes violentas, y de aquí viene la terminología de violencia vial. Las asociaciones de víctimas nos dicen: Tenéis que hablar de la violencia vial, que es realmente lo que está detrás de los accidentes de tráfico.

Vamos a ver qué nos dicen los datos del 2019, que son los últimos y marcan de alguna manera el camino de la política de seguridad vial. El 70 % de los fallecidos es en carretera y el 30 %, en las ciudades. Pero si miramos los fallecidos en carretera, veremos que el 75 % es en carretera convencional, es decir, en aquella carretera que no tiene una separación entre los dos sentidos de circulación. Repito, tres de cada cuatro accidentes mortales se dan en la carretera convencional. Primer mensaje: en la política de seguridad vial hemos de dirigir nuestros esfuerzos a las carreteras convencionales, que son aquellas que no tienen la separación entre los dos sentidos de circulación. Aquí la línea de trabajo siempre es la misma: uno, vamos a regular las velocidades a través de la normativa; dos, hay que mejorar el diseño. Mejora del diseño quiere decir 2+1 —hace poco, la Dirección General de Carreteras ha sacado unas normas técnicas para donde se pueda hacer 2+1 para permitir adelantar—, arcenes que perdonan, son bandas rugosas que te avisan cuando te desvías. Y también hay que concentrar la vigilancia y control en estas carreteras convencionales, porque es donde tenemos los problemas. Si seguimos mirando los datos, veremos que, en el año 2019, el 52 % de los fallecidos por accidente de tráfico eran usuarios vulnerables. Aviso: por primera vez en la historia de nuestro país, hubo más fallecidos por accidente de tráfico vulnerables que sobre cuatro ruedas. Esto es una tendencia en toda Europa: bajan los de vehículos de cuatro ruedas, pero va subiendo el de los usuarios vulnerables. Probablemente sea porque ha mejorado mucho la seguridad activa y pasiva de los vehículos. El peatón, el ciclista y el motorista siguen como estaban. Conclusión: si queremos hacer política de seguridad vial, vamos a concentrar nuestros esfuerzos en la protección de los usuarios vulnerables.

Si seguimos mirando los datos, veremos que, en ciudad, hubo 519 fallecidos por accidente de tráfico. Sí, pero en la carretera bajaron un 6 % los fallecidos y, en las ciudades, subieron un 6 % los fallecidos. También es una tendencia que se da en toda Europa. Las ciudades se han vuelto más complicadas, cada

vez hay más actores en el tráfico de la ciudad que interaccionan entre sí, lo que supone un riesgo cierto. El mensaje que nos viene a dar es que, si queremos hacer política de seguridad vial, vamos a tener que concentrar nuestros esfuerzos en la seguridad vial urbana, en la de las ciudades más que en la de las carreteras. En un sitio los accidentes bajan y, en el otro, la tendencia es que suban.

Por último, quería hacer una referencia a las motos. Hubo 466 motoristas fallecidos. Son muchos motoristas fallecidos para un año. Sepan que las motos suponen el 15 % del parque de vehículos, pero el 27 % del número de fallecidos. Y llamo la atención sobre las motos porque es verdad que cada año aumenta el parque, pero cada año aumentan, de forma perseverante y tozuda, los motoristas fallecidos. Es decir, uno de los problemas de la seguridad vial en estos momentos es la seguridad de los motoristas. Insisto en que, de todas las formas de desplazamiento, es la única que cada año, de forma tozuda y perseverante, aumentan los fallecidos.

Y acabo dándoles un dato que es simplemente anecdótico, pero que a mí me gusta resaltar: en todo el año, en carretera y ciudad, hubo 3 fallecidos en autocar o autobús. Ojo, porque España es un país con mucho autocar, con mucho turismo, con mucho viaje, con muchos viajes escolares, con muchos desplazamientos en autocar y, en todo el año, hubo solo 3 fallecidos en autocar. Conclusión: probablemente, el autocar sea una de las formas más seguras de desplazarse por la carretera.

En seguridad vial hay que construir un discurso que sea comprensible, razonable y compartido por los ciudadanos. Es un discurso que viene decir algo así como que los accidentes son evitables; si otros lo han hecho, nosotros podemos hacerlo; vamos a priorizar la seguridad vial sobre cualquier otra consideración a la hora de gestionar el tráfico; no estamos dispuestos a negociar el tráfico a cambio de vidas humanas; los accidentes de tráfico son una enfermedad grave, no hay tratamiento indoloro; no hay ninguna fórmula milagrosa, sino realizar, de forma perseverante y continúa, acciones para hacer frente a los accidentes de tráfico. Este sería el discurso, pero es discurso, más medidas, más movilización social. Las medidas son lo que da credibilidad al discurso. Cuesta poco hacer un discurso, pero tienes que tomar medidas que sean coherentes con el discurso para que gane credibilidad aquel discurso que todos estamos compartiendo para hacer frente a los accidentes de tráfico. Insisto: un discurso, medidas coherentes con el discurso, más movilización social.

Les explico algunas medidas que últimamente ha tomado el Gobierno y que son las que forman parte del *cuore* de la política de seguridad vial. La primera fue el Real Decreto, de 28 de diciembre de 2018, por el cual se rebajó de 100 a 90 la velocidad máxima en las carreteras convencionales. Hemos dicho que nuestro problema estaba en las carreteras convencionales. El 40 % de los accidentes mortales en carretera convencional es por salida de la vía, es decir, no ha pasado nada, yo solo, por exceso de velocidad, me he salido de la vía. Había una normativa que decía que la velocidad máxima era de 100 o 90 en función de la anchura del arcén; si tenía más de metro y medio, era de 100, si tenía menos de metro y medio, era de 90, lo cual dificultaba comunicar porque dependía de la anchura del arcén en cada momento. En Europa éramos los únicos que lo teníamos, con lo cual se unificó. Se bajó de 100 a 90 en carretera secundaria, punto y final: fácil de comunicar y fácil de comprender por todos los ciudadanos. Esto afectó a 10 000 kilómetros de carreteras, que no es broma, y creo que fue a final de enero, porque se dio unos meses para cambiar la señalización, cuando se rebajó de 100 a 90. Punto. Resultado: en el año 2019 hubo un 10 % menos de fallecidos en las carreteras convencionales de nuestro país. Me parece que fueron 98, casi 100 fallecidos menos por accidente de tráfico en las carreteras convencionales. Parece que podía indicar que estábamos en el buen camino. Está era una medida.

Otra fue el Real Decreto, de 10 de noviembre de 2020, por el que se pone el límite de velocidad de 30 kilómetros por hora en las vías urbanas que tengan un único carril de circulación. Habíamos dicho que en carreteras estaban bajando pero en la ciudad estaban subiendo los accidentes mortales, con lo cual algo había que hacer y esta era una medida estrella para calmar el tráfico, como decimos nosotros. Ojo, nos lo habían pedido el Ayuntamiento de Madrid, el Ayuntamiento de Barcelona, el Ayuntamiento de Málaga, el Ayuntamiento de Bilbao, el Ayuntamiento de Zaragoza y el Ayuntamiento de Valencia. Es decir, íbamos a entrar en el ámbito urbano y aquí los que saben son los ayuntamientos. Y nos presentamos con todas estas cartas más el informe favorable de la Federación Española de Municipios y Provincias. Y con esto fue con lo que se adoptó la medida de 30 kilómetros por hora en las vías urbanas que tengan un único carril. ¿Por qué lo hicimos? Yo podría decir que fue por sentido común: en una calle que solo tenga un carril de circulación, 50 kilómetros por hora es un disparate; cualquier cosa que salga te la llevarás por delante. Pero también estuvimos mirando y algunos estudios nos dicen que a 50 kilómetros por hora, en caso de atropello, muere el 90 % y, a 30 kilómetros por hora, fallece el 10 %. Y hay otros estudios que dicen que la diferencia entre 50 y 30 kilómetros por hora es que se reduce a la mitad la distancia de frenado y también se reduce a la mitad el ruido que se produce.

En febrero del año 2019 se celebró la tercera conferencia ministerial mundial de seguridad vial en Estocolmo y, entre sus soluciones, había una que decía que, como en la ciudad hay cada vez más actores que interaccionan todos entre sí, por encima de los 30 kilómetros por hora no se puede garantizar su seguridad, con lo cual se invitaba a ir a los 30 kilómetros por hora. Detrás hay todo un modelo; todo esto está hecho con los ayuntamientos. Es un modelo que viene a decir algo así como que la entrada y salida de las ciudades y los grandes distribuidores han de ser de 50 kilómetros por hora, y se van a blindar, pero una vez se sale de la entrada y salida o de esos grandes distribuidores, hay que ir a zonas de tráfico calmado, que son de 30 kilómetros por hora. Y este es un poco el modelo al que vamos todos.

Pero es más, del 17 de mayo al 23 de mayo se celebra la semana mundial de la seguridad vial auspiciada por Naciones Unidas, y el *leitmotiv* de este año es: 30 kilómetros por hora en las ciudades. Esta medida entra en aplicación la semana que viene, el 11 de mayo. Se dieron seis meses a los ayuntamientos para que pudiesen preparar la implementación de la medida el 11 de mayo, y tenemos toda una serie de actividades alrededor de dicha fecha para la puesta en marcha de esos 30 kilómetros por hora, repito, en vías urbanas de un único carril de circulación. Antes eran 50 kilómetros por hora, y el ayuntamiento podía ponerlo en 30; ahora van a ser 30 y el ayuntamiento, si lo considera oportuno, puede poner 50. Y ojo, porque el cambio es significativo, el cambio tiene su aquel.

También aprobamos una modificación del reglamento de vehículos para atender a lo que llamamos vehículos de movilidad personal: patinetes. Los patinetes habían aparecido; era un nuevo actor, y es verdad que al principio pensamos que esto tendría poco recorrido, pero se ha ido consolidando, y más a raíz del coronavirus, como un actor más en la movilidad en las ciudades. Nos reunimos con los ayuntamientos —son sus patinetes, de sus ciudadanos y van por sus ciudades, con lo cual ellos son los que saben— y conseguimos un mínimo común denominador en el que todos nos pusimos de acuerdo. En primer lugar, le dimos la consideración jurídica de vehículo. Cuando se dice que aquello es un vehículo quiere decir, a efectos del reglamento de circulación, lo siguiente: Primero, prohibido el alcohol. De entrada se le impone toda la normativa sobre la incompatibilidad del alcohol en la conducción. Segundo, prohibidos los auriculares. Y tercero, prohibido circular por las aceras. Estas son normas comunes a todos los vehículos. Repito: prohibido circular por las aceras. Asimismo se puso el límite de 25 kilómetros por hora como velocidad máxima para los patinetes y se prohibió su circulación por las carreteras. Y algo que aún tenemos en desarrollo, es que se establecen unas prescripciones técnicas, unas características técnicas, y habrá un código QR que todos tienen que llevar, para evitar que entren procedentes de otros países patinetes que no cumplan las mínimas condiciones de seguridad que queremos que tengan todos los patinetes en nuestro país. Esta ha sido la fase uno, y es verdad que en estos momentos tenemos presión de los ayuntamientos para volver a crear el grupo de trabajo y para hacer una fase dos. Insisto: se ha consolidado, tiene presencia y hay temas que están abiertos al debate, como el casco, cintas reflectantes, seguro... En fin, una serie de temas respecto del que está abierto en estos momentos el debate, que vamos a abordar próximamente.

Por otra parte, el 16 de marzo de este año el Consejo de Ministros aprobó el reglamento de vehículos de auxilio en carretera. En la Ley de tráfico del año 2015 había un artículo que comprometía al Gobierno a hacer un reglamento de los vehículos de auxilio en carretera. ¿Y ello por qué? Desde el año 2017, nos consta en la Dirección General de Tráfico, 18 trabajadores han perdido la vida en la carretera haciendo auxilio de vehículos en carretera. Básicamente son gruistas, y este era un tema que había que abordar dentro de una cierta mejora de las condiciones de seguridad del servicio de vehículos de auxilio en carretera. Quédense con la idea de que en España hay 2000 empresas y 11 000 grúas que realizan el servicio de auxilio en carretera; y funciona razonablemente bien, la gente está satisfecha, en el comparativo internacional salimos bien, pero existía el compromiso de darles una mayor cobertura jurídica, que era el reglamento, y una mayor seguridad, sobre todo para los vehículos de auxilio en carretera.

También ese mismo real decreto del servicio de auxilio en carretera aprueba una norma, que es la señal V-16. Y me explico. Históricamente hemos venido utilizando los triángulos. Si se tiene un problema en la carretera la ley obliga a colocar unos triángulos a 50 metros por detrás, y si es de doble sentido, también a 50 metros por delante. Esto se ha ido haciendo así, pero en el año 2018 hubo 14 personas que fallecieron por atropello al bajar del coche en la carretera. Es decir, personas que, por alguna razón, habían bajado de su coche y mueren atropelladas en la carretera. En el año 2019 fueron 16 los conductores muertos al ser atropellados por haber bajado el coche en la carretera. Y el año 2020 fueron 12 los fallecidos por la misma causa. Con lo cual se nos generaba una cierta inquietud y volvimos a ver cómo podíamos mejorar la seguridad de los triángulos. Al final se ha hecho la señal V-16, que es una luz que, primero, llevas la guantera; segundo, lo sacas por la ventana y lo colocas por imán en el techo; tiene autonomía y enciende una luz, con lo cual no hay que bajar del coche y se ve desde mucha más distancia de lo que se ve el

triángulo para caso de incidencias. Pero, además, hemos aprovechado para dar un paso adelante en el vehículo conectado. Me explico. Cuando alguien tenga un incidente, pondrá la luz, sí, y se va a enviar su geolocalización a la nube DGT 3.0, desde donde se volcará a todos los vehículos que estén en el sistema de vehículo conectado, con lo cual todos los que estén en el sistema sabrán mucho antes de verlo que ahí hay un coche parado que tiene problemas y que tiene una incidencia. Es un poco como el vehículo conectado. Asimismo estamos trabajando, y creo que estará listo antes de que acabe el año, para las obras que hay en la carretera con baliza al principio, baliza al final y, cuando estén trabajando, geolocalización. Aquello va todos los vehículos del sistema vehículo conectado de la nube, y así, mucho antes de que se llegue, avisará de que ahí hay obras en carretera; o pruebas deportivas que se hacen en la carretera donde al principio y al final habrá alguien con baliza, geolocalización que envía a la nube, desde donde pasa a todos los vehículos conectados. Digo esto para que, poco a poco, nos acostumbremos porque el vehículo conectado va por ahí. Y esto entra en vigor a partir del 1 de julio, pero sigue siendo compatible con los triángulos. Nadie va a tener que comprarse esta señal hasta el 1 de enero del año 2026, cuando ya no podrán utilizarse los triángulos —dentro de cinco años— y será obligatoria la utilización de la señal V-16. Por sentido común, se da ese margen de tiempo para no forzar el cambio.

También hemos aprobado un anteproyecto de ley de actualización del permiso por puntos que en estos momentos está en el Congreso de los Diputados. Sigue abierto el periodo de presentación de enmiendas y nosotros lo llamamos de actualización del permiso por puntos. ¿Por qué? Es verdad que el permiso por puntos ha sido un catalizador en la política de seguridad vial; ha dado un buen resultado, y cuando una cosa funciona conviene, de vez en cuando y aprovechando la experiencia acumulada, actualizarlo, ponerlo al día, cuidarlo, mimarlo. No es que sea una gran transformación, pero supone una actualización, una puesta al día, y sí, es verdad que se sube 3 a 6 puntos la penalización por utilizar el teléfono móvil manualmente y por enviar wasap. En el año 2006 se pone en marcha el permiso por puntos; entonces no existían los wasap. Desde el año 2016 la primera causa de accidentes mortales son las distracciones, y esto tiene un nombre: teléfono móvil y wasap. Por tanto, había que dar en la normativa la importancia que tiene y merece. Por ello, la penalización por utilizar el teléfono móvil en la mano y enviar wasaps sube de 3 a 6 puntos.

Y también hemos aprovechado para subir la penalización por no ponerse el cinturón o no llevar el casco, que pasa de 3 a 4 puntos. ¿Por qué? Pues porque llevamos quince años haciendo campañas del cinturón y del casco; el que a estas alturas no se lo pone, no es porque no lo sepa, con lo cual nos parecía que debíamos aprovechar la oportunidad para darle una vuelta en la Ley del permiso por puntos. Es verdad que ponemos los cursos de conducción segura, que ya están avalados a lo largo del tiempo y gozan de prestigio, para darles 2 puntos a los cursos que reúnan determinadas condiciones. Nos parece una buena práctica; queremos promoverlo, y parece que dando puntos es una forma de hacerlo con un coste reducido para la Administración. Y aquí todo el mundo está más o menos de acuerdo.

En la legislación española pone que en la carretera convencional se puede exceder en 20 kilómetros la velocidad límite para adelantar. La verdad es que esta es una medida que solo tenemos en España, no la tiene Europa, y nos da la impresión de que dificulta un poco la comunicación de la velocidad como factor de riesgo. En seguridad vial sabemos que las excepciones matan la credibilidad de la norma; que no vale decir: es obligatorio esto, excepto esto y esto y esto otro. Aquí el ejemplo son los italianos, que cada vez que hacen una norma ponen veinte exenciones, con lo cual la norma pierde su credibilidad y dificulta la comunicación y también dificultan los radares de tramo. En estos momentos tenemos radares de punto y queremos migrar. En un punto cualquiera puede cometer un exceso de velocidad, en el de tramo, que son tramos de 2 o 3 kilómetros, la cosa ya tiene más miga. Si en 3 kilómetros se ha cometido un exceso, eso ya tiene más miga. Por tanto, queremos migrar de los radares de punto a los de tramo. Y con lo de los 20 kilómetros de exceso, en un radar de tramo todo el mundo nos dirá que estaba adelantando. Pero, en fin, en todo caso es una decisión respecto a la que corresponde a sus señorías valorar las razones en pro y en contra de esta norma. Pero, insisto, está en el Congreso; está en periodo de presentación de enmiendas; imagino que después del verano se hará toda su tramitación y luego pasará al Senado. Y entonces si alguien, cuando llegue aquí, quiere conocer las razones, el porqué de cada cosa, será un buen ejercicio. Nos estamos reuniendo con todos los grupos parlamentarios para explicarles el porqué de cada una de las modificaciones que propone la norma.

También he dicho que por primera vez en el año 2019 los fallecidos vulnerables fueron más que los que iban sobre cuatro ruedas, con lo cual el ministro Marlaska nos dice: poneros las pilas con la protección de vulnerables, y nos hemos puesto con una reforma del reglamento de circulación para la protección de vulnerables. Se empezó la exposición pública, que creo que ya está cerrada, y ahora viene la de los

sucesivos ministerios, que ya están con su tramitación. Y tiene tres temas, el primero es el de los peatones, y ahí hemos cambiado la redacción que había. Tradicionalmente el peatón era visto como un obstáculo en las normas de tráfico, pero ya ha cambiado la concepción del peatón dentro de lo que es la política de seguridad vial. Luego está todo el tema de bicicletas, al que hay que dar una vuelta, con derechos y obligaciones. Y también están las motocicletas, donde había temas de intercomunicadores, donde existe la prohibición de ir por el arcén y cuando está congestionado continúan haciéndolo; hemos abierto el debate del airbag para las motos como un elemento más de seguridad. En fin, estamos en todo este proceso de la reforma para vulnerables.

Y hasta aquí las medidas, pero también hay una definición de seguridad vial que dice que toda seguridad vial es educación, formación, información, concienciación, más vigilancia y control. Yo creo que en vigilancia y control lo hacemos razonablemente bien, pero ahora queremos dar un impulso a todo el ámbito de la formación en seguridad vial. Sepan que este año el Ministerio de Educación ha creado un título de formación profesional, formación reglada sobre técnicos en movilidad y seguridad vial. Es la primera vez que tenemos un título oficial en formación reglada sobre movilidad y seguridad vial. El objetivo es poner en valor los temas de la formación de movilidad y seguridad vial y tener expertos, formadores que lo puedan hacer. Son dos años y 2000 horas, e insisto en que es formación profesional y en que todos estamos comprometidos en el buen resultado de esta iniciativa de formación. Es verdad que también hay un programa europeo que se llama Stars para el tema de las escuelas. Tenemos lo de los caminos escolares, que está ya muy consolidado, y estamos trabajando en estos momentos en una asignatura que se llama Aprender a ir en bicicleta. Nos da la impresión de que la bicicleta es en estos momentos el gancho, el marchamo, todo el mundo lo ve claro, y se trataría de llevar a los colegios el Aprender a ir en bicicleta, que tiene tres módulos: uno, de normativa y riesgos de seguridad vial en general; otro específico sobre la destreza en el manejo en sí y el vehículo, y un tercero, que es el de la circulación por la vía pública de las bicicletas. No inventamos nada, está copiado de Alemania y Portugal, que lo están aplicando con un resultado razonable.

También tenemos los cursos de conducción segura, que antes les he comentado, tanto de motos como de automóviles. Nos parece una buena práctica que queremos fomentar. Y tenemos un curso de formación para trabajadores en moto. No había trabajadores en moto, pero de pronto aparecen empresas que compran flotas de motos eléctricas para hacer la distribución de la última milla. Por tanto, aparece una categoría que no teníamos tradicionalmente en el ámbito de tráfico, como son los profesionales de la moto que trabajan con la moto. Hemos ido a la Fundación de formación para el empleo, que es la que se financia con aquellas cuotas de formación profesional que pagan los empresarios y los trabajadores, y de ahí ya meten en el catálogo la formación para trabajos en moto, con lo cual es un curso subvencionado. Nosotros hemos hecho el programa y el empresario busca quién puede dar el curso que cumpla las condiciones. Y hay una experiencia que estamos siguiendo de cerca y apoyando, que es una escuela de repartidores en furgoneta. Está hecho por la patronal de la distribución de mercancías en furgoneta; está en Coslada, y queremos abrir más en nuestro país. El resultado es bueno y hay oportunidades de trabajo y de formación. Todo esto en el ámbito de la formación, porque les he dicho que también considerábamos que importante.

Y por último —no quiero alargarme mucho más—, quiero referirme a los retos que hay. Tenemos uno, y es que estamos yendo todos de la seguridad vial a la movilidad segura. Todos los que trabajan en seguridad vial saben que si la movilidad funciona, la seguridad vial puede funcionar, y que si la movilidad no funciona, la seguridad vial no va a funcionar, con lo cual una buena movilidad tendrá que ser condición previa indispensable para que funcione la seguridad vial. Por tanto, como digo, vamos todos a la movilidad segura, sostenible, universal, eficiente y demás. Y aquí yo creo que los hitos son los siguientes: en primer lugar, tenemos un ministerio de movilidad; hacía tiempo que los expertos pedían un ministerio de movilidad, porque de movilidad hacía una parte el Ministerio de Transición Ecológica, el de Industria también tenía cosas por el ahorro energético, la DGT también hacía lo suyo, pero este tema es demasiado importante y necesitaba un ministerio. Tenemos ya un ministerio de movilidad, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que es lo que hay en toda Europa. En este sentido, les recuerdo que el comisario europeo es de Transportes y Movilidad. En estos momentos se está trabajando en la Estrategia española de movilidad y, a continuación, vendrá la ley española de movilidad. No tenemos en el Estado una ley de movilidad y Francia, por ejemplo, va por su segunda ley de movilidad. Con lo cual, nos hemos puesto las pilas en movilidad —por decirlo de alguna manera—, lo cual es un hito, ayuda y era un elemento importante para la política de seguridad vial. Y el otro hito es el vehículo conectado. Nosotros tenemos la impresión de que el gran salto adelante en seguridad vial va a ser el vehículo conectado, porque, hasta ahora, teníamos tecnología en la carretera y también en los coches, pero nunca se habían hablado. Sin embargo, en el

nuevo horizonte hacia el que vamos, la infraestructura hablará con el vehículo y el vehículo hablará con los otros vehículos, lo cual supone, insisto, un importante salto adelante desde el punto de vista de la seguridad vial.

En estos momentos estamos trabajando en la Estrategia de seguridad vial 2021-2030, alineada con los objetivos de la Unión Europea de reducción del 50 % de fallecidos y heridos graves de 2021 a 2050. Todo este año lo estamos dedicando a las reuniones de los grupos de trabajo, para identificar las acciones que debe comportar la Estrategia española de seguridad vial, porque somos conscientes de que tan importante como la estrategia es su proceso de elaboración. El reunirnos con grupos por sectores, además de la participación de los ciudadanos, nos permite a nosotros aprender mucho. Con lo cual, como no tenemos prisa por acabar, si hemos de dedicarle un año o un año y medio, estamos encantados de dedicárselo.

Por último, quiero acabar dando las gracias a las asociaciones de víctimas, porque ellas son las que tienen toda la autoridad, las que tienen mayor credibilidad y las que pueden explicar lo que hay detrás de un accidente de tráfico. Como ellos dicen: después del accidente, nada es igual. Mi agradecimiento vaya también a las policías de tráfico, a todas, y a todos los técnicos que trabajan en el ámbito del tráfico y la seguridad vial; a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, que es la que nos está acompañando desde hace años en el camino de esta aventura de ir poco a poco reduciendo los accidentes de tráfico y sus dramáticas consecuencias; y, también, a la sociedad civil. En este país tenemos una sociedad civil activa y comprometida, algo que es un lujo. Por ejemplo, el 23 de abril, hace poco, aquí, en el Senado, se celebraron los premios Ponle freno, una iniciativa de Atresmedia que ya está consolidada y que reconoce las principales iniciativas en materia de seguridad vial.

Muchas gracias. Quedo a su disposición.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señor Navarro.

Quiero decirle que, aunque en esta casa no hay una comisión específica sobre seguridad vial, nos gustaría que se contara con nosotros en todos aquellos temas que usted ha expuesto en la comisión.

Una vez sustanciada la comparecencia, pasamos al turno de portavoces, por un tiempo máximo de quince minutos.

Empezamos, como de costumbre, de menor a mayor.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la senadora Merelo Palomares.

La señora MERELO PALOMARES: Muchas gracias, señora presidenta. Buenas tardes a todos.

Señor Navarro, recientemente el Parlamento de Galicia ha aprobado, gracias a la abstención del Partido Popular, una iniciativa para reclamar la transferencia de las competencias de tráfico al Estado. De llevarse a cabo la misma, la Guardia Civil abandonaría las funciones del control del tráfico en esta comunidad autónoma en favor de la policía de Galicia. Esta iniciativa se suma al acuerdo entre PSOE y PNV para el traspaso de las competencias de tráfico a la Comunidad Foral de Navarra, siguiendo, a su vez, al País Vasco y Cataluña, donde estas competencias ya están transferidas. Concretamente, en Navarra este proceso está siendo difícil por diversas cuestiones, entre las que, al parecer, la falta de efectivos de la Policía Foral de Navarra juega un papel importante.

Nuestra formación no deja de sorprenderse de cómo el Estado pierde cada vez más competencias en favor de las comunidades autónomas, con el beneplácito de socialistas y populares, supuestos partidos de ámbito nacional que cada vez debilitan más el poder del Estado en favor de las autonomías; trasvase competencial al que difícilmente se le encuentra una explicación lógica, ¿pues quién mejor que la Guardia Civil para llevar a cabo las labores correspondientes a Tráfico? Este instituto armado posee la formación y la experiencia suficiente como para garantizar el mejor servicio al ciudadano, especialmente en esta materia. Es incomprensible que se pretenda que tales competencias recaigan ahora sobre la policía de Galicia, que por razón de no haber ejercido las mismas requerirá de formación y, por supuesto, de más agentes, lo cual es rotundamente absurdo, cuando tenemos a la Guardia Civil para ello, que lo hace sobresalientemente bien. Otro despilfarro a la salud del Estado de las Autonomías y que tiene como únicas víctimas a los ciudadanos.

Ante la importancia de tales hechos y desde la más profunda preocupación, Vox estima necesario formularle las siguientes preguntas. ¿Qué postura mantiene su dirección general ante esta iniciativa aprobada por el Parlamento de Galicia? ¿Cree que la policía de Galicia tiene la preparación y los efectivos necesarios para asumir las funciones relativas a Tráfico? ¿Piensa el Ejecutivo del señor Sánchez seguir reduciendo las funciones de la Guardia Civil en todas las autonomías que así lo soliciten? Al detraer estas funciones de la Guardia Civil en Galicia, ¿supondrá esto una minoración de los efectivos de la Guardia

Civil en este territorio a corto, medio o largo plazo? ¿Tiene conocimiento de que el Gobierno tenga prevista alguna restricción competencial más de la Guardia Civil en favor de las policías autonómicas? En caso afirmativo de la pregunta anterior, ¿cuáles? ¿Adónde se destinarán los guardias civiles encargados de las tareas relativas a Tráfico?

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: A continuación, por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra la señora Ponce Gallardo. *(Pausa)*.

No está presente.

Entonces, por el Grupo Nacionalista en el Senado, Junts per Catalunya-Coalición Canaria/Partido Nacionalista Canario, tiene la palabra el senador Cleries.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Muchas gracias, presidenta.

*Agreixo la teva esposició, senyor Navarro*, en esta Comisión de Interior en la que no acostumbraba a comparecer; pero, bueno, tampoco lo hace casi nadie, así que tampoco pasa nada. Hemos pedido muchas comparecencias, que están pendientes, y aunque agradecemos su comparecencia, esta no era una de las solicitadas. No obstante, la agradecemos, porque ha hecho una explicación de cómo se están gestionando en el conjunto del Estado español los temas relacionados con el tráfico.

Al hilo de la última intervención que hemos escuchado, nosotros celebramos que las competencias de tráfico estén transferidas a algunas comunidades autónomas. Lo normal sería que, después, se retiraran los efectivos de la Guardia Civil —no los de tráfico—, porque es cierto que se están doblando las funciones. En todo lo que se refiere al orden público, por ejemplo, los catalanes estamos sobrevigilados y, el día que conviene, nos vienen a golpe de porra; ya lo sabemos. Teniendo en cuenta la intervención que ha habido —si no, no hubiera entrado en este asunto—, nosotros creemos que son buenas las transferencias en materia de tráfico, porque si no, ¿para qué queremos las comunidades autónomas? Si es para gestionar el comedor de casa, no es necesario; será para gestionar unas competencias que valgan la pena, que sirvan para gestionar el orden público, el tráfico, la sanidad, los servicios sociales, la industria, la economía, etcétera. Si no, cuando algunos hablan de Estado federal, no sé de qué federación hablan. Por tanto, nosotros, muy al contrario, estamos a favor de la máxima descentralización, tanta que —como es el caso mi grupo, Junts per Catalunya— querríamos la independencia, y estamos en ello.

Yo le querría preguntar —y le pido disculpas, porque he llegado cinco minutos tarde y no sé si en la parte inicial usted lo ha citado; si es así, le pido disculpas— sobre la tramitación de los permisos de conducir porque no le he escuchado decir nada. En Cataluña, y en otras partes del Estado —tal y como hemos visto en algunas mociones e intervenciones, tanto en el Pleno como en esta comisión— hay problemas para tramitar los permisos de conducir. En este sentido, se nos ha dicho, por ejemplo, que no hay funcionarios que quieran ir a examinar o a realizar todas estas funciones a Cataluña. Sé que ha habido conversaciones con la Direcció General de Trànsit de la Generalitat sobre este asunto, pero me gustaría que nos informara acerca de por qué esto no se puede transferir para que lo gestione cada comunidad y examinen ellas. Si ha de haber un permiso unificado en todo el Estado, que lo dé la Dirección General de Tráfico, pero creemos que podría haber una gestión más descentralizada. Por eso, quería preguntarle cómo prevé su dirección general, el ministerio, agilizar todo este tapón —si me permite decirlo así—, pues muchas personas atraviesan un momento de dificultad laboral y, como usted sabe muy bien, algunos trabajos requieren de carnet de conducir, no solo en el sector del transporte, sino muchos otros. Por tanto, como es necesario que haya una gestión rápida para poder tener el carnet de conducir, querría preguntarle —y con esto acabo— qué tiene previsto su dirección general para solucionar este problema, que se está alargando mucho en el tiempo.

Como le decía cuando he empezado, agradezco su comparecencia y la forma en que nos ha explicado todo. Por tanto, nuestro grupo queda a su disposición para lo que podamos hacer.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador.

Por parte del Grupo Izquierda Confederal (Adelante Andalucía, Más per Mallorca, Más Madrid, Compromís, Geroa Bai, Catalunya en Comú Podem y Agrupación Socialista Gomera), tiene la palabra el senador Martínez.

El señor MARTÍNEZ URIONABARRENETXEA: Gracias, presidenta.

*Eskerrik asko, Pérez Navarro, jauna*. Veo que pone usted cara de asombro. Efectivamente, el Grupo Izquierda Confederal es un grupo un tanto complejo.

Yo, como senador autonómico de Navarra, quería mencionar un tema que a los navarros nos preocupa desde hace tiempo y es el relacionado con las competencias de tráfico en Navarra. Tráfico era una competencia que desarrollaba Navarra, pero que el franquismo la echó atrás, por lo que la reivindicación de la competencia de Tráfico en Navarra yo diría que es histórica de toda la comunidad, por encima de las de las siglas políticas.

El presidente Sánchez acordó con la presidenta Uxue Barkos el traspaso de Tráfico a finales de 2019, y aunque hoy parece que sí, ese parece que sí no termina nunca de ser una realidad. Por tanto, quería saber si tiene usted algún dato más al respecto. Y cuando el presidente Sánchez acordó con la presidenta Barkos la posibilidad de esta transferencia de competencias, desde la derecha navarra y española en Navarra se generó mucho jaleo, diciendo que el objetivo no era recuperar las competencias de tráfico, sino expulsar a la Guardia Civil. Alguna agrupación de guardias civiles también ha generado cierto ruido con este tema y, por eso, quería saber si tiene usted conocimiento de cuáles son los números de la Guardia Civil en este asunto.

También quería hacer referencia a un problema que, por cierto, se trató en el Pleno de este Senado, como es la escasez de examinadores del carnet de conducir; también sucede en Navarra, donde, a causa de las jubilaciones y de alguna baja, la situación es bastante mala, bastante deficiente y preocupa mucho al mundo de las autoescuelas, además de a las personas trabajadoras que necesitan el carnet de conducir para realizar su trabajo.

Muchísimas gracias por su exposición.

La señora PRESIDENTA: Gracias senador.

Por el Grupo Vasco en el Senado, tiene la palabra el señor Uribe-Etxebarria.

El señor URIBE-ETXBARRIA APALATEGUI: *Eskerrik asko, presidenta andrea.*

*Mila esker, Navarro jauna.* Agradezco todas sus explicaciones y la exposición que ha efectuado.

Nosotros queremos plantearle varias cuestiones relacionadas de manera directa o indirecta con el tema de la seguridad vial. En relación con la transferencia de las competencias de tráfico a la Comunidad Foral de Nafarroa, como el señor Martínez ya lo ha planteado —yo también lo iba a hacer—, me quedo con su exposición, que la apoyo.

Otro tema que también han planteado mis compañeros, el señor Cleries, de Junts per Catalunya, y el señor Martínez, de Geroa Bai, es el relacionado con los examinadores de las escuelas de conducir. Como usted sabrá —porque ya se ha aludido a ello—, el Pleno de esta Cámara aprobó una moción presentada por mi compañera Almudena Otaola en la que, prácticamente por unanimidad, este Senado instaba al Gobierno a proceder cuanto antes a la cobertura de las plazas de personal examinador de conducción. Yo le puedo dar unos datos sobre la situación en Álava, donde se examina cada once días laborables; donde la capacidad de examen diaria es de 30 personas; donde la capacidad del ciclo de once días laborables es de 340 personas, y la bolsa de alumnos acumulados hasta el 17 de marzo, es de 2300 personas. En Guipúzcoa, por su parte, la situación de escasez sigue en aumento. Examinan cada diez días laborables; la capacidad de examen diaria es de 36 personas; la capacidad del ciclo de diez días laborables es de 296 personas, y la bolsa de alumnos acumulados hasta el 17 de marzo, es de 5656 personas. Adicionalmente, han eliminado los exámenes excepcionales que se realizaban dos sábados al mes, por no ser este territorio, al parecer, el que tiene mayores problemas en este ámbito. Y en Vizcaya la situación es igual. Se examinan cada cinco días laborables: la capacidad de examen diaria es de 124 personas; la capacidad del ciclo de cinco días laborables es de 572 personas y la bolsa de alumnos en espera para poder examinarse se eleva a 6413 personas.

También nos gustaría conocer qué medidas se prevén para facilitar que las personas con algún tipo de discapacidad puedan preparar su examen. Esta cuestión la traemos a colación porque, por ejemplo, en el territorio histórico de Álava no hay ninguna autoescuela que ofrezca esta posibilidad.

Otro tema que le quería plantear en relación con la seguridad vial —y creo que usted lo ha citado— tiene que ver con el proyecto de reforma de la Ley de tráfico, por el que se modifica el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. El proyecto incluye unos nuevos cursos en el sistema de carnet por puntos, los denominados cursos de conducción segura y eficiente, que actualmente imparten entidades privadas y que tienen distintas modalidades. El objeto de estos cursos, tal y como se recoge en este proyecto, es formar a los conductores en distintas técnicas orientadas a evitar accidentes y reducir el consumo de combustible y las emisiones contaminantes. Su superación permitirá bonificar o recuperar dos puntos a personas que han tenido un comportamiento anteriormente infractor.

Es decir, estos cursos de conducción segura, que ya llevan a cabo entidades privadas, van a premiar con puntos, concretamente, con la bonificación o recuperación de dos puntos. Lo que nosotros no tenemos nada claro —y nos gustaría una aclaración, si pudiera ser, señor Navarro— es cómo se va a garantizar la correcta gestión de la bonificación o recuperación de estos dos puntos. Hasta ahora, en el sistema de carnet por puntos, que se caracteriza por la combinación de los elementos reeducador y punitivo, existen los llamados cursos de sensibilización y reeducación vial, dirigidos a los conductores que, como digo, han cometido infracciones con pérdida de puntos. Su objetivo es la modificación del comportamiento del conductor y, con la superación de los cursos, se pueden recuperar todos o algunos de los puntos perdidos. En el caso de Euskadi, la Dirección de Tráfico del Gobierno vasco establece en las condiciones del contrato la forma en que se gestionan e imparten los cursos de sensibilización y reeducación vial.

El proyecto prevé una modificación del sistema de recuperación de puntos al introducir la bonificación y su recuperación mediante cursos de conducción segura y eficiente. El proyecto incluye, en la disposición final tercera de la ley en vigor, una habilitación para que se establezcan por orden ministerial los mecanismos de certificación y control de los cursos de conducción segura y eficiente, pero no especifica cuáles son esos mecanismos. En los cursos de reeducación vial, en cambio, es la propia ley la que establece que los centros que vayan a gestionar estos cursos se contratarán de acuerdo con lo establecido en la legislación de contratos del sector público.

Por lo tanto, hipotéticamente, a la espera de esa orden ministerial, sería de interés, desde nuestro punto de vista, conocer cuáles van a ser esos mecanismos de certificación y control de los cursos de conducción segura y eficiente; si los cursos se van a certificar por entidades acreditadas; cómo se va a llevar a cabo su supervisión y control, y cuál es el papel que se reserva a la Administración competente en la materia, en función —ya se ha comentado— de los estatutos de autonomía o, en nuestro caso, del Estatuto de Guernica y, en el caso de Navarra, el Amejoramiento del Fuero navarro.

*Eskerrik asko.*

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.

Por el Grupo Esquerra Republicana-EH Bildu, tiene la palabra la senadora Cortès.

La señora CORTÈS GÈS: Gracias, presidenta.

*Bona tarda*, señor director general de Tráfico, de *Trànsit*, que diríamos en Cataluña. Bienvenido a la Cámara Alta. Tenía ganas de conocerle personalmente, porque he oído hablar mucho de usted. Nuestro grupo parlamentario le ha hecho distintas preguntas en el Congreso, y yo le agradecería que compareciera más a menudo en el Senado, no tan de vez en cuando como hasta ahora. Ya sabemos que en el Senado no tenemos una comisión especial como en el Congreso, pero, como le digo, le agradeceríamos que compareciera más a menudo.

También quiero agradecerle sus explicaciones sobre las reformas que van a llevar a cabo en cuanto a tráfico, circulación, seguridad vial, vehículo conectado, reducción de fallecidos en la carretera, formación, educación, etcétera, que antes ha planteado en su comparecencia. En algunas de ellas seguramente podríamos ponernos de acuerdo.

Yo voy a incidir, como he hecho en esta Cámara en varias ocasiones, en una pregunta directa que hice al ministro Grande-Marlaska y ante la cual me remitió justamente a usted, por lo que hoy tengo el placer de poder efectuarla y explicarle cómo estamos en este momento en Cataluña con respecto a los exámenes de conducción. Estamos hablando de un problema endémico que sufrimos desde hace al menos siete años en Cataluña por la falta de personal examinador y administrativo, lo que conlleva largas listas de espera para el examen de conducción. Sabemos de sobra que se han celebrado convocatorias para ocupar estas plazas y también sabemos, y usted sabe también, que estas convocatorias son del todo insuficientes para resolver el colapso existente actualmente en Cataluña. Además, el Gobierno del Estado, la Dirección General de Tráfico, sigue sin cubrir las vacantes de jubilación o de baja médica, es decir, todavía incrementan más el colapso en este sentido. Le pongo un ejemplo. En Barcelona, de noventa examinadores solo trabajan sesenta y cinco, y estas cifras son gravísimas, con todo el problema que conlleva.

He visto en el *BOE* que el 30 de abril de 2021 se convocó un proceso selectivo para cubrir treinta y cinco plazas en el Cuerpo General Administrativo para todo el Estado, si no me equivoco, y el 3 de mayo de 2021 también se ha abierto el plazo de presentación de solicitudes para cubrir treinta y cinco plazas de examinadores de tráfico. Entiendo que son para todo el Estado. Le puedo asegurar, antes de que se lleve a cabo el proceso selectivo, señor director general, que estas treinta y cinco plazas son del todo insuficientes. Ya me dirá usted si para todo el Estado treinta y cinco plazas son suficientes, cuando la falta de personal

en Cataluña es crónica y, ante el colapso, las autoescuelas no pueden canalizar de ninguna manera la demanda de estudiantes para el examen de conducir. No se dispone ni de personal efectivo administrativo ni examinador, y no se va a cubrir con estas treinta y cinco plazas que ustedes van a convocar. No poder acceder al permiso de conducción significa un grave perjuicio para muchas personas. Ustedes están perjudicando a autónomos y a pequeñas empresas familiares catalanas que tienen una autoescuela, sobre todo en las poblaciones más pequeñas. Tienen que pensar que muchos de los estudiantes que están en las autoescuelas de pequeños municipios se trasladan a Barcelona para realizar el examen. ¿Por qué? Porque tienen que esperar muchos meses. Podrían examinarse, por ejemplo, durante el verano, pero las fechas no se lo permiten y tienen que hacerlo en Barcelona, con el agravio que esto supone para las familias que tienen pequeñas empresas de autoescuelas en pequeños municipios.

También tenemos estudiantes jóvenes que están esperando examinarse, pero no pueden acceder al permiso de conducción. También tenemos multitud de quejas de personas que viven fuera de la ciudad de Barcelona, en distintas comarcas, como la mía, por ejemplo, la comarca de Vallés, o cualquiera de la Cataluña central, el Bergadá, el Moyanés, Osona, la Noia, etcétera, que usted conoce perfectamente y donde les resulta imprescindible la utilización del coche particular a diario. No podemos permitirnos el lujo de no tener coche en estas comarcas, y en otras tampoco, pero en estas, que son las que yo conozco más de cerca, es imposible vivir sin coche. Cuando llegue, me van a preguntar sobre cuál ha sido la respuesta del director general de Tráfico, y no sé si estarán satisfechos cuando les diga que solo van a cubrir treinta y cinco plazas en todo el Estado. No sé si estarán satisfechos del todo, aunque creo que no.

También están esperando que se solucione el problema las empresas de transporte, que necesitan personal, y este personal está atrapado en las listas de espera, por lo que estas empresas, en ocasiones, tienen que buscar personal fuera del Estado.

¿Y qué más le podría decir? Pues que hay personas que quieren presentarse a unas oposiciones y no pueden porque no tienen permiso de conducción. Me refiero, por ejemplo, a funcionarios, como los *bombers* de la Generalitat, o como los *mossos d'esquadra*. ¿Qué les vamos a decir? Las autoescuelas necesitan superar una situación de insostenibilidad generalizada, con una especial incidencia en Cataluña por la falta de respuesta de la Dirección General de Tráfico. Hay listas de espera de cuatro, cinco y seis meses, y no se pueden examinar. Para resolver esta situación, traspasan el problema a las autoescuelas con el sistema CAPA, que usted conoce bien; es decir, traspasan el colapso de la DGT a las autoescuelas, les asignan una cuota que no tienen capacidad de cumplir y encima les traspasan también la presión del alumnado. Lo que no soluciona la DGT, que lo solucionen las autoescuelas, sin disponer de medios. Esta decisión no es muy responsable por parte del Gobierno del Estado, y con esto demuestran también la incapacidad o la imposibilidad de corregir el problema en Cataluña.

Señor director, en Esquerra Republicana tenemos la solución, y usted la sabe de sobra porque se lo hemos dicho muchas veces. La solución pasa —usted sonrío, porque sabe lo que le voy a decir— por transferir las competencias a la Generalitat de Catalunya, porque en plena crisis, y ante esta situación tan crítica, disponer del permiso de conducción es vital para muchas personas, y déjeme decirle, para que se entienda bien, que si el Estado no puede, no sabe o no quiere arreglarlo, dejen que lo hagamos nosotros. Dejen que lo haga la Generalitat.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora Cortès.

Por el Grupo Popular en el Senado, tiene la palabra el senador Gregorio López.

El señor GREGORIO LÓPEZ: Muchas gracias, presidenta.

Muy buenas tardes, señor director. En primer lugar, en nombre del Partido Popular, quiere darle las gracias por su comparecencia *motu proprio*. Nos alegramos por ello y le damos la bienvenida. Siempre es bueno hablar de seguridad vial, pero quiero dejar constancia de que nos extraña mucho, como ha dicho un compañero, que después de haber solicitado hace meses la comparecencia de altos cargos de Interior —concretamente cuarenta y cinco, solicitadas por compañeros de diferentes grupos que están hoy aquí conmigo—, no se nos haya hecho caso a los miembros de esta comisión, mientras que hoy comparezca usted, aunque no lo hayamos pedido. En cualquier caso, agradecemos su presencia, pero es digno de estudiarse.

Bromas aparte, me parece grave que nuestro grupo, en innumerables ocasiones, con nuestro portavoz a la cabeza, haya solicitado la presencia de la directora general de la Guardia Civil, del director general del Cuerpo Nacional de Policía y del secretario general de Instituciones Penitenciarias, entre otros. Incluso

el portavoz ha tenido que hacer una queja formal para que conste en acta porque hemos pedido en siete ocasiones la comparecencia de la directora general de la Guardia Civil, y yo creo que siete veces es un buen número.

Señor director, he atendido con atención su comparecencia y me parece que estamos escuchando una buena música. Estamos de acuerdo con usted en muchas cosas, pero hay muchos puntos en los que hay que bajar a tierra. En su discurso no he oído una autocrítica ante una sensación que tiene el ciudadano español con respecto a la Dirección General de Tráfico, y es que su único afán es recaudar; por tanto, el discurso y su credibilidad están fallando por algún sitio, que es lo que transmiten los ciudadanos. ¿Hay que priorizar la seguridad? Evidentemente, vamos a estar de acuerdo con usted en que la seguridad es lo primero, pero también quiero que nos explique —porque sé que puede hacerlo— por qué en plena pandemia, en 2020, con una reducción del 25 % de la circulación, hubo, como usted ha dicho anteriormente, 870 fallecidos, desgraciadamente, que dejaron a las familias destrozadas. En proporción, es un porcentaje muy alto porque había un 25 % menos de circulación. Esto lo podemos envolver también en programas de bajada de velocidad, de límite de velocidad y en otros programas de los que después hablaré, pero los españoles creen que lo que hay detrás de todo esto —y no se ha hablado— es que se está rascando en sus bolsillos.

Los verdaderos problemas de su departamento están ahí fuera, en la calle, en las carreteras, en las autovías, y ahora el Gobierno quiere poner un peaje, después de que los españoles ya las han pagado, y con creces. En este punto le pregunto a usted: ¿qué opina su dirección general sobre el presunto —porque todavía no se ha llevado a cabo— traspaso de conductores a carreteras convencionales porque quieran evitar el peaje? Se lo pregunto porque la siniestralidad —usted lo acaba de decir y está comprobado por la misma DGT—, de forma objetiva, es mucho mayor en las vías secundarias o terciarias. ¿Han hecho algún estudio sobre este asunto? Eso es lo que le quiero preguntar, porque hay que reconocer que esto puede provocar también, aparte de los problemas económicos y sociales, que los ciudadanos vayan por otras carreteras que no tengan la misma seguridad que las autovías. Veo que en su intervención sigue habiendo buena musiquilla, y se lo agradezco, pero hay que ser reales en algunos aspectos.

Hay algunas lagunas que quiero que me explique. Usted tiene un departamento con grandes profesionales —yo lo he vivido—, con grandes directores provinciales, coordinadores, examinadores, personal administrativo, un largo etcétera, pero me ha faltado en su discurso el apoyo a quienes son los máximos actores de su dirección general: los agentes de tráfico de la Guardia Civil. A mí me parece que en este aspecto su discurso ha estado muy débil, y le agradezco que no haya hecho campaña electoral, como hizo la directora general de la Guardia Civil. Yo creo que, dado que usted es una persona responsable, le tenía que haber aconsejado que, como directora de la Guardia Civil, no tenía que acercarse a otras posturas, tenía que mantener neutralidad institucional, etcétera. En fin, no nos parece bien.

En Madrid —de paso, felicito a la nueva presidenta electa, Isabel Díaz Ayuso—, podrían ustedes reforzar la plantilla. Me gustaría que usted, que parece sensato, no fuera como el señor Sánchez, que quiere estrangular la capital de España, porque aquí, como en todas las partes de nuestro país, también necesitamos muchos examinadores. Sé que usted algunas cosas las transmitirá al ministro de Interior, a los jefes, pero sigo sin ver esa dignificación de un Cuerpo que se utiliza mucho para sancionar, sin que su departamento mire muchas veces por los cientos de miles de servicios de ayuda que hacen a los conductores en la carretera; repito, cientos de miles de pequeñas ayudas que hacen en la carretera, no sanciones.

Tampoco nos ha dicho por qué su departamento no aconseja a su jefe de Interior, al ministro Grande-Marlaska, sobre un tema muy importante, la conciliación familiar de los agentes de la Guardia Civil, por ejemplo, limitando que se doblen turnos, mañana y noche, que dejan muy tocados a nuestros guardias, máxime cuando ustedes obligan —porque es así— a los conductores de camiones, de autobuses, mercancías, etcétera, a tener pausas en su conducción porque es bueno para que no ocurran accidentes. La Guardia Civil muchas veces está muy sometida a unas condiciones determinadas.

Tampoco nos ha hablado de las vacantes de los agentes de tráfico, y hay multitud de ellas. Le puedo decir que algunas tardan más de un año en cubrirse porque se publican tarde, y de ahí el doblaje de turnos.

Tampoco nos ha hablado de un tema que aquí ha tratado usted y que nos parece muy interesante, que es la siniestralidad de la Guardia Civil de Tráfico y de un protocolo para poder evitar en lo posible estos accidentes. Quiero recordar a tantos agentes, como a tanta gente de la grúa, de servicios especiales, que han fallecido, a tantos buenos hombres. El último caso fue el 3 de abril en Salamanca, como usted recordará.

No nos ha hablado tampoco de las quejas de vestuario, de uniformidad y de los problemas que ha habido con algún miembro. Tampoco le he escuchado decir nada sobre lo que comentaba algún compañero,

de si Galicia va a tener las competencias. En Galicia todavía no se ha empezado, es un primer estudio, pero en Navarra sí. Sánchez dice que para 2021 dará esas competencias. Me gustaría saber su opinión al respecto.

No vemos tampoco un plan de choque ante la complicada situación que han dicho nuestros compañeros de la Cámara por la falta de funcionarios examinadores y de la contratación inmediata de personal examinador y personal administrativo ante una escandalosa bolsa de aspirantes, como se ha dicho aquí, para poder obtener el carné en gran parte de España. En esto hemos visto mucho caos —como sabe usted—, sobre todo, agravado por la pandemia, en la que yo creo que ustedes no se prepararon para lo que se venía después. Como se suele decir, de aquellos polvos vienen estos lodos: cientos de miles de aspirantes esperando para obtener el carné de conducir. Y no nos valen sus declaraciones públicas —eso sí que se puede decir— en las que decía que la causa fue la preparación por parte de muchos aspirantes aprovechando el confinamiento, porque en esos meses había 130 000 aspirantes que ya habían pagado sus tasas. Por lo tanto, había una gran bolsa, pero, desgraciadamente, por el confinamiento no pudieron llevarlo a cabo. Por lo tanto, lo grave es que no se tomaron medidas objetivas para poder hacer que esa bolsa rápidamente se solucionara, y le recuerdo que se dejaron de hacer casi 270 000 pruebas. Ahí lo que faltaron fueron examinadores.

Nos parece insuficiente la convocatoria de treinta y cinco plazas. Lo agradecemos, porque todo lo que venga, bienvenido sea, pero es insuficiente. Como usted conoce muy bien, tenemos cincuenta jefaturas provinciales, dos jefaturas locales, dieciséis oficinas locales, sin contar los numerosos centros desplazados, que hay una multitud en nuestro país. Y ahí hay otro problema, porque en esos centros desplazados los exámenes teóricos, al no ser centros oficiales de la DGT, se hacen todavía en papel —aunque una de las pretensiones de la DGT es conseguir su digitalización— y tenemos que intentar que esto no ocurra, porque ahí la bolsa sigue creciendo.

Por lo tanto, sobre esta bolsa de examinadores interinos, yo opino igual que nuestra compañera, es insuficiente, porque somos muchos los que estamos pidiendo examinadores en todas las provincias, y seguramente se irá trasladando el problema de unas provincias a otras. Creo que la voz del sector no se ha escuchado, señor director, cuando piden —y la necesidad es imperiosa— que las plazas de administrativos también se cubran y que, además, se doten con carácter excepcional las que en estos momentos se necesitan. No en vano, hay cientos de miles de candidatos esperando poder sacarse el carné de conducir y, como bien han dicho, el trabajo de muchos de ellos depende de ese carné de conducir. Hay personas de mediana edad, no solo jóvenes, que han perdido su empleo y ahora pueden conseguir trabajo de conductor porque les han ofrecido conducir, por ejemplo, un camión de mercancías.

Aplaudimos el proceso selectivo por el sistema de promoción interna de 100 plazas de interinos, pero queremos que no sean solo interinos, queremos que sea acceso libre y que se fijen. El Partido Popular hizo una propuesta en el sentido de que fuera gente del ejército a punto de pasar a la reserva, o de la Guardia Civil. Vemos soluciones para este problema tan grave que tenemos en España, y eso lo conoce usted muy bien. Este personal administrativo es esencial porque facilita la labor de los examinadores al tramitar, entre otras muchas funciones, la documentación de los aspirantes previa a los exámenes, que es una forma más de agilizar y ayudar a los examinadores para que no pierdan un tiempo precioso en esta labor fundamental. Sé que hasta los directores provinciales hacen esta tarea, los directores provinciales, repito, que deberían estar ejerciendo otras.

Tampoco nos ha hablado de lo que la DGT transfirió al Estado en 2020 o en años anteriores, ni de lo que a la DGT le sobra de un presupuesto en un año normal y que se transfiera a la tesorería. Se habla de aproximadamente 150 millones de euros. Me gustaría que eso nos lo explicara, porque es un dinero que podría ayudar mucho a este problema que tenemos de los examinadores.

También quiero preguntarle, porque no nos lo ha dicho, qué pasa con el tema de los drones, del que tanto se habla. ¿Cómo se va a tratar ese asunto jurídicamente? ¿Qué mejoras harán en el sistema CAPA? Y también, ¿qué van a hacer en su departamento con los casi 3 millones de vehículos que circulan en España sin seguro obligatorio? Porque este es un problema que nos está preocupando a todos.

Estamos de acuerdo, la escuela es fundamental, los ayuntamientos son fundamentales, la educación vial en las escuelas, en colegios, en FP, ese nuevo título, es fundamental, evidentemente estamos de acuerdo, pero hay otras cosas en las que yo creo que su departamento tiene que bajar a la tierra, porque la verdad es que trabaja con muchas personas y sus vidas.

Muchas gracias por estar aquí, pero también esperamos que la directora general de la Guardia Civil venga dentro de poco. (*Aplausos*).

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Interior

Núm. 205

5 de mayo de 2021

Pág. 27

La señora PRESIDENTA: Senador Gregorio, en esta comisión solemos ser muy respetuosos con los tratamientos y supongo, por el contexto, que cuando usted dice Sánchez se refiere al presidente del Gobierno, al señor Sánchez.

El señor GREGORIO LÓPEZ: Le pido disculpas.

La señora PRESIDENTA: Se lo agradezco.  
Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el senador Díaz.

El señor DÍAZ MARÍN: Muchísimas gracias, presidenta.

Muchísimas gracias, señor Navarro, por su comparecencia. En el Grupo Parlamentario Socialista es lo que queremos hacer en primer lugar, agradecerle que se haya cursado su petición de comparecencia a petición propia.

Señorías, frente al espejismo en el que algunos se van a instalar, basado, para mí —y en mi nombre lo digo—, en una especie de cortoplacismo bastante simple, los socialistas vamos a tener que seguir trabajando, trabajando en el presente, pero con las miras puestas en el futuro. Yo creo que esto es fundamental, y lo estamos viendo, porque, además, esto es algo bastante transversal dentro del Gobierno de España. Por poner un ejemplo, les diré que recientemente se ha aprobado en esta Cámara una ley importantísima, la Ley contra el cambio climático y para la transición energética, en la que nos hemos fijado el objetivo, en el año 2030, de conseguir que el 74 % de las energías que se produzcan provengan de una fuente renovable. Esto es algo que va a ocurrir en el año 2030. Nos fijamos un objetivo —ha hablado usted de él— y se está trazando ya una estrategia para que en el año 2030 seamos capaces de reducir en un 50 % el número de fallecidos y heridos graves en nuestras carreteras. Por tanto, nos ponemos a legislar para conseguirlo. Y es todo un orgullo, como socialista se lo digo, señor Navarro, que además en esta cuestión y en esta competencia vuelva usted a trabajar, porque, señor Navarro, yo creo que es algo absolutamente indubitado atribuirle a usted méritos que ya contribuyeron a alcanzar ese objetivo del año 2030, y además con frutos de su trabajo que seguimos cosechando quince años después, como por ejemplo ese carné de conducir por puntos al que usted ha hecho referencia, cuya implementación trajo consigo una consecuencia directa, una reducción del 15 % en la siniestralidad vial entre los años 2005 y 2009. Le agradezco de verdad que venga hoy a exponernos, señor Navarro, la importancia de todo ese paquete normativo que afecta a la seguridad vial en nuestro país, en nuestros pueblos, en nuestras ciudades, así como ese objetivo tan ambicioso que se ha marcado, el de la reducción a la mitad durante esta década del número de fallecidos en nuestras carreteras.

El propio ministro, el señor Grande-Marlaska, solicitó a los grupos parlamentarios en el Congreso de los Diputados que pudiera haber el mayor grado de consenso posible a la hora de tratar este paquete normativo, y yo creo que buena muestra para trabajar ese consenso es su comparecencia de hoy aquí, señor Navarro, para explicar esas propuestas y que podamos interpellarle. Lo único que ocurre es lo que viene ocurriendo de un tiempo a esta parte, que es la equidistancia. Algunos grupos, sobre todo el que me ha precedido en el uso de la palabra, suelen utilizar expresiones como «le agradezco, pero...» o «suena bien, pero...». Esa equidistancia ha vuelto a ocurrir aquí, y básicamente han venido a decir —ya lo han dicho en la sesión de la comisión de esta mañana— que por qué no venían otros miembros del Gabinete. Y, claro, yo a veces pienso en cuál es la razón principal por la que esto ocurre. Quizás sea porque hay escondida incluso un poquito de vergüenza torera, porque resulta que el último director general de Tráfico que compareció en esta Casa fue usted, y lo hizo en el año 2011, señor Navarro (*Aplausos*), y ha tenido que volver ahora, porque durante los años, largos años, de los Gobiernos del Partido Popular, con el señor Rajoy al frente, los dos directores generales, la señora Seguí y el señor Serrano, no acudieron nunca a esta Casa. Repito, yo se lo agradezco.

Señorías, yo sí que estoy convencido de que, al igual que ocurre en la Comisión de Seguridad Vial en el Congreso de los Diputados, a todos los miembros de esta comisión nos interesa la seguridad vial, y creo que en las intervenciones del resto de portavoces se ha manifestado. Nos interesa el interés y la importancia que tiene la seguridad vial en nuestro país, pero es verdad que los socialistas le ponemos más ganas que otros que han gobernado este país, señor Navarro, y datos para corroborarlo hay bastantes, pero le diré uno que me parece especialmente significativo al respecto y que también tuvimos la oportunidad de debatir en la Cámara Alta, como ha reseñado hace escasos minutos el portavoz del Grupo Vasco, y es esa bolsa de espera para todos aquellos que esperan, valga la redundancia, a examinarse para obtener el carné de conducir. Y corríjame si me equivoco, señor Navarro, pero cuando usted dejó la dirección general, en el año 2011, lo hizo con 851 examinadores de tráfico en nuestro país, y cuando la retomó, en el año 2018,

se encontró con 740, es decir, 111 examinadores menos. ¿Quién asfixia a quién, señor Gregorio López? (*Aplausos*). ¿Quién lo hace, sus recortes o el populismo que hacen hoy? ¿Quién asfixia a Madrid, según usted, portavoz del Grupo Popular? Es un recorte de todas maneras, señor Navarro, que no nos es ajeno en esta comisión, porque todo el mundo sabe de ese recorte en 12 000 efectivos de nuestras fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, lo conocemos muy bien. Pero no hay que quedarse en la crítica, hay que poner soluciones, y usted, señor Navarro, ya está trabajando en ello, ya tenemos 781 examinadores en nómina, si no me equivoco, y junto a los interinos, la promoción interna, esa oferta pública de empleo, las comisiones de servicio, y creo que después del verano nos podemos aproximar a una cifra bastante superior, hasta contar con 930 examinadores. Y yo le quiero preguntar cómo se consigue esto. Sé cómo no se consigue: no se consigue yéndose a un palco de un partido de fútbol mientras hay centenares de conductores y transportistas en la carretera atrapados en una tormenta (*Aplausos*), que es lo que hizo el anterior director general. Le pregunto cómo está también este tema, porque, como han dicho la totalidad de los portavoces, es algo importante para tratar.

Y hablando de formación, es básico y fundamental que cuidemos a los conductores, a los motoristas, y aquí la educación es esencial. Tomarse en serio la seguridad vial, como tomarse en serio la formación profesional en nuestro país, conduce a que, efectivamente, se vaya a crear una nueva titulación en nuestra cartera educativa de técnico superior en formación para la movilidad segura y sostenible, que habilitará un nuevo cuerpo profesional que forme a todos los conductores del mañana y que puede asesorar también en los planes de movilidad diseñados por entidades públicas y privadas, unos planes de movilidad que actualmente son básicos y fundamentales para proteger a los que usted llama colectivos vulnerables y paliar ese preocupante dato que ha dado, ese 52 o 53 % de peatones, de ciclistas o de motoristas que han fallecido —creo que es el dato que ha dado— y que superan en porcentaje a los fallecidos en vehículos de cuatro ruedas. Por eso, yo creo que es fundamental el concurso que ha hecho usted, junto con los ayuntamientos y la Federación Española de Municipios, para rebajar a 20 kilómetros hora la velocidad en tramos urbanos de plataforma única y a 30 en vías de un único carril por sentido de circulación, algo que entronca muy bien con el objetivo del Gobierno de España de hacer ciudades más habitables, en las que el peatón gane peso al pavimento.

Ha hecho usted referencia a una serie de capitales muy importantes que, al parecer, le solicitaban esa limitación a 30 kilómetros por hora, capitales muy importantes como Madrid, Barcelona o Bilbao. Pues bien, me van a permitir en este instante que aproveche la oportunidad para referirme precisamente hoy a la capital de mi tierra. Soy de La Rioja y su capital, Logroño, acaba de recibir precisamente hoy el Premio Nacional de Movilidad por su proyecto *Logroño, calles abiertas*, que es una iniciativa nacida para responder a la emergencia sanitaria a través de crear entornos urbanos más seguros, a través de esa reordenación del espacio público y el fomento de la sostenibilidad de la movilidad sostenible. Yo creo que es algo muy importante.

Como igual de importante es algo que usted ha explicado —además, magistralmente—. No quiero entrar en ello, pero sí destacar que ha tenido que llegar de nuevo usted, señor Navarro, a la Dirección General de Tráfico para actualizar normas que usted mismo hizo en su día, y se hace esto básicamente porque en aquel tiempo algunas realidades no existían. Usted hablaba de WhatsApp, que en aquel momento en el que se generó el carné por puntos no existía, y es que hoy los usos humanos y las costumbres son distintos. Otro ejemplo son los vehículos de movilidad personal, los patinetes y otra serie de cuestiones que pudieron valer para un tiempo, como los triángulos de señalización, pero que hoy en día es necesario actualizar para ese auxilio en carretera. Y por cierto, reconociendo no solo lo que es, es decir, una auténtica actividad profesional, la del auxilio en carretera, sino para cada conductor. Ha puesto usted ese horizonte en el año 2026 para que sea obligatoria la utilización de la señal V-16.

En definitiva, señor Navarro, yo le quiero agradecer esa compilación normativa que nos ha detallado, también la forma de trabajarla, muy participada, haciendo gala del principio de escucha activa en la toma de decisiones, algo muy útil en asuntos de Estado como el que nos compete y que, desde luego, ha conducido a que nuestro país sea el cuarto de toda la Unión Europea con una menor siniestralidad en nuestras carreteras, superando por primera vez en la historia a países referentes en la materia como Francia, Alemania u Holanda. Yo creo que esto se consigue solamente a través de trabajo, esfuerzo y dedicación, que es lo que usted hace en la Dirección General día tras día.

Muchísimas gracias, señor Navarro. (*Aplausos*).

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Díaz.

Una vez que han intervenido los portavoces de los grupos, tiene la palabra para la réplica el señor Navarro.

El señor DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO (Navarro Olivella): Intentaré ser breve.

Primero, la intervención de la senadora de Vox. Me niego a entrar en una competencia a ver quién defiende más a la Guardia Civil de Tráfico. Llevo muchos años, soy el responsable de la Guardia Civil de Tráfico y cada semana estoy con ellos. Se lo diré de otra manera: si a un responsable de seguridad vial le pregunta usted si tiene suficientes policías de tráfico, siempre le dirá que no, que le faltan más. Otra cosa es que las posibilidades presupuestarias y del país lo puedan permitir. Sería un mal responsable de seguridad vial si dijera: No, no, ya tengo bastante policía de tráfico. Ojalá yo tuviera más, porque son los grandes protagonistas, son los que están en la carretera, es la primera línea, son los que están en contacto con los conductores, son los que cada año mueren uno o dos por ayudar a los demás en la carretera, y es verdad, alguien lo ha dicho aquí: hacen infinitamente más servicios de ayuda y acompañamiento al conductor que de sanciones de tráfico. Las sanciones las tienen que hacer porque está dentro de sus obligaciones, pero les aseguro que son infinitas las actuaciones de ayuda, acompañamiento o auxilio a los conductores en la carretera. Recuerdo, no hace mucho, una reunión con camioneros y les dije: ¿qué piden ustedes? Y me dijeron: Más Guardia Civil de Tráfico en la carretera, porque nos da tranquilidad y seguridad. Estoy completamente de acuerdo con todo lo que usted dice, lo compartimos y en ello estamos.

El portavoz de Junts ha hablado de los exámenes. Es verdad que cuando vino la pandemia estuvimos encerrados todos durante todo el estado de alarma y algunos aprovecharon para preparar el teórico. Yo habría hecho lo mismo. Y también es verdad que cuando abrimos los exámenes, que recuerdo que fue el 25 de mayo, lo hicimos con todos los condicionantes de la situación, es decir, teníamos que desinfectar el coche cada vez que bajaba uno y entraba otro, no podíamos intercambiar el bolígrafo, teníamos que estar con la mascarilla, si alguien hubiera dicho que había estado con no sé quién que había dado positivo, cuarentena, todos en cuarentena, es decir, las circunstancias no eran las más favorables, lo que afectó de alguna manera a la capacidad para los permisos de conducir.

En Cataluña —lo digo para la representante de Esquerra Republicana— yo he hecho varios informes sobre el tema, y viene a ser algo así como que, por la razón que sea, a Lérida o a Gerona no quieren ir los funcionarios, no quieren ir, con lo cual se convoca la oposición a nivel de todo el Estado, sale todo el listado de aprobados y los últimos son los que van a Lérida y Gerona. Van a ir a Lérida o Gerona, pero no quieren ir a Lérida y Gerona, con lo cual alguno se pone enfermo para no tomar posesión y los que llegan allí lo primero que quieren es irse. Y yo ya he dicho, y lo tengo escrito, que la solución son los interinos. Necesitamos gente del territorio, gente que quiera estar allí, que esté allí, que está a gusto allí y que nos garantice la continuidad. Bueno, pues esto ahora, con los examinadores, es lo que estamos trabajando, vamos a conseguir examinadores.

Es verdad, tenemos un problema de exámenes por la situación general, pero hemos diseñado una estrategia y vamos a tener una bolsa de interinos que nos permita, cuando haya problemas, poder acudir rápidamente a la bolsa de interinos para cubrir estas necesidades puntuales, y estos interinos son del territorio, es decir, no es coger a uno de no sé dónde para enviarlo, sino que son del territorio. En estos momentos las expectativas son que de la oferta de empleo público del año pasado hay cuarenta y siete nuevos examinadores que se incorporarán a lo largo del mes de mayo, es decir, a finales del mes de mayo estarán incorporados estos cuarenta y siete nuevos examinadores. Nunca habíamos conseguido tener interinos y tener una bolsa de interinos. Convocamos 35 plazas de interinos, y estos interinos estarán hasta que algún día algún funcionario ocupe aquella plaza. Hemos convocado las 35 plazas de interinos y para Gerona se han presentado 183, y eso que pedimos toda una serie de condiciones. Esto quiere decir que hay gente. Para Guipúzcoa se han presentado 192 personas de Guipúzcoa que quieren entrar como interinos. Para Barcelona, 202. Esta es la vía.

¿Cuándo estará esto? Prefiero curarme en salud porque no hay ninguna necesidad de ponerse uno mismo la soga al cuello para luego arrepentirse. Con lo cual, cada vez que en mi casa me preguntan cuándo estará esto, le pongo un coeficiente, basado en la experiencia, de un mes más y entonces es cuando puedo decirlo. Pero, bueno, yo calculo que estos 35 estarán en julio. Acabamos de publicar 60 plazas más de examinadores interinos. Y estas plazas no son genéricas, salen con su sitio, con su territorio, es decir, el que la pide sabe lo que está pidiendo, sabe exactamente qué destino está pidiendo, con lo cual nos ahorramos el problema del no puedo, que tengo la familia en otro sitio, porque usted sabe lo que está pidiendo. Insisto, 47 este mes, 35 para julio. Hace diez días hemos convocado 60 plazas más de interinos. Los que aprueben ocuparán las plazas, pero todo esto nos permite tener una bolsa de interinos con la posibilidad de que, en el momento en que haga falta, vamos a poder, con una cierta agilidad que no tenemos en estos momentos, cubrir las plazas vacantes o las necesidades por acumulación de tareas o por la razón que sea. Insisto, son 47, son 35 y son 60 examinadores interinos. También hemos publicado 100 plazas

de promoción interna. Dentro de la Administración General del Estado hemos lanzado una convocatoria y hay 100 plazas de examinador. Si alguien de la Administración General del Estado quiere, que lo solicite; está en trámite este concurso y yo creo que por esta vía podremos cubrir aproximadamente 30. La semana pasada se convocaron 35 plazas, pero estas son otras, son las de la oferta de empleo público de este año, que sigue un proceso. Estos tienen que hacer oposiciones más un curso de ocho semanas, con lo cual esto va a tardar un año. Sí, pero tengo los 35 interinos cubriendo estas 35 plazas hasta que los otros, algún día, puedan cubrirlas. También estamos mirando otras vías, como el convenio para que los guardias civiles que pasen a la situación de reserva puedan hacer de examinadores. Es verdad, hasta el verano vamos a tener problemas, pero después del verano, con todo este abanico de medidas, de alguna manera debería normalizarse y deberíamos dar un servicio razonable.

Alguien hablaba aquí sobre la importancia de tener permiso de conducir. Me alegro, porque tenemos la impresión de que todo el mundo está hablando de la nueva movilidad como si todos fueran a ir en bicicleta y ya no fuera a hacer falta el automóvil. No es verdad. Gracias a Dios, España no es Madrid y Barcelona, y les aseguro que es verdad que en la España vaciada o en las ciudades intermedias es imprescindible el permiso de conducir. Lo digo porque a veces perdemos de vista cuál es la situación global o general.

En cuanto a Navarra, es verdad, tiene 9 examinadores. Ahora, con este sistema, van a ir 2 más 2 más 4, 8 en total, con lo cual casi doblamos el número de examinadores en Navarra. También está todo preparado para las transferencias desde el punto de vista de la Dirección General de Tráfico. Hemos hecho todos los expedientes y están todos los datos. Nos hemos reunido creo que veinte veces con todo el equipo de la comunidad autónoma, de la Consejería de Interior y Presidencia. Está previsto, está todo preparado y llegará cuando llegue.

Quiero hacer una reflexión para los que piden la transferencia de la competencia. Lo entiendo, lo puedo entender perfectamente, pero deberíamos hacer un esfuerzo para evitar que, cada vez que la Administración tiene problemas, la solución sea la transferencia. La Generalitat tiene problemas también, pero a mí no se me ocurriría, cada vez que tiene un problema la Generalitat en algún área de tramitación o de administración, decir: no, no, la solución está en que lo recupere el Estado. Yo pido un cierto respeto generalizado a las competencias. Ahora toca —esta es mi impresión, esta es una opinión mía, personal— sentarse y hacer que funcione el sistema. Llevamos ya cuarenta años de comunidades autónomas; se han hecho las transferencias que se han hecho y el sistema está superconsolidado. ¿Cuál es el reto? Sentarse y, entre todos, hacer que funcione para el bien de todos, no continuar indefinidamente pidiendo más y más competencias. Es una opinión personal, pero basada en casi cuarenta años de experiencia de alguien que ha trabajado en la Generalitat de Catalunya, de alguien que ha trabajado en el Ayuntamiento de Barcelona y que ahora está trabajando en la Administración del Estado. Tenía ganas de decirlo porque, cada vez que vengo, parece que la solución es una y no, las cosas no son tan sencillas.

¿Comparecencias? Yo estoy encantado de comparecer. En nuestro trabajo es muy importante compartir, divulgar y difundir, hacer una cierta pedagogía, porque no es un tema nuestro, sino que es un tema que afecta a todos. Hablaba de comparecencias más frecuentes y yo estoy absolutamente encantado de comparecer.

El portavoz del Grupo Parlamentario Vasco me hablaba de que no hay autoescuelas en Álava para las personas con discapacidad. No lo sé, lo apunto para preguntarlo. Me llama la atención que, a estas alturas, en este país, haya una provincia en la que no haya ningún sitio ni ningún lugar para preparar a personas con discapacidad para sacarse el permiso de conducir. Llevamos muchos años trabajando el tema de la accesibilidad como para tener este problema. No tenía conocimiento y no soy consciente, porque, además, no es de los problemas que nos llegan ahora —me refiero al de las personas con discapacidad—. Creo que es un tema que está razonablemente resuelto en este país y hacía mucho tiempo que no nos llegaba un problema así.

En cuanto a los cursos de conducción segura y eficiente, haremos igual que con los otros cursos. El Estado dibuja un poco el diseño y, luego, el resto lo ejecuta la comunidad autónoma. ¿Cuál es la previsión? Vamos a sacar una orden ministerial que definirá exactamente las condiciones del curso, no la entidad. Nos importa un pepino la entidad. Queremos el curso, y lo que vamos a certificar es el curso. Entonces, hemos sacado concurso y ya tenemos unas empresas de certificación. La AECA define las condiciones que han de tener estas empresas y va a haber dos empresas de certificación, una para la mitad norte de la península y otra para la mitad sur, y estas van a ser las que van a certificar que estos cursos reúnan las condiciones y serán los cursos que aparecerán registrados y certificados por la DGT. Y, además, establecemos un sistema de inspecciones periódicas para controlar que se cumple. Quédese con la idea básica de la Administración. La Administración regula, el BOE regula y vigila y comprueba el comportamiento de lo que

ha regulado. Nuestro núcleo duro es regular y asegurar, vigilar e inspeccionar el cumplimiento, que las cosas se desarrollen tal y como se han diseñado y tal y como se han previsto. E, insisto, en cuanto a las comunidades autónomas, ocurrirá como en otros temas, es decir, cada uno ejercerá sus competencias en su territorio.

De los interinos he hablado ya, y creo que es lo más importante de todo. También he hablado de la importancia de tener coche.

Al Partido Popular, gracias por agradecer la comparecencia. ¿Autocrítica? Sí. A ver si lo sé explicar con cariño. Puedo entender perfectamente que el ciudadano al que le hemos puesto una multa diga que el único afán de la DGT es recaudatorio. Vale, a nadie le gusta que se la pongan, pero me duele que un representante de los ciudadanos diga esto. Llevamos ya muchos años de política de seguridad vial, llevamos muchos años haciendo un gran esfuerzo para que todo se diluya diciendo: No, esto que hacen es todo por afán recaudatorio. (*Aplausos*). Elevemos el nivel, no podemos ni debemos bajar el nivel y hablar de afán recaudatorio. Insisto: que en una red social haya un tío al que hayamos puesto una multa y que diga que estos lo hacen únicamente por afán recaudatorio, va de suyo, pero, a partir de cierto nivel, deberíamos cuidar y evitar decirlo.

¿Que qué opino del peaje? Pues se lo voy a decir sinceramente. En todos los países europeos se paga la conservación y el mantenimiento de las carreteras de alta capacidad, en todos. Este es un país en el que hemos estado pagando, pero han acabado las concesiones y lo está pagando el presupuesto del Estado. No podemos. Usted cuando va a en tren no va gratis. Hay unas infraestructuras que hay que pagar, aquí y en cualquier país. Se puede discutir, pero hay que tener en cuenta lo siguiente. Uno, que es solo el coste de la conservación y el mantenimiento. Dos, que es un tema de Estado. Y haríamos bien en ponernos de acuerdo todos para resolver este tema de Estado. No podemos cargar a los presupuestos del Estado la conservación y el mantenimiento de autopistas y autovías y hacer que la pobre abuelita que cobra una pensión, que está en un piso y que no tiene coche, esté pagando la conservación y el mantenimiento de las carreteras de alta velocidad. El que lo usa, lo paga. Vamos a tener que poner el cascabel al gato y deberíamos evitar aquello típico, para desgastar, de no, ahora tú, porque yo estoy en la oposición, y el uno por el otro no hacerlo. Porque tiene un evidente desgaste político. Porque, si no, ¿sabe cómo acabará? Que Bruselas nos dirá: Óyeme, envío dinero, pero no es para que paguéis la conservación y el mantenimiento de las carreteras; los fondos os los estoy enviando para otra cosa. Por lo tanto, este es un tema de Estado y haríamos todos bien en tener la altura de miras suficiente como para sacarlo del debate político, porque se presta mucho este tema al debate político.

¿Que si nos preocupa que el tráfico vaya a carreteras convencionales? No, porque el viaje largo se hace por autopista o autovía, y nadie se va a meter a hacer un viaje largo por carretera convencional. La carretera convencional es para un viaje de media o corta distancia, no para hacer un viaje de 500 kilómetros. Nadie con sentido común lo hará, con lo cual, no nos preocupa el trasvase de tráfico de las carreteras de alta capacidad, autovías y autopistas, a las carreteras convencionales.

En cuanto a reforzar la plantilla de la Guardia Civil, todos estamos absolutamente de acuerdo. Cuantos más policías tengamos, mejor.

Es verdad, no he hablado de los uniformes de la Guardia Civil ni de la conciliación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ni de los horarios de trabajo de la Guardia Civil de Tráfico, porque me parecía que no debía yo aquí, en este marco, bajar a estos niveles, casi diría, internos, aun siendo muy importantes.

Por último, aquí se hace un presupuesto que aprueban ustedes y es verdad que, si a final del año ha habido más ingresos que gastos —que normalmente hay más ingresos que gastos—, esto va a una cuenta de Hacienda y se utiliza. Es así, pero lo ha sido también todos los años que han gobernado ustedes, los que gobernamos antes nosotros y, antes, los años que también habían gobernado ustedes. Esta es una práctica que, además, está reflejada en unos Presupuestos Generales del Estado que me imagino que pasan por esta Casa, con lo cual, no le veo yo nada sorprendente.

En cuanto a automóviles y seguro obligatorio, tenemos un sistema que está bastante bien. Cuando los coches pasan por los radares, leen las matrículas y nosotros contrastamos estas matrículas con la base de datos de ITV o de seguro. Y, entonces, si nos sale ¡tran tran! y rojo, podemos enviar una multa porque tenemos un vehículo que hemos identificado, que está circulando y no nos consta que tenga seguro o que haya pasado la ITV. Con lo cual, el sistema es bastante eficiente. Es verdad que la base de datos no es perfecta y tenemos que poner algunos coeficientes para no enviar sanciones a quien no corresponde.

Al representante del PSOE, gracias por su apoyo, gracias por su solidaridad y gracias por su compromiso, gracias por su voluntad de construir. Y, si quieren que comparezca más, para mí será un placer.

Hoy he estado con el alcalde de Logroño, he estado hablando con él y es verdad que le han dado un premio por cuestiones de movilidad.

Acabo con dos mensajes. Uno es —vamos a ver si lo sé explicar— que no somos malos en seguridad vial. Hará quince días, la Unión Europea publicó el *ranking* de los países europeos en seguridad vial. España está en la cuarta posición del *ranking* de toda la Unión Europea, con 29 fallecidos por millón de habitantes. Solo tenemos por delante a Suecia, a Malta —es una cosa rara— y a Dinamarca. Pero, atención, en el *ranking* de la Unión Europea, con 29 muertos por millón de habitantes, estamos por delante de Alemania, con 33 fallecidos por millón de habitantes; estamos por delante de Francia, con 38 fallecidos por millón de habitantes; estamos por delante de Holanda, que para nosotros siempre había sido un referente histórico en materia de seguridad vial. Es decir, como en tantas cosas, somos buenos, pero no sabemos venderlo. Esto es un clásico de nuestro país. Vas el *ranking* y dices: pues sí que somos buenos. Sí, pero no sabemos venderlo o no lo sabemos explicar bien, y nosotros no somos conscientes de que, en el comparativo europeo, salimos bastante bien parados.

Y, por último, presidenta, querría invitarles a visitar la Dirección General de Tráfico si les interesa el tema, si les gusta el tema y si quieren conocerlo y conocer al equipo y la tecnología, que es muy interesante. Estaríamos encantados si una delegación de ustedes quisiera venir. Estamos a su disposición para cuando quieran visitar la Dirección General de Tráfico, que tampoco está tan lejos. (*Aplausos*).

La señora PRESIDENTA: Gracias, señor Navarro.

Una vez que ha realizado la réplica, tenemos la posibilidad de dúplica para aquellos senadores o senadoras que quieran intervenir. Les vamos a dar un tiempo de cinco minutos. Entre los que quieran la palabra, empezaremos por los grupos de menor a mayor.

Señora Merelo, ¿quiere la palabra? (*Asentimiento*). Pues la tiene.

La señora MERELO PALOMARES: Gracias, señora presidenta.

Señor director general de Tráfico, usted estará de acuerdo en todo conmigo, pero, tras sus respuestas, queda de manifiesto que la voluntad de este Gobierno, al que usted representa hoy aquí, va en la tónica de los anteriores del señor Rajoy y del señor Zapatero, es decir, empujar al Estado en favor de aquellos reinos de taifas conocidos como comunidades autónomas, y que la Policía Nacional y la Guardia Civil pierdan presencia en todo el territorio nacional. Por mucho que se esfuerce el señor Grande-Marlaska en asegurar que la Guardia Civil mantendrá todos sus efectivos en Galicia, cuesta creerles, sobre todo valorando estas acciones a largo plazo. Además, si este traspaso de competencias se sigue extendiendo al resto de autonomías, la consecuencia inmediata es que el número de guardias civiles en España va a disminuir, por mucho que ustedes intenten ocultarlo. Y lo más grave de este asunto, ¿sabe lo que es? Pues que se ponga en duda, de esta forma, la profesionalidad de este instituto armado y se le resten competencias por puro capricho político, por comprar la paz con los nacionalistas y el resto de socios antiespañoles de este Gobierno.

Todo lo anterior no hace más que poner de manifiesto que solo queda Vox.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora.

Por el Grupo Ciudadanos, sigue sin estar presente su portavoz.

El senador Cleries tiene la palabra, si la quiere. (*Denegaciones*).

Entonces, por el Grupo Izquierda Confederal, tiene la palabra el senador Martínez.

El señor MARTÍNEZ URIONABARRENETXEA: Gracias, presidenta. Intervendré muy brevemente.

Señor Navarro, no me ha contestado cuál es la actitud, la situación mayoritaria de la Guardia Civil en Navarra respecto de las competencias de tráfico, porque hubo anuncios en prensa que eran francamente preocupantes en cuanto a la aceptación por parte de algunos grupos de la Guardia Civil de esa transferencia.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador.

Por el Grupo Nacionalista Vasco, tiene la palabra el senador Uribe.

El señor URIBE-ETXEBARRIA APALATEGUI: *Eskerrik asko*, presidenta.

*Eskerrik asko*, muchas gracias, señor Navarro. Quiero agradecerle su disposición.

Intervendré telegráficamente. En relación con los problemas que tenemos en Álava para que personas con alguna discapacidad puedan examinarse, si me permite, al terminar la comisión le trasladaría alguna información para que tuviese datos más concretos y, a partir de ahí, ver si se puede solucionar el asunto.

En cuanto a los examinadores, agradezco que estén intentando buscar algún tipo de solución, pero el problema de la escasez de examinadores no viene exclusivamente provocado por la pandemia, sino que se retrotrae a fechas bastante anteriores. Usted sabe que el problema no son las plazas, sino cubrirlas, y desde ese punto de vista yo le pediría que prestara cierta atención, tal como nos han pedido las propias autoescuelas en Euskadi, a las jubilaciones del personal que está dedicado a examinar, así como a las rotaciones, porque puede haber problemas que igual no son fácilmente detectables. Por ejemplo, puede suceder que la carestía de la vivienda en Guipúzcoa, una cosa tan práctica del día a día de las personas, en este caso de los examinadores, provoque que renuncien a prestar sus servicios allí y prefieran otros territorios. Por lo tanto, el tema de las remuneraciones quizá habría que mirarlo.

Hablaba del sistema autonómico en general y decía que está consolidado. Y ya que me habla en general, permítame que yo también le comente en general. Quizá usted ya sepa que el Estatuto de Gernika, que data de 1979 —son más de cuarenta años—, es una ley orgánica que todavía no está completa. Tenemos todavía pendientes aproximadamente treinta y siete transferencias. Es una ley, y el que esté en contra de eso evidentemente está en contra de la ley. Y le quiero decir que, como usted bien sabe, las facultades en materia de seguridad vial, y en lo que respecta al Gobierno vasco, a Euskadi, se transfirieron en 1983, pero quedan algunas funciones inherentes a esa competencia en general de la seguridad vial que esperamos que en las próximas semanas o en los próximos meses se puedan cumplimentar, en función de lo pactado entre el Gobierno vasco y el Gobierno central. Ya sabe que hay algunas materias que forman parte de la materia general de la seguridad vial.

Le reitero el agradecimiento de mi grupo.

Gracias

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador.

Por Esquerra Republicana-EH Bildu, tiene la palabra la senadora Cortès.

La señora CORTÈS GÈS: Gracias, presidenta.

Señor director general, perdone, pero no he entendido muy bien el baile de cifras que antes nos ha dado: 47, 35, 60, 100. Yo le pregunto: ¿Cuántas plazas de interinas administrativas? ¿Cuántas plazas de interinas examinadoras? ¿Todas estas plazas son para interinas en Girona? ¿Son para interinas en Barcelona? ¿Son para interinas en Girona y Barcelona? ¿Son para interinas de Girona, Barcelona y Lleida? ¿O son para todo el Estado? No lo he entendido y me gustaría que me lo volviera a explicar. Quizá la Dirección General de Tráfico tenga una bolsa de interinos para cubrir con cierta urgencia, pero también tendrán que prever que no todos estarán esperando a que les llamen ustedes algún día para hacer algún examen. Quizá no lo he entendido bien, pero así será difícil que funcione. Ya veremos.

Y otra cosa, señor director, seguiremos reclamando el traspaso de competencias del Estado a la Generalitat de Catalunya. Nos gustaría no tener que hacerlo y no tener que insistir en el tema, pero seguiremos haciéndolo para mejorar el servicio y para mejorar la calidad de vida de nuestros ciudadanos y ciudadanas hasta la constitución de la república catalana.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora Cortès.

Por el Grupo Popular en el Senado, tiene la palabra el senador Gregorio.

El señor GREGORIO LÓPEZ: Muchas gracias, presidenta.

Yo no querría haber entrado en ese debate de espejismos, de cortoplacismo, de mirar el presente y hacia el futuro, de la ley contra el cambio climático... No ha dicho usted, señor portavoz del Grupo Socialista, cuántas enmiendas se presentaron y cuántas se aprobaron, y algo tendríamos que decir. Y le voy a decir una cosa: los peros son importantes en la vida, porque nos pueden llevar a seguir haciendo las cosas bien para mejorarlas. E insisto, para mejorarlas. Yo aquí he dicho que, en cuanto a las medidas de seguridad vial, tenemos que ir juntos, porque es cierto que supone salvar vidas humanas. Está claro.

Yo le comentaba, director, que es cierto que hay ese sentir por parte del ciudadano respecto a ese tema. No es algo que yo diga, sino que hay ese sentir, y aquí habría que trabajar para ello. Y le digo una cosa, aunque no quisiera hacerlo. ¿Sabe usted quién fue el que hizo el mayor recorte en España de agentes de la seguridad y de la Guardia Civil? ¿Sabe quién fue? El señor presidente Zapatero, socialista, como el señor presidente Sánchez. Y cuando el señor Rodríguez Zapatero decía que estábamos en la Champion, fue el Partido Socialista quien hizo el mayor recorte. Le voy a decir, y esto es objetivo, que en 2009 había 4375 agentes; en 2010, gobernando Rodríguez Zapatero, se pasa a 454, y le deja a Rajoy

para el 2011 solo 470. ¿Sabe los que dejó el señor Rajoy al señor Sánchez? En 2017 le dejó 5132, la mayor oferta de empleo público en los últimos ocho años. ¿Por qué tenemos que hablar del pasado si estamos hablando de seguridad vial? Me gustaría que me lo explicara, porque los máximos recortadores fueron los que dejaron 96 000 millones de deuda en este país, y de ellos, 16 000 millones en sanidad, que se dice pronto. *(Aplausos)*. Y no entremos en más cosas.

Yo le comentaba lo de lo de la Comunidad Foral de Navarra porque hay una hoja de ruta de independentistas que han dicho textualmente que quieren expulsar a la Guardia Civil. Expulsarla. Eso es lo que no me parece correcto, y por eso se lo preguntaba.

Dice que hay que pagar las autovías y le pongo el mismo ejemplo. Cuando esa viejecita con ese sueldecito vaya al médico, ¿tiene que pagar también la autovía? Desgraciadamente en muchos pueblos de España la única salida es a la autovía. Por lo tanto, cuando esa viejecita vaya al médico, va a tener que pagar. Yo creo que hay que reconsiderar esa situación. Pero es que, además, ya hemos hablado de que las carreteras convencionales son las que más siniestralidad tienen. En el momento de que a nuestros compatriotas les digamos que tienen que pagar por ir a al médico, se van a meter por carreteras convencionales, y yo sí que le puedo decir, porque conozco muchas, que les falta una pasadita.

No me ha respondido sobre el sistema CAPA ni sobre los drones; si va a existir o no va a existir. En cuanto a lo de los seguros, mal vamos, porque si hay tres millones de coches por ahí circulando y no los localizamos, mal vamos.

Y también quería decir al portavoz del Grupo Socialista, el señor Díaz, que al proyecto premiado hoy, Calles Abiertas, le llaman el proyecto de las calles grafiteadas. Pregunten a los ciudadanos y luego analicen si es positivo dicho proyecto, porque, menos carriles, mucha pintura en contra, pero —y fíjense— de motoristas y de ciclistas, y lo que pretendemos es que por lo menos también tengan movilidad. Por lo tanto, no echemos las campanas al vuelo, porque siempre tenemos algo por lo que bajar la cabeza.

Creo en la seguridad vial, y se lo vuelvo a repetir, director. Muchas gracias por venir. Creo en la escuela, creo en la educación y en ese punto estaremos, porque por ahí podemos conseguir cosas para este país. En otras, en cambio, creo que deben bajar ustedes a la realidad.

Muchas gracias. *(Aplausos)*.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el senador Díaz, por tiempo de cinco minutos.

El señor DÍAZ MARÍN: Muchas gracias. No se preocupe, no me voy a explayar.

Quisiera hacer algunas consideraciones respecto a una cuestión que hemos escuchado en este último turno de palabra. Al señor Gregorio López le quiero invitar a mi tierra, a Logroño. Además, hay un senador de su grupo parlamentario que también es de mi tierra, y le quiero invitar para que conozca de primera mano, porque se nota que desconoce ese proyecto de Logroño, Calles Abiertas, que ha merecido ese primer premio nacional porque verdaderamente es algo que funciona con esos entornos mucho más amables y más naturales, y creo que es lo que se está consiguiendo.

Y por no salir de mi tierra y sobre la falta de efectivos, ustedes, justo antes de irse del Gobierno, decían que en nuestro país hacía falta 28 000 agentes, en concreto, de la Guardia Civil, y la realidad es que en sus años de Gobierno, en una zona, en una tierra eminentemente rural, como la mía, La Rioja, hicieron desaparecer 200 agentes; es decir, que con ustedes se redujo la capacidad operativa y los efectivos, y esa es una evidencia que se puede comprobar cuartel por cuartel.

Pero independiente de eso, yo me quedo con que esta ha sido una comparecencia sumamente nutritiva, a pesar de las reticencias de algunos. Todos los grupos parlamentarios hemos agradecido su presencia y su comparecencia que, además, ha sido especialmente pedagógica en temas tan sensibles y tan importantes, señor Navarro, y yo se lo quiero agradecer. El Grupo Socialista recoge el guante para esa visita a las instalaciones. Creo que el futuro pasa por hacer uso de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación; esa lectura que se puede hacer a través de la inteligencia, tanto de nuestras carreteras, como de la que viene instalada en los vehículos. Tiene que hablarse, tiene que conocerse, tiene que mejorarse, y ello desde luego redundará en un mejor beneficio para la ciudadanía.

Y me quedo con esa parte importantísima de los tramos urbanos, porque el dato está ahí. Es verdad, es muy probable que las mejoras en la seguridad activa de los propios vehículos hayan contribuido a ese descenso, sobre todo en la mortalidad y los heridos graves en carretera, pero ahora nos queda efectivamente actuar en las ciudades, y las administraciones públicas tienen que ponerse a ello. Creo que ese convenio que firmó la Dirección General de Tráfico con la Federación Española de Municipios y Provincias, con ese

manual para la aplicación de esa reducción general a 30 kilómetros por hora, es algo fundamental. Creo —y también lo ha dicho el señor Gregorio López— que la importancia que tienen los ayuntamientos es fundamental.

Y hay algo que no me resisto a decir a la que parece ser o se erige como la máxima defensora de la patria en esta comisión, y es que no se pueden tolerar determinadas cosas que se dicen. Verdaderamente las comunidades autónomas son Estado. Insisto, las comunidades autónomas son Estado y es algo fundamental que hay que recordar, porque parece que hay gente que dice determinadas cosas intencionadamente. ¿Y saben lo que hace pequeño un Estado? A un Estado lo hacen pequeño los recortes y la corrupción, que precisamente esa formación política ampara en tres comunidades autónomas con otro partido político.

Muchas gracias. *(Aplausos)*.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador.  
Señor director, si lo desea, puede intervenir.

El señor DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO (Navarro Olivella): Sí, intervendré un minuto. Gracias, señora presidenta.

Al portavoz del Grupo Vasco le diría que yo he dado una opinión, y además creo que hasta el ciudadano lo pide: siéntense, coordínense, pónganse de acuerdo y hagan que el modelo del Estado autonómico funcione. Punto. Me da la impresión de que es un acierto y que es lo que tocaría ahora. Pero, en todo caso, como digo, es una opinión, y nada más.

A la portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya le diré que no es que usted no lo haya entendido, es que yo no me he explicado bien. A Barcelona van a ir once examinadores; a Sabadell, un examinador más; a Gerona, seis examinadores más; a Lleida, tres examinadores más, y a Tarragona, dos examinadores más.

En cuanto al portavoz del Grupo Popular, pido disculpas. Es verdad que yo había interpretado que usted decía que todo lo que hacíamos nosotros era con afán recaudatorio, cuando lo que había dicho usted es que hay ciudadanos que opinan así; y tiene razón, lo comparto. Y ello quiere decir que tenemos un problema de comunicación; si al final el ciudadano opina eso, el problema no lo es tanto del ciudadano, sino nuestro, porque no hemos sabido trasladarlo, aun cuando —y hago un poco de demagogia— nuestro objetivo es sanciones cero, porque eso querrá decir que todos los ciudadanos cumplen las normas. ¡Qué bonito! *(Risas)*.

En cuanto a lo de la abuelita, cuando se pone un peaje del tipo que sea, normalmente siempre se excluye algunos casos; por ejemplo, el viaje diario, cotidiano del que tiene que coger la autovía cada día para ir y volver del trabajo queda exento, porque, de lo contrario, le crujiríamos; como también el viaje obligado por razones de estudios, y aquí perfectamente también se podría poner que la abuelita, cuando va al médico, también quede excluida. Es decir, que hay un cierto margen.

En cuanto al sistema CAPA, le agradecería que me diera una alternativa. Teníamos un sistema; nos denunciaron las autoescuelas y la Comisión Nacional de la Competencia nos dijo que lo hacíamos mal, y es que con todo lo nuevo siempre hay rechazo. Pero lo estamos haciendo de acuerdo con la Confederación de autoescuelas, y tenemos una comisión para perfeccionar progresivamente diversos aspectos de CAPA, y de momento así vamos haciéndolo.

En cuanto a los drones, es nuevo, con lo cual vamos poco a poco viendo los datos. Yo creo que tiene unas posibilidades, sobre todo para la visión del tráfico, y pueden vigilar grandes infracciones. Si alguien se salta el stop o pisa la línea continua, aquí podría haber algo de drones.

Y, por último, un tema que no ha salido, pero que quiero compartir con ustedes, es el siguiente. Parece que somos razonablemente buenos en el tema de seguridad vial. Latinoamérica. Uno de los principales problemas que hay en toda la región son los accidentes de tránsito. Es un drama. Por tanto, creo —y este es un proyecto colectivo de todo el país— que deberíamos ser capaces de ir a Latinoamérica, trasladarles nuestra experiencia y ayudarles a reducir los altos índices de siniestralidad. Yo creo que tenemos una obligación ética y moral de hacerlo, pero, además detrás de todo hay empresas, empresas españolas y empresas que se han especializado que también tendrían su oportunidad. Con lo cual lo dejo ahí porque creo que este es un proyecto muy sugestivo.

Muchas gracias. Les esperamos en la Dirección General de Tráfico. *(Aplausos)*.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señor director.

Habíamos aceptado de buen grado la invitación a la Dirección General de Tráfico en cuanto lo del COVID esté un poco más controlado; pero también nos seduce la idea de ir más adelante, si la Cámara nos lo permite, a Latinoamérica.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Interior

Núm. 205

5 de mayo de 2021

Pág. 36

El señor DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO (Navarro Olivella): Y queda otra: Mérida, la escuela de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, a la que llamamos West Point. Es precioso, es espectacular.

La señora PRESIDENTA: Y teníamos interés en ir, ¿pero sabe que hay un virus?

El señor DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO (Navarro Olivella): Sí.

La señora PRESIDENTA: Pues apareció y nos ha impedido viajar a todas partes. Yo soy miembro de la Asamblea de la OTAN y llevo no sé cuánto tiempo sin ir a ningún lado. *(Risas)*.

Agradecemos mucho su presencia. Y, recogiendo el sentir mayoritario de la comisión, como en esta Casa, como antes se ha dicho, no podemos tener la relación que tiene el Congreso porque allí hay una comisión específica de seguridad vial y aquí no, procuraremos que dentro del tiempo que considere más oportuno vuelva a estar aquí en contacto con nosotros.

Sin nada más que tratar, levantamos la sesión.

*Eran las dieciocho horas y diecinueve minutos.*