



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2024

XV LEGISLATURA

Núm. 102

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARTA MADRENAS I MIR

Sesión núm. 2

celebrada el miércoles 24 de abril de 2024

Página

ORDEN DEL DÍA:

- Delegación en la Mesa de la Comisión de las facultades reguladas en el artículo 44 del Reglamento, concordante con la Resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. (Número de expediente 042/000001) 3
- Ratificación del acuerdo de la Mesa, oídos los portavoces, sobre las siguientes solicitudes de comparecencia del Director General de Tráfico (Navarro Olivella):
- Para informar sobre la discriminación lingüística en los exámenes para acceder a distintos permisos de circulación con vehículos a motor y la imposibilidad de realizarlos en catalán. A petición del Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 212/000040) 4
 - Para informar sobre el colapso en las listas de espera para examinarse de los distintos permisos de circulación con vehículos a motor en Cataluña y las Illes Balears. A petición del Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 212/000041) 4
 - Para dar cuenta del plan de actuaciones previsto por el organismo autónomo para la XV legislatura en el ámbito de la seguridad vial. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000084) 4

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Celebración, en su caso, de las comparecencias del Director General de Tráfico, votadas favorablemente por la Comisión	5
Comparecencia del Director General de Tráfico (Navarro Olivella):	
— Para informar sobre la discriminación lingüística en los exámenes para acceder a distintos permisos de circulación con vehículos a motor y la imposibilidad de realizarlos en catalán. A petición del Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 212/000040)	5
— Para informar sobre el colapso en las listas de espera para examinarse de los distintos permisos de circulación con vehículos a motor en Cataluña y las Illes Balears. A petición del Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 212/000041)	5
— Para dar cuenta del plan de actuaciones previsto por el organismo autónomo para la XV legislatura en el ámbito de la seguridad vial. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000084)	5
Posposición de la contestación a la siguiente pregunta:	
— Estado en que se encuentra el desarrollo del Real Decreto que regula los procedimientos para la realización de controles iniciales, periódicos o aleatorios, durante el ejercicio de la actividad profesional, de alcohol, drogas de abuso y sustancias psicoactivas y medicamentos, al personal que ostente el puesto de conductor de vehículo de transporte de viajeros y mercancías por carretera (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/003084). Autor: Pascual Rocamora, Sandra (GP) Montesinos de Miguel, Macarena (GP) Melgarejo Moreno, Joaquín (GP) Parra Aparicio, Julia (GP) Sánchez Pérez, César (GP) González Pons, Esteban (GP) Ibáñez Hernando, Ángel (GP) Herrero Bono, José Alberto (GP) Rojas Manrique, Juan Antonio (GP) Moraleja Gómez, Tristana María (GP) Alfonso Silvestre, Alma (GP) Cabezón Casas, Tomás (GP) Clemente Muñoz, Raquel (GP) García Adanero, Carlos (GP) Núñez González, Noelia (GP) Pedreño Molina, Juan Luis (GP) Pérez Osma, Daniel (GP) Ramajo Prada, Óscar (GP) Requena Ruiz, Juan Diego (GP) Sánchez Ojeda, Carlos Alberto (GP) (Número de expediente 181/000111)	32

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 3

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

DELEGACIÓN EN LA MESA DE LA COMISIÓN DE LAS FACULTADES REGULADAS EN EL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO, CONCORDANTE CON LA RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DE LA CÁMARA DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1983. (Número de expediente 042/000001).

La señora **PRESIDENTA**: Bona tarda.

Crec que disposen vostès del sistema d'interpretació. Els deixo uns segons perquè puguin, qui l'interessi, posar-se'l. Perfecte.

Anem a donar inici a la primera de les Comissions que anirem celebrant de Seguretat Vial. El primer punt de l'ordre del dia seria la possible delegació a la Mesa de la Comissió de les facultats regulades a l'article 44 del Reglament.

En aquest sentit, es va acordar per part dels membres de la Mesa —jo no hi era present, però tinc constància que es va acordar així— que primer es votarà si la delegació és condicionada. Serà sí o no condicionada. I, en segon lloc, suposant que surti que no a que sigui condicionada, es votarà si sí o no incondicionada. No sé si algun diputat, alguna senyoria, té algun dubte respecte al que acabo de dir.

Perfecte. Primer votaríem sí o no a que sigui condicionada. Vinga. Ho farem a mà alçada.

Vots a favor de la delegació de forma condicionada. Moltes gràcies.

Vots en contra de la delegació condicionada. Moltes gràcies.

Demano abstencions, però crec que tothom ha votat. D'acord. No hi ha abstencions.

Com que ha quedat refusada la delegació condicionada, ara procedirem a votar la delegació incondicionada.

Disculpi. Disset vots a favor, divuit vots en contra i zero abstencions. Gràcies.

Ara procedirem a votar la delegació incondicionada. Vots a favor de la delegació incondicionada. Vots en contra. Abstencions.

Ho lamento. Hi ha algú que no hagi votat?

Si els sembla correcte, jo em quedo més tranquil·la si tornem a votar les dues, perquè no sé on s'ha produït l'error, i ara ens fixarem qui ha votat i qui no. Ho lamento. Ho tornem a fer.

Procedim a fer votació sobre la delegació condicionada. Tornem a començar. Condicionada. Vots a favor. Vots en contra de la condicionada. Han sigut divuit i no hi ha abstencions perquè som trenta-cinc. Per tant, respecte a la condicionada, igual que en la primera ocasió, serien disset vots a favor i divuit en contra.

I ara anem a votar la incondicionada. Vots a favor de la incondicionada. Moltes gràcies. Vots en contra de la incondicionada. Abstencions.

Per tant, ha resultat aprovada la delegació incondicionada amb divuit vots a favor i disset en contra. Moltes gràcies.

Buenas tardes.

Creo que disponen ustedes del sistema de interpretación. Les dejo unos segundos para que a quien le interese se pueda poner los auriculares. Perfecto.

Iniciamos la primera de las sesiones que iremos celebrando de Seguridad Vial. El primer punto del orden del día sería la posible delegación en la Mesa de la Comisión de las facultades reguladas en el artículo 44 del Reglamento. En este sentido, se acordó por parte de los miembros de la Mesa —yo no estaba presente, pero tengo constancia que se acordó así— que primero se va a votar si la delegación es condicionada. Será sí o no a la delegación condicionada. A continuación, suponiendo que salga que no a que sea condicionada, se votara sí o no a la delegación incondicionada. No sé si algún diputado, señorías, tiene alguna duda respecto de lo que acabo de decir. (Pausa).

Perfecto. Primero votaríamos sí o no a que sea condicionada. Vamos allá. Lo haremos a mano alzada.

Votos a favor de la delegación de forma condicionada. (Pausa). Muchas gracias. Votos en contra de la delegación condicionada. (Pausa). Muchas gracias. ¿Abstenciones? (Pausa). Creo que todo el mundo ha votado y no hay abstenciones.

Como ha quedado rechazada la delegación condicionada, ahora vamos a votar la delegación incondicionada. (Un señor diputado: ¿El número de votos?) Disculpen. Son 17 votos a favor, 18 votos en contra y cero abstenciones. Gracias.

Ahora procederemos a votar la delegación incondicionada. ¿Votos a favor de la delegación incondicionada? (Pausa). ¿Votos en contra? (Pausa). ¿Abstenciones? (Pausa).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 4

Lo lamento, ¿hay alguien que no haya votado? (Un señor diputado: Se ha contado mal, creo. No está bien, es que faltan dos grupos). Sí, pero no puede ser. No suman lo mismo y, si todo el mundo ha votado, me imagino que... (Una señora diputada: ¿Cuántos somos en total hoy aquí?—Pausa). Somos 35 con nosotros también.

Si les parece correcto, yo me quedo más tranquila si volvemos a votar las dos porque no sé dónde se ha producido el error, y ahora nos vamos a fijar en quién ha votado y quién no. Lo lamento, lo volvemos a hacer.

Procedemos a hacer votación sobre la delegación condicionada. Volvemos a empezar. Condicionada. Votos a favor. (Pausa). ¿Votos en contra de la condicionada? (Pausa). Han sido 17 y 18, y no hay abstenciones porque somos 35. Por tanto, respecto a la condicionada, igual que en la primera ocasión, serían 17 votos a favor y 18 en contra.

Y ahora, la incondicionada. ¿Votos a favor de la incondicionada? (Pausa). Muchas gracias. ¿Votos en contra de la incondicionada? (Pausa). ¿Abstenciones? (Pausa). Ahora sí.

Por tanto, ha resultado aprobada la delegación incondicionada con 18 votos a favor y 17 en contra. Muchas gracias.

RATIFICACIÓN DEL ACUERDO DE LA MESA, OÍDOS LOS PORTAVOCES, SOBRE LAS SIGUIENTES SOLICITUDES DE COMPARECENCIA DEL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO (NAVARRO OLIVELLA):

- **PARA INFORMAR SOBRE LA DISCRIMINACIÓN LINGÜÍSTICA EN LOS EXÁMENES PARA ACCEDER A DISTINTOS PERMISOS DE CIRCULACIÓN CON VEHÍCULOS A MOTOR Y LA IMPOSIBILIDAD DE REALIZARLOS EN CATALÁN. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 212/000040).**
- **PARA INFORMAR SOBRE EL COLAPSO EN LAS LISTAS DE ESPERA PARA EXAMINARSE DE LOS DISTINTOS PERMISOS DE CIRCULACIÓN CON VEHÍCULOS A MOTOR EN CATALUÑA Y LAS ILLES BALEARS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 212/000041).**
- **PARA DAR CUENTA DEL PLAN DE ACTUACIONES PREVISTO POR EL ORGANISMO AUTÓNOMO PARA LA XV LEGISLATURA EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000084).**

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies. Passem ara al següent punt de l'ordre del dia, que és la ratificació de l'acord de la Mesa, un cop escoltats els portaveus sobre les sol·licituds de compareixença. Eren tres sol·licituds de compareixença: una per part del Grup Parlamentari Republicà respecte a la discriminació lingüística en els exàmens per accedir als permisos de circulació; una altra, també del Grup Parlamentari Republicà, respecte a informació sobre el col·lapse en les llistes d'espera per examinar-se dels permisos de circulació a Catalunya i, en tercer lloc, una proposta del Grup Parlamentari Popular sobre el pla d'actuacions previst per aquest organisme autònom en l'àmbit de seguretat vial.

Per tant, abans de demanar al director general, primer s'hauria d'aprovar si estem d'acord que comparegui. Si els sembla bé, per assentiment.

Perfecte, ja està. Queda aprovat també per assentiment.

Pasamos ahora al segundo punto del orden del día, que es la ratificación del acuerdo de la Mesa, una vez oídos los portavoces sobre las solicitudes de comparecencia, que eran tres. Una por parte del Grupo Parlamentario Republicano, respecto a la discriminación lingüística en los exámenes para acceder a los permisos de circulación; otra, también del mismo grupo, respecto a información sobre el colapso en las listas de espera para examinarse de los permisos de circulación en Cataluña y, en tercer lugar, una solicitud del Grupo Parlamentario Popular sobre el plan de actuaciones previsto por este organismo autónomo en el ámbito de seguridad vial.

Por lo tanto, antes de pedir al director general, de solicitárselo, tenemos que decir si estamos a favor de que comparezca. Si les parece bien, por asentimiento. (Asentimiento).

Perfecto. Pues ya está. Queda aprobado por asentimiento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 5

CELEBRACIÓN, EN SU CASO, DE LAS COMPARECENCIAS DEL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO, VOTADAS FAVORABLEMENTE POR LA COMISIÓN.

COMPARECENCIA DEL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO (NAVARRO OLIVELLA):

- **PARA INFORMAR SOBRE LA DISCRIMINACIÓN LINGÜÍSTICA EN LOS EXÁMENES PARA ACCEDER A DISTINTOS PERMISOS DE CIRCULACIÓN CON VEHÍCULOS A MOTOR Y LA IMPOSIBILIDAD DE REALIZARLOS EN CATALÁN. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 212/000040).**
- **PARA INFORMAR SOBRE EL COLAPSO EN LAS LISTAS DE ESPERA PARA EXAMINARSE DE LOS DISTINTOS PERMISOS DE CIRCULACIÓN CON VEHÍCULOS A MOTOR EN CATALUÑA Y LAS ILLES BALEARS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 212/000041).**
- **PARA DAR CUENTA DEL PLAN DE ACTUACIONES PREVISTO POR EL ORGANISMO AUTÓNOMO PARA LA XV LEGISLATURA EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000084).**

La señora **PRESIDENTA**: Per tant, ja podem celebrar la compareixença del director general de Trànsit. Mentrestant, els recordo, tal com vam acordar amb la Mesa de Portaveus, que el compareixent podrà intervenir per un temps il·limitat, com és costum. Després, cada grup, set minuts. Després podrà tornar a respondre el director general de Trànsit. Per acabar, cada grup, un altre cop en tres minuts més. I, finalment, tancaria, com és costum.

Moltes gràcies. Volem agrair al director general de Trànsit que hagi pogut estar aquí amb nosaltres en aquesta primera Comissió. Crec que ja té informació sobre les tres peticions, quins eren els motius pels quals se'ls demanava que vostè comparegués aquí davant de la Comissió. Els coneix, veritat, senyor director? Perfecte.

Vostè mateix té la paraula i després els grups també farem les nostres intervencions respecte al que vostè ens hagi avui dirigit a nosaltres en la Comissió.

Moltes gràcies i té la paraula.

Por lo tanto, ya podemos celebrar la comparecencia del director general de Tráfico. Mientras tanto les recuerdo, como acordamos con la Mesa de Portavoces, que el compareciente podrá intervenir por un tiempo ilimitado, como es costumbre; después tendrán siete minutos, podrá volver a responder el director general de Tráfico, y después cada grupo, tres minutos más, y, finalmente, cerraríamos, como es costumbre.

Muchas gracias. Queremos agradecer al director general de Tráfico que haya podido estar aquí hoy con nosotros, en esta primera Comisión. Creo que ya tiene información sobre las tres peticiones, cuáles eran los motivos por los cuales se le pedía que usted compareciera hoy aquí en la Comisión. ¿Los conoce verdad? Perfecto. Usted tiene la palabra, y después los grupos también vamos a hacer nuestras intervenciones en relación con lo que usted hoy nos haya explicado aquí en la Comisión.

Muchas gracias y tiene la palabra.

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

Es un gusto y un privilegio comparecer de nuevo ante la Comisión de Seguridad Vial. En primer lugar, querría poner en valor el trabajo que hizo la Comisión de Seguridad Vial en la pasada legislatura a través de todas las proposiciones no de ley, detectando problemas y presentando iniciativas en relación con la política de seguridad vial. Quiero agradecer también el informe que hicieron, un informe muy completo, que ayudó en la elaboración de la Estrategia nacional de seguridad vial, resultado de las comparecencias que se hicieron aquí. Fue un documento que nos fue especialmente útil para la elaboración de la estrategia y también por la ayuda en la tramitación y aprobación de la reforma de la Ley de Seguridad Vial. En segundo lugar, querría poner en valor la comparecencia. Me explico. Llevo tres días encerrado en el despacho revisando datos, ordenando ideas y ordenando proyectos; quiero decir que vale la pena porque ayuda un poco a todos los que de una u otra forma hemos de comparecer.

Creo que fue el 18 de marzo cuando esta Comisión visitó la Dirección General de Tráfico. Allá les explicamos qué es y qué hace la misma, con lo cual podemos obviar la introducción sobre la Dirección

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 6

General de Tráfico. Voy a centrar la comparecencia en dos aspectos fundamentales en los que sé que tienen un especial interés, como son la educación y la formación vial y la política de seguridad vial, cómo está la evolución de la siniestralidad, y las medidas, proyectos y retos que tenemos pendientes.

En cuanto a la importancia sobre la educación y la formación, en primer lugar, yo diría que es la parte más humana de la política de seguridad vial, y, en segundo lugar, hay quien dice que la seguridad vial es algo así como educación, formación, concienciación, más vigilancia y control, es decir, la educación y la formación vial es un pilar fundamental de la política de seguridad vial. También hay quien dice que, al final, todo consiste en formación y educación para evitar el error humano en la conducción y luego, en su caso, si se produce el error humano, acudiremos a la tecnología en el vehículo o en el diseño de la carretera para minimizar las consecuencias del error humano; por tanto, vuelvo a insistir en la importancia y la trascendencia que tienen la educación y la formación vial en la política de seguridad vial.

En educación y formación hay tres etapas: antes de sacarse el permiso de conducir, para sacarse el permiso de conducir y después de sacarse el permiso de conducir. En la primera, antes de sacarse el permiso de conducir, está la LOMLOE, que se aprobó en la pasada legislatura, y, por primera vez, yo creo que, en años y años, todos los que trabajaban por y para la seguridad vial pedían introducir la educación vial en los colegios, en el currículum educativo. Se aprobó y está dentro de la educación infantil, primaria y secundaria. ¿Qué hemos hecho? Hemos hecho guías publicadas para las tres etapas educativas, también cursos para los profesores, como un curso específico en metodología y otro curso de formación ciclista para docentes. Les recuerdo que al final entró en la asignatura de Educación Física, y lo imparten los profesores de Educación Física con el objetivo de que todos nuestros jóvenes salgan del ciclo educativo con los valores de la seguridad vial, de la educación vial, y con la formación necesaria para todas aquellas formas de desplazarse que no necesitan una formación específica, ya sean peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal. El reto es que sepamos aprovechar esta especial oportunidad que nos ofrece la LOMLOE. En segundo lugar, estaría para sacarse el permiso de conducir. Cada año se sacan 600 000 nuevos permisos de conducir, nuevos conductores, y algunos de ellos se sacan más de un permiso de conducir. Oirán decir: Nada, hombre, los jóvenes ya no se sacan el permiso de conducir. No es verdad. En la España rural, a los dieciocho años se siguen sacando el permiso de conducir, y en la ciudad, antes se lo sacaban a los dieciocho años y ahora se lo sacan a partir de los veintisiete, cuando lo necesitan, cuando les hace falta. Pero mantenemos una cifra relativamente estable en cuanto a los permisos o a los nuevos conductores que se incorporan a nuestro país. Hacemos 850 000 pruebas teóricas. No hay problema, todo va por pantalla táctil, con bolsa de preguntas; en fin, que es un sistema que está tecnificado y muy objetivizado en la forma de hacer los exámenes teóricos. En cuanto al examen práctico, el año pasado hicimos 966 000 pruebas, y aquí quizá destacaría que en primera convocatoria aprueba el 47 %, es decir, no llegan a la mitad los que aprueban en esta primera convocatoria del práctico del permiso de conducir, y el 27 % necesitan tres o más convocatorias para aprobar el permiso de conducir. Hay un grupo de trabajo entre la Confederación Nacional de Autoescuelas y la DGT para ver cómo podemos mejorar la formación y el porcentaje de aprobados en el permiso de conducir, y ya tiene varias ideas a este respecto.

El tema de los exámenes y examinadores sé que les interesa especialmente. Me parece que mañana o pasado se firma la resolución de los nuevos examinadores, y a finales de mayo se incorporan cincuenta y cuatro nuevos examinadores; repito, a finales de mayo se incorporan cincuenta y cuatro nuevos examinadores; casi la mitad, veintitrés, van a Cataluña; además, hay cuarenta examinadores interinos, pero son por vacante, no son interinos por seis o por nueve meses, sino que son interinos que se quedarán en su puesto hasta que un funcionario lo ocupe. Son, en total, 855 000 examinadores, la cifra más alta de los últimos doce años, y, además, tenemos diecisiete examinadores itinerantes. Tenemos también una partida presupuestaria para horas extras, lo que nos permite que, allá donde tengamos incidencias, jubilaciones o bajas por enfermedad, podamos reforzar aquellas provincias en las que por alguna razón se produce alguna acumulación con horas extras o con los diecisiete examinadores que podemos ir moviendo por el territorio nacional.

Este diseño ha de permitir un funcionamiento razonable del sistema público para la obtención de permisos de conducir. Aviso, el problema no es la falta de examinadores, sino la falta de administrativos en las jefaturas. Los administrativos son los que hacen el trabajo previo para preparar los exámenes y el posterior, una vez se ha hecho la evaluación del examen. En estos momentos, el principal problema de la Dirección General de Tráfico es la falta de personal administrativo en las jefaturas provinciales. Es verdad que tenemos en trámite la gestión de las solicitudes para solventar este problema. Si conseguimos resolver el problema de la falta de administrativos, supondrá una mejora considerable porque, por falta de administrativos, en alguna provincia hasta los examinadores tienen que hacer el trabajo administrativo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 7

previo imprescindible para realizar las pruebas de examen. Si resolvemos este problema de falta de administrativos, podríamos —que es el gran proyecto de la Dirección General de Tráfico— acabar con la cita previa obligatoria y pasar a la cita previa recomendada. Si tienes cita previa, seguro que te atienden, pero si no, puedes acudir y esperar más o menos, pero te acabarán atendiendo.

En cuanto a Cataluña, que es una de las solicitudes formuladas, de los cincuenta y cuatro examinadores, veintitrés van destinados a Cataluña; catorce de ellos, a reforzar Barcelona; cinco, a Girona; tres, a Lleida y uno, a Tarragona. De los diecisiete examinadores itinerantes que tenemos en estos momentos, ocho están en Cataluña. Insisto, el problema en Cataluña no es de falta de examinadores, es de falta de personal administrativo. He leído en algún medio de comunicación que había 65 000 ciudadanos a la espera, pero si fueran 65 000 habría manifestaciones de ciudadanos y de los alumnos por la calle. En la DGT nos constan 33 000 entre Barcelona, Gerona, Lérida y Tarragona. Estamos estudiando la posibilidad de hacer una convocatoria descentralizada de examinadores. Los exámenes son de ámbito nacional, las convocatorias se hacen una vez al año y tradicionalmente se han hecho en Madrid, pero estamos estudiando la posibilidad de hacerlo de forma descentralizada. La mayoría de los que se presentan son profesores de autoescuela, y vamos a ver si podemos facilitar el acceso de algunos profesores de autoescuelas de Cataluña a la figura del examinador. Quiero hacer una referencia: habrán oído que faltan conductores profesionales, no en España, sino en toda Europa porque es un problema generalizado, pero, a finales del año pasado, se firmó un acuerdo interministerial entre el Ministerio de Transportes, el Ministerio de Inclusión, que lleva todo lo de extranjería y visados, y la DGT, por el que se establecía un sistema por el que la empresa de transportes puede, si está registrada como empresa de transportes en el Ministerio de Transportes, autorizar a través de una vía especial al conductor profesional extranjero tramitar el canje del permiso de conducir y poder conducir en España. Hasta la fecha, en los tres meses, creo que llevamos ochocientos cuarenta y siete conductores profesionales extranjeros que están entrando para conducir en España. Aquí tenemos un diferencial, tenemos la suerte de un diferencial, que es Latinoamérica; en Latinoamérica no hay ferrocarril, en Latinoamérica todo va por carretera, por lo que hay una bolsa de conductores importante, y, además, por razones de facilidad de lengua tenemos una vía que no tienen los otros países de la Unión Europea.

En cuanto a los centros de reconocimiento de conductores, voy a aludir a un tema que yo creo que vale la pena poner en valor. Tenemos 3500 centros de reconocimiento de conductores y hay aproximadamente 3 300 000 renovaciones cada año, pero, desde el año pasado estamos aplicando un sistema —sobre todo en la España rural, donde retirar el permiso de conducir es un drama—, por el que queda prohibido hacer viajes largos, circular por la noche y únicamente circular en un radio de 30 kilómetros de tu domicilio para posibilitar ir al médico, a comprar al supermercado e ir al banco, si es que hay banco en la localidad, para hacer las gestiones oportunas. El año pasado hicimos 70 000 autorizaciones con estas limitaciones.

Después de sacarse el permiso tenemos, uno, los cursos de recuperación de puntos. El permiso por puntos se dirigía al multirreincidente, que son pocos pero que pueden causar mucho daño. Aquel que tiene una multirreincidencia pierde todos los puntos y deja de conducir; un curso de reeducación y se ha de volver a examinar. El año pasado, en el mes de marzo, una sentencia del Tribunal Supremo obligó a cambiar el sistema. Hasta entonces era por concesión y se pasa —se liberaliza de alguna manera, entre comillas— a un sistema de autorización. En junio se modifica la ley para dar cobertura al nuevo sistema de autorización y el 25 de septiembre entra el nuevo sistema, de acuerdo con la Confederación Nacional de Autoescuelas. Tenemos en estos momentos 843 centros autorizados; antes eran 350 aproximadamente y ahora tenemos 853. Se han realizado 6140 cursos, por los cuales han pasado 46 341 alumnos. No están incluidos en estos datos ni Cataluña ni el País Vasco ni Navarra, que tienen las competencias transferidas en el ámbito de la educación y la formación vial.

Tenemos una orden ministerial —creo que está en Consejo de Estado— que reforma el contenido de estos cursos. ¿Qué hace la reforma? Establece como opcional la hora obligatoria de las víctimas, que hasta ahora era voluntaria; se establece una hora obligatoria de testimonios de víctimas, porque todas las encuestas nos dicen que es de un gran impacto para la concienciación. Además, establece también un perfil específico para motoristas. Hasta ahora todo era o velocidad o alcohol y punto, y hemos introducido un perfil específico para motoristas —luego se lo explicaré—, por la importancia que están teniendo los usuarios de la moto en la política de seguridad vial.

Tenemos en trámite unos cursos de conducción segura y eficiente para turismo y para moto. La idea es hacer unos cursos acreditados, con todas las garantías y rigor para que se permita a las empresas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 8

enviar a sus trabajadores cada cinco años a hacer cursos de actualización de conocimientos. ¿Por qué? Porque los vehículos, las ayudas a la conducción, las técnicas de conducción están cambiando mucho y parece sensato, oportuno y razonable establecer un sistema de actualización de conocimientos.

Seguridad vial. A principios de año el ministro presentó el balance del año 2023. Eran 1145 fallecidos, 3 menos que el año anterior. Es verdad que habían aumentado un 2 % los desplazamientos y en casi 900 000 el parque de vehículos, pero quédense con la idea del 1145. Tres de cada cuatro fallecidos en carretera son en carretera secundaria —esto está consolidado desde hace muchos años— y hubo veinticinco días con cero fallecidos, lo cual es un mensaje optimista de que podemos ir avanzando cada vez en más días o jornadas sin ningún fallecido. ¿Son muchos o son pocos 1145 fallecidos? A mí personalmente me parece un disparate, son muertes violentas; no es que estaba enfermo, no, son muertes violentas en la carretera, y 1145 me parece un disparate. Pero para saber si son muchos o pocos podemos acudir al comparativo europeo. España tiene una tasa de 36 fallecidos por millón de habitantes; la media de la Unión Europea son 46 fallecidos por millón de habitantes. Estamos por delante de Bélgica, Austria, Francia —que tiene 48—, Italia o Portugal. La semana pasada estuvo un equipo de la RAI, la Radiotelevisión Italiana, que venía aquí a hacer una especie de *Informe Semanal*, porque querían profundizar en por qué hay esta diferencia entre España e Italia —que tienen la misma cultura, a los dos les gusta la fiesta, beben vino, cerveza y demás— en los resultados de la siniestralidad. Pero estamos por detrás de Suecia, 22 por millón de habitantes; Dinamarca, 27 por millón de habitantes; Alemania, 34 —nosotros 36, no hay tanta diferencia— y Países Bajos, 35.

Les diré que la Unión Europea marcó el objetivo de reducir un 50 % —les sonará— los muertos y los heridos graves en el horizonte 2030, pero no nos dijo cómo hacerlo, con lo cual en Europa estamos en situación más o menos de una cierta estabilidad buscando a ver cómo, qué medidas podemos hacer. En diciembre, en Francia, hubo una reunión de expertos buscando ideas de qué podían hacer; en enero creo que fue en Países Bajos, y nosotros ahora, en el mes de marzo, hemos hecho una conferencia internacional de motos en Zaragoza, reuniendo a expertos de todo el mundo, incluso del Extremo Oriente, para ver entre todos qué podemos hacer para avanzar en la reducción de accidentes.

Retos a corto plazo que tiene este país en seguridad vial: motos, salidas de la vía, atropellos en carretera y, como siempre, alcohol, drogas y velocidad. Estos son los retos que tenemos a corto plazo. En relación con los motoristas, cada año mueren en este país 450 motoristas, 300 en carretera y 150 en ciudades. Es verdad que es un país de motos, es verdad que el clima favorece, que ha aumentado mucho el parque de motos, pero son 300 fallecidos en carretera. Se lo diré de otra manera: uno de cada cuatro fallecidos en la carretera iba en moto. Se lo diré de otra manera: suponen menos del 3 % del tráfico, sí, pero suponen el 25 % de los fallecidos en la carretera. El perfil lo tenemos: Tres de cada cuatro en carretera convencional, uno de cada dos en fin de semana, uno de cada dos por salida de la vía, la mitad son motos de más de 500 centímetros cúbicos, la mayoría tiene más de diez años, conductores de treinta y cinco a cincuenta y cuatro años, y con diez años de antigüedad en el permiso de conducir. El perfil está muy bien definido.

A partir de aquí, ¿qué vamos a hacer? Uno, ya saben que nuestra obsesión en la DGT es el airbag. Nos da la impresión de que el gran salto en seguridad vial para los motoristas es el equipamiento del airbag. Antes de este verano la Guardia Civil ya recibirá los airbags para su patrullaje e iremos haciendo campañas de recomendación del uso del airbag. Ya hay una fábrica en España, en Valencia, con airbag a 270 euros. Poco a poco, se irá consolidando el uso del airbag, y al final veremos en la ciudad chalecos airbag sencillos, que los llevará la gente con el *scooter*. El gran reto está en consolidar, en extender el uso del airbag entre los motoristas. Tenemos el curso específico para la recuperación de puntos para motoristas; el curso de conducción segura y eficiente, especial para motoristas; el permiso A, que es el de alta cilindrada, lo vamos a modificar de tal manera que el alumno tiene que ir con airbag para hacer las pruebas, reducimos la parte del circuito cerrado y aumentamos más en carretera, que es donde tenemos los problemas; un curso específico de unas siete horas para que con tres años de permiso B puedas acceder a llevar motocicletas de 125. Lo copiamos de los franceses, que han puesto un curso; lo hemos consultado con las policías municipales —nos pedían este curso— y lo vamos a establecer.

En cuanto al equipamiento: casco integral obligatorio en la carretera, guantes homologados en la carretera, calzado cerrado... Estamos aliados —lo cual no es habitual— los fabricantes y vendedores, las asociaciones de motoristas y la DGT. Todos asumimos el reto de ser un referente en la seguridad de los desplazamientos en moto, entre otras cosas porque Suecia y Dinamarca, que figuran como los mejores en seguridad vial, no tienen motos; las motos están en el Mediterráneo, en Italia, en Francia y en España.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 9

Salidas de la vía. El 42 % de los fallecidos por accidente de tráfico en carreteras es por salida de la vía. ¡Ojo! La mitad de los accidentes mortales es por salida de la vía, eres tú solo y las circunstancias; nadie te ha venido, nadie se te ha echado encima, no hay nada; eres tú y la conducción. Esto se ha ido incrementando, con lo cual vamos a centrar la atención en el tema de salidas de la vía. Es velocidad inadecuada más alcohol o distracción, y ahora nos ha parecido la somnolencia. Un pequeño paréntesis. Cuando hay un accidente mortal, al conductor se le hace tradicionalmente la autopsia y, en algunos casos, nos aparece cero alcohol, cero drogas y no hay ningún teléfono móvil en su entorno. Entonces se apunta la posibilidad de que se haya quedado dormido.

El observatorio nos ha hecho un informe, un estudio, y dice que algo así como el 7 % de los accidentes mortales podría ser por somnolencia. Estamos trabajando el tema. Hay unas declaraciones —creo que de la asociación nacional de médicos neumólogos o algo así— que dicen que el 42 % de los adultos en España duerme mal. Otros estudios dicen que en España se duerme seis horas y media; los expertos dicen que se ha de dormir entre siete y nueve horas. En España la gente se acuesta entre las once y las doce de la noche; en Europa a las diez o diez y cuarto ya están en la cama. Por otra parte, somos líderes mundiales en consumo de benzodiacepinas. Aviso, nosotros estamos trabajando esto por seguridad vial, pero puede ser que estemos ante un problema de salud pública emergente.

Atropellos. El 10 % de los fallecidos en carretera es por atropello. Nos llama la atención. Aquí la apuesta es por la señal V16; no bajas del coche. Tuvimos cuarenta y cinco muertos en tres años por atropello porque habían bajado del coche. Yo no digo que fuera por colocar el triángulo, pero habían bajado del coche, con lo cual hemos buscado una alternativa a bajar del coche para colocar el triángulo. En autopista y autovía, donde hay mucho tráfico y a altas velocidades, es un alto riesgo. Este verano suprimimos la obligación de bajar a colocar el triángulo en autopista y autovía. La apuesta decidida es por la V16.

Alcohol y drogas. En esto lo hemos hecho todo y más, pero seguimos teniendo un problema con el alcohol y la conducción; el problema de drogas es emergente. Quiero decir que este año vamos a hacer 400 000 pruebas de alcohol más, queremos evitar la sensación de impunidad, es decir, que sepas que cada año el conductor, un familiar o un amigo tiene que haber pasado un control de alcoholemia, para que no haya una sensación de impunidad. En cuanto a las drogas, vamos a subir a 120 000 los controles. Con relación a la velocidad, están los radares. Punto. Va a haber ochenta y ocho radares nuevos fijos este año, de los cuales el 60 % son radares de tramo.

En ciudades, 476 fallecidos en el año 2022 —estamos cerrando 2023—. Los muertos en carretera son el 75 % y en ciudades el 25, pero todos son vulnerables: peatones, ciclistas, motoristas y, aquel año, siete con patinete. Apuesta: calmar el tráfico, 30 kilómetros por hora. La presidenta, que ha sido alcaldesa, sabe lo importante que es lo del calmado del tráfico en las ciudades para la mejora de la seguridad vial.

La otra medida es la ley de movilidad, que tienen ustedes en trámite en el Congreso, que establece planes municipales de seguridad vial, de movilidad segura, obligatorios para las ciudades de más de 20 000 habitantes —esto supondrá un salto adelante—, además de los planes de movilidad segura y sostenible para empresas de más de 500 trabajadores o 250 por turno. Esta es la gran apuesta. Todo lo hacemos con la Federación Española de Municipios y Provincias y con los principales ayuntamientos. La DGT no va a entrar a regular temas urbanos si no es de acuerdo con los ayuntamientos y la Federación Española de Municipios y Provincias, porque ellos son los que lo viven, es su territorio y son los que lo conocen. Esto es a corto plazo.

A medio plazo, la DGT tiene dos líneas de actuación. Una es el vehículo conectado. Hay tecnología en la carretera, los vehículos tienen tecnología, pero no se han hablado nunca. El gran salto adelante va a ser el vehículo conectado: DGT 3.0, la nube, y de ahí baja toda la información, de tal manera que el vehículo hablará con la infraestructura, con la carretera, pero sobre todo hablará con los otros vehículos y con los otros usuarios. Este va a ser el gran salto adelante en el ámbito de seguridad vial. La otra línea de actuación son las ayudas a la conducción. La industria de la automoción ha hecho un inmenso esfuerzo en la mejora de la seguridad de los vehículos, pero hay que extenderlo. Llevará su tiempo, esto necesita la renovación del parque, pero les aviso, en una salida de la vía con dos vueltas de campana con un vehículo de última generación sales andando y con un vehículo de más de quince años es posible que dejes la vida. Esta es la diferencia entre unos y otros, con lo cual esta es una línea potente.

A largo plazo, vehículo autónomo. Tenemos en tramitación un real decreto sobre el vehículo autónomo. Al final lo que queremos es dar una cierta seguridad jurídica al vehículo autónomo, demostrar que somos un país al que le interesa el vehículo autónomo —*friendly*, que se dice ahora, para todo el tema del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 10

vehículo autónomo— y queremos atraer experiencias, pruebas y demás para el vehículo autónomo. Por eso estamos trabajando un cuadro normativo que garantiza la seguridad sobre el vehículo autónomo.

Acabo con una pequeña reflexión que quiero trasladarles. ¿Cuál es la forma de trabajo que tenemos en la Dirección General de Tráfico? Tenemos dos principios. El primero, hemos de avanzar en la coordinación entre administraciones; hay recorrido de mejora en la coordinación entre administraciones. Hay que avanzar en la colaboración público-privada, sí o sí; el futuro es público-privado, porque solo la Administración no puede tirar para adelante. El tercero es autorresponsabilidad por parte de todos, sobre todo de la Administración, pero una cierta mayor autorresponsabilidad por parte de todos. Esto depende de todos, es un tema de interés de todos, que nos afecta a todos; no puede ser que me lo arregle el Gobierno o la DGT.

La segunda línea de actuación que tenemos —y quiero insistir en ello ahora, porque veo que se ha hablado mucho de simplificación— está en relación con que el mundo se ha vuelto muy complicado. La obligación en la DGT es hacer sencillo lo complicado y no hacer más complicado lo que ya era complicado; vamos a hacer sencillo lo complicado. **(El señor vicepresidente, Jerez Antequera, ocupa la Presidencia).**

Nada más. Acabo dando las gracias a las asociaciones de víctimas —me imagino que algunos estarán escuchando—, que son el gran activo. La diferencia entre España y otros países son las asociaciones de víctimas, su protagonismo, darles voz y darles visibilidad, su activismo. Por cierto, había una partida en los presupuestos de este año con la que les aumentábamos el presupuesto para proyectos de seguridad vial. Lo aplicaremos cuando podamos. La segunda es la sociedad civil, poner en valor la sociedad civil; una sociedad activa, comprometida, que nos está ayudando mucho y que está detrás, de alguna manera —digámoslo—, de estos avances que hemos tenido en seguridad vial.

Aprovecho la oportunidad para decirles que este año se celebra el 65.º aniversario de la creación de la Agrupación de Tráfico y de la creación de la Dirección General de Tráfico, y estamos orgullosos de compartirlo. Gracias por su atención y estoy a su disposición.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchísimas gracias, director general.

El primer grupo que ha manifestado su intención de participar en esta sesión, de menor a mayor, es precisamente el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, cuya portavoz es la presidenta de esta Comisión, señora Marta Madrenas. Tiene siete minutos si no quiere acumular los tres siguientes. Adelante.

La señora **MADRENAS I MIR**: Moltíssimes gràcies.

La veritat, senyor Navarro, és que sempre és un gust poder-lo escoltar. Coincidim des de Junts per Catalunya amb moltes de les iniciatives o línies estratègiques que ha plantejat vostè aquí. No li repetiré o no destacaré en el que coincidim, em sap greu, sinó que miraré d'abordar alguns temes sobre els quals ens han quedat alguns dubtes o que necessitaríem que explorés una miqueta millor. Sense oblidar-me d'agrair-li per la visita que vam poder fer tots els membres de la Comissió i que, efectivament, va ser molt interessant i una bona introducció pels que érem novells en aquesta matèria interessantíssima que és la seguretat viària.

Primer, ha esmentat vostè un tema que ens pregunten moltíssim. És cert que el Grup Republicà també s'hi va referir amb la petició de compareixença. I ens preocupa moltíssim allò a què vostè ja ha fet referència respecte als exàmens, la manca de, creiem, examinadors, que sí, que hi és, la manca d'examinadors, però que sembla, pel que vostè ens ha dit, que possiblement quedi corregida o parcialment corregida. I després ens ha dit, i nosaltres hi volem confiar en el seu criteri, que no és aquest el problema, sinó la manca d'administratius, però, en canvi, no ens ha dit què faran per corregir la dificultat de manca d'administratius, perquè si tenen detectat que és el problema real, què tenen planejat fer?

Segon, com a director general de Trànsit, quina relació té amb la resta de Govern? I especialment m'interessa saber si fan recomanacions als membres del Govern sobre els punts foscos de quines carreteres, de quines xarxes viàries. Vostès recomanen on convé prioritzar manteniments, reformes, ampliacions, etcètera, en xarxes viàries per eliminar o per millorar la seguretat viària? I, si és així, que espero que sí, que em digui com fan, com tenen aquesta interrelació. Si és així, em pot dir quines tenen fetes, de recomanacions, ara com a més urgents en el Govern, si us plau? A mi, especialment, em preocupen les que hagin pogut fer de Catalunya. Com a mínim, em podria dir quines recomanacions ha prioritzat vostè respecte a les carreteres catalanes, que són de la seva responsabilitat o competència.

Ens preocupa, també, saber quin capteniment té vostè sobre la seguretat o manca de seguretat, en termes de seguretat viària, respecte als passos a nivell, que encara hi ha aquesta relació amb les xarxes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 11

ferroviàries. Si no estic molt errada, tinc entès que hi havia a Catalunya cent quaranta-sis passos a nivell encara gestionats per ADIF. Sabem si són especialment perillosos? Hi ha dificultats per la seguretat viària, per les persones? I si és que sí, què es té previst?

Següent. Respecte als motoristes. Es va referir al tema de les barreres de protecció a les carreteres. Vostè també va dir que era un tema molt important, però, clar, això és qüestió de pressupostos, és un tema pressupostari. M'imagino que és l'única dificultat que hi ha. Hi ha una planificació igualment constant i planificada dels propers anys: quines són les prioritàries per on, com i què? Aquesta és la següent pregunta. Després, ha esmentat vostè també respecte als motoristes que un 50 % dels motoristes que, lamentablement, han mort a les carreteres tenien un carnet de feia més de deu anys. Per tant, eren motoristes experimentats. No sé si veiem que precisament la mesura adequada és la de la gent que s'ha de treure el carnet, allò de les set hores... No ho sé, perquè sembla que no sigui el perfil que està dient vostè que és el prioritari. Per tant, nosaltres, tot el que sigui millorar la seguretat viària, tot, però veiem anar posant limitacions si no són imprescindibles. M'agradaria saber si el perfil és un, per què dirigim la mesura a un altre? En canvi, per exemple, em sembla adequadíssim el tema de l'airbag, el de la senyalització i el de que el cotxe portés les senyalitzacions, que semblava que també.

I, finalment, també relacionat amb la xarxa ferroviària i el corredor mediterrani. M'imagino que vostè —vull saber el seu capteniment— també deu considerar igual d'essencial per millorar la seguretat viària eliminar o reduir tant com es pugui el transport terrestre de mercaderies. Per tant, una grandíssima opció, la millor, seria utilitzar la xarxa ferroviària. Avui mateix, si no m'equivoco, o ahir, l'Eurocampra ha requerit que s'acabi el 2030 el corredor mediterrani, el que passa pel Mediterrani, el que passa per la costa, unint els ports de Barcelona, València, Algesires... Però, en canvi, sembla que tots els estudis una mica seriosos que s'estan realitzant aquí diuen que de cap manera l'Estat espanyol complirà amb això el 2030. És més, s'estan prioritant inversions en d'altres xarxes ferroviàries i no en les del corredor mediterrani, quan la mateixa Eurocampra està dient que s'ha de prioritzar. Ja no saben com dir-nos-ho més, que a l'Estat espanyol es prioritzi el corredor mediterrani. S'ha reconegut, per part del Govern, que es canvia de rumb i es prioritza altra xarxa ferroviària. La meua pregunta és: vostè creu que aquest canvi de rumb en la prioritització que fa l'Estat espanyol respecte a no prioritzar el corredor mediterrani millora la seguretat viària en aquest Estat? I, òbviament, també a Catalunya.

Moltes gràcies.

Muchísimas gracias.

La verdad, señor Navarro, siempre es un placer poderle escuchar. Desde Junts per Catalunya coincidimos con muchas de las iniciativas o líneas estratégicas que usted acaba de plantear. No voy a repetir o no voy a destacar los puntos en los que sí coincidimos; me sabe muy mal, pero intentaré abordar algunos temas sobre los cuales tenemos ciertas dudas o sobre los que nos gustaría que explicara usted un poco más, sin olvidar agradecerle la visita que todos los miembros de la Comisión pudimos realizar, que fue interesantísima y que resultó una excelente introducción para los noveles a la materia tan interesante que es la seguridad vial.

Primero, nos preocupa, porque es un tema del que nos preguntan muchísimo —es cierto que el Grupo Republicano también se refirió a ello con la petición de comparecencia— lo que ha dicho usted respecto a los exámenes y la falta de examinadores que creíamos que existía. Que existe, vaya, pero parece que por lo que usted nos ha dicho lo que queda todavía, lo que está un poco corregido ya por lo visto. Entendemos y queremos confiar en su criterio en que no es ese el problema, sino que nos dice que el problema real es la falta de administrativos. ¿Qué van a hacer ustedes para corregir la falta de administrativos? Porque si han detectado que ese es el problema real, ¿qué tienen previsto hacer?

Segundo, como director general de Tráfico, ¿qué relación tiene usted con el resto del Gobierno? Especialmente me preocupa o me interesa en relación con saber si ustedes hacen recomendaciones a otros miembros del Gobierno sobre los puntos negros de algunas carreteras o de determinadas redes viales. ¿Recomiendan ustedes dónde conviene priorizar mantenimiento, reformas, ampliaciones, etcéteras, en las redes viales, para eliminar o mejorar como mínimo la seguridad vial? Si es así —y espero que sea así—, ¿cómo funciona esta interrelación? ¿Puede decirme qué recomendaciones ya han hecho como elementos más urgentes que hayan recomendado al Gobierno? A mí me preocupan mucho las recomendaciones que haya podido hacer usted respecto a Cataluña. ¿En qué recomendaciones se han priorizado actuaciones en las carreteras catalanas que son de su responsabilidad o competencia?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 12

También nos preocupa su perspectiva respecto a la seguridad o falta de confianza respecto a los pasos a nivel. Si no voy equivocada, si tengo entendido bien, había 146 pasos a nivel en Cataluña todavía gestionados por ADIF. ¿Hay alguna intención...? ¿Sabemos si son especialmente peligrosos? ¿Representan alguna dificultad para las personas y para la seguridad vial? En caso de ser así, ¿qué hay previsto?

Hablando de los motoristas —siguiente tema—, sí que se ha hecho referencia a las barreras de protección en las carreteras y también dijo usted que será un tema muy importante. Pero, dicho eso, es un tema de presupuesto, ¿verdad? ¿Hay una planificación constante y planificada para los próximos años sobre cuáles son las actuaciones prioritarias, dónde, cómo y qué? Esa sería la siguiente pregunta. Ha mencionado usted respecto a los motoristas que un 50 % de los motoristas que, lamentablemente, han fallecido en las carreteras tenían un carné de hace más de diez años. Es decir, eran motoristas experimentados. No sé si viendo que precisamente la medida adecuada es que aquellos que tienen que sacarse el carné... Lo de las siete horas... No lo sé, parece que ese no es el perfil que usted indica que sería el perfil prioritario. Para nosotros cualquier cosa que consista en mejorar la seguridad vial, fantástico, pero otras cosas, no sé, poner limitaciones que no sean imprescindibles... No sé, si el perfil es uno, ¿por qué dirigimos la medida a otros? En cambio, me parece muy adecuado, pero muchísimo, la cuestión del airbag y lo de la señalización al salir. Fantástico. Y si encima el coche llevara las señalizaciones, que parecía que también, pues genial.

Por último, y en relación con la red ferroviaria y el corredor mediterráneo, quisiera saber qué opina usted para mejorar la seguridad vial. Imagino que querría usted eliminar o reducir al máximo posible el transporte terrestre de mercancías en las vías rodadas, en las carreteras, y seguramente la mejor opción sería utilizar la red ferroviaria. Muy bien. Ayer u hoy, no sé qué día, la Eurocámara ha requerido que se termine en 2030 el corredor del Mediterráneo, el que pasa por el Mediterráneo, ese que pasa por la costa uniendo los puertos de Barcelona, Valencia, Algeciras, etcétera. Pero parece que todos los estudios un poco serios que se están realizando aquí dicen que el Estado español no va a cumplir de ningún modo con esa idea de que en 2030... Es más, están priorizando inversiones en otras redes ferroviarias y no en el corredor mediterráneo, cuando la Eurocámara ya no sabe cómo decirnos mejor que se priorice el corredor mediterráneo. El propio Gobierno ha reconocido que se cambia de rumbo para priorizar otras redes ferroviarias. Así que mi pregunta es, ¿cree usted que ese cambio de rumbo en la priorización que está haciendo el Estado español respecto a no priorizar el corredor mediterráneo mejora la seguridad vial en este Estado y, obviamente, también en Cataluña?

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): El següent grup que ha demanat la paraula —la seva portaveu és la senyora Granollers Cunillera— és Esquerra Republicana. Endavant.

El siguiente grupo que ha solicitado la palabra es el Grupo Republicano. Su portavoz es la señora Granollers Cunillera. Adelante.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies, president.

Senyor Navarro, benvingut. Perquè no es pensi que li trobo tot malament, li diré que estem totalment d'acord que l'educació viària és un pilar fonamental. Vostè sap que la legislatura passada el nostre grup va ser molt actiu en l'elaboració de totes aquestes mesures, com també trobem molt interessant aquests cursos de formació o reciclatge que ens ha comentat de fer a les empreses. Perquè sí que és cert que la gent, quan fa anys que s'ha tret el carnet, tots sabem que ens costaria molt de tornar a aprovar si ens presentéssim a fer l'examen, cosa que faria augmentar considerablement les llistes.

Per tant, era molt esperada aquesta compareixença. De fet, nosaltres ja l'havíem demanat l'any passat abans que es convoquessin eleccions, perquè el que esperem són solucions, coherència i bona gestió, en aquest cas. I suposo que no el sorprèn si li dic que avui venim a parlar de les llistes d'espera que tenim a Catalunya, i més després de la resposta obtinguda la setmana passada pel ministre i algunes respostes que ens ha donat avui, perquè són respostes incoherents i amb algunes falsedats. En primer lloc, assegura tant vostè com el ministre que les dades són diferents a les nostres. Nosaltres pensem que això és fals. Li explico d'on traiem les dades. Les dades surten de correus que vostès mateixos envien cada deu dies a les juntes provincials de Trànsit, on indiquen la bossa que tenen registrada per cada centre d'examen. Per tant, nosaltres només fem la suma de les dades recollides que la mateixa DGT facilita. Llavors, sí que ens agradaria que ens expliqués com apareixen i desapareixen 30 000 ciutadans a les bases de dades, perquè realment això és molt preocupant.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 13

Tot i en baixar, la bossa d'alumnes a Catalunya està congelada, i això significa que els examinadors que estan destinats a Catalunya són insuficients perquè no es pot disminuir aquesta bossa d'alumnes. Una situació que ha reconegut tant el ministre —després de la sessió de control vaig estar parlant amb el— com vostè mateix, que ho ha reconegut en diverses compareixences i declaracions. Per tant, queda clar que a Catalunya la DGT té un problema estructural, sigui per operadors d'informació que no estan a les prefectures o sigui perquè falten examinadors. També el ministre Marlaska ens diu que disposaran, com ens ha dit vostè, de 855 examinadors aquest 2024 i afirma que és la xifra més alta en els últims dotze anys. Tanmateix, sentim dir-li que no és una xifra per celebrar o de la qual fer propaganda, perquè li recordo que la ràtio d'alumnes per examinadors ha baixat. Els examinadors examinaven setze alumnes per dia i ara n'examinem dotze. Si observem en xifres mensuals, cada examinador feia 320 exàmens al mes i ara en fa 240. Això el que significa és que per fer els mateixos exàmens es necessiten set examinadors més. Per tant, encara que augmentin la plantilla, no estan solucionant el problema.

També li faré els números sobre el col·lapse estructural de la Direcció General de Trànsit a Catalunya i, per fer-ho, em basaré en l'artificial resposta que ens va donar el ministre, i també en la seva dels 31682, per ser més exactes. Ens ofereixen vint-i-tres examinadors més. He fet càlculs: vint-i-tres examinadors per dotze exàmens que es fan per dia són 276 exàmens al dia, 1380 a la setmana. Per tant, es necessiten vint-i-tres setmanes per reduir la llista d'espera que diu vostè. Si ho calculem amb les nostres dades, passem un any per reduir aquesta llista d'espera. Sap perfectament que aquesta solució no té cap sentit, i que passarà el temps i la ciutadania de Catalunya, i en aquest cas i en aquesta matèria, els joves de Catalunya, hauran de continuar patint aquesta deixadesa i mala gestió. I anem a més, perquè les prefectures catalanes són un drama i vostè ho sap. Dades fresques, enviades ara fa poc per al proper cicle d'exàmens a Barcelona. En comptes de donar solucions, passen a la prefectura de trànsit de Barcelona, de l'UVI, l'envien directament al tanatori, baixen la capacitat d'examen un 31 %. Això no es pot aguantar. Encara esperarà que li donem les gràcies que les demés prefectures, com Lleida, Girona o Tarragona, només, i dic només entre cometes, estiguem agonitzant. En reconeix aquest tema: falta personal administratiu, operadors d'informació a les prefectures, s'estan buidant de personal. I sí que és cert, com poden fer gestions per preparar documents per examinar? Però si vostè ho recorda, la legislatura passada, el Servei Català de Trànsit li va oferir solucions que vostès no van acceptar. Vostès obliguen, a més a més, a fer un esforç als pocs que queden a les oficines, i la realitat és que la feina va sortint a les prefectures per la bona voluntat dels treballadors. Comprendrà que això no és propi de cap administració que es pugui considerar responsable i eficient. A més a més, aquesta mala gestió obliga a entrar els examinadors a fer tasques administratives o exàmens teòrics. No m'allargo perquè això ja ho ha dit vostè. Manifestacions no en farem, però li recomano buscar el *Polònia*. El *Polònia* sí que va traure un gag on va veure tothom el greuge cap a la ciutadania catalana i, cregui'm, que tots els espectadors van poder veure el ridícul de la gestió de la DGT. Per altra banda, també el convido a fer de ciutadà, i li demano que intenti demanar cita prèvia per telèfon a alguna de les quatre prefectures catalanes, i veurà com un simple tràmit, com demanar un permís internacional, és un drama pel ciutadà.

Aquí me'n vaig a la nostra reivindicació, perquè és la que ha motivat que Esquerra Republicana sol·licités reiteradament aquesta compareixença. La reivindicació és el traspàs de competències per la realització d'exàmens i l'expedició del permís de conduir per part de la Direcció General de Trànsit al Servei Català de Trànsit, inclòs el personal i els pressupostos, i també la possibilitat de fer els exàmens en català, que ara mateix es nega en la majoria dels casos. De forma reiterada això ens diuen que o no volen o no ho poden fer. El ministre Marlaska, en sessió de control, ens va dir que no ho podia fer, però, tanmateix, el 23 d'octubre del 2023, el seu partit a Catalunya, el PSC, va votar a favor tant de realitzar els exàmens en català com de fer el traspàs en la gestió i l'expedició dels permisos al Parlament de Catalunya. Tinc aquí la proposta de resolució, després li puc donar. Com ens pot explicar aquesta falta de coherència?

I, per acabar, no vull deixar de fer menció a altres parts dels Països Catalans, com són les Illes Balears, on aquesta problemàtica existeix i, a més, d'una manera molt més agressiva, perquè entre jubilacions i trasllats cada any hi ha menys examinadors. I també s'hi suma un problema d'habitatge. Els és molt difícil trobar habitatge, als examinadors, a un preu, i tot això és per aquest ferotge turisme que pateixen les Illes.

Muchas gracias, señor presidente.

Señor Navarro, bienvenido. Para que no piense que todo me parece mal, le diré que estamos totalmente de acuerdo en que la educación vial es un pilar fundamental. Sabe usted que en la legislatura

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 14

pasada nuestro grupo fue muy activo en la elaboración de todas estas medidas, igual que también nos parece muy interesante que esos cursos de formación o reciclaje que usted nos ha comentado se puedan hacer en las empresas, porque es cierto, cuando hace mucho que nos hemos sacado el carné todos sabemos que nos costaría muchísimo volver a aprobar si nos presentáramos a examen. Y eso haría aumentar considerablemente más las listas de espera.

Esta comparecencia era muy esperada —ya la habíamos solicitado nosotros el año pasado, antes de que se convocaran las elecciones— porque lo que nosotros esperamos son soluciones, coherencia y buena gestión. Supongo que no le sorprenderá que hoy vengamos a hablar de las listas de espera que tenemos en Cataluña y más tras la respuesta obtenida la semana pasada por el ministro y algunas respuestas que nos ha dado usted hoy, porque son respuestas incoherentes y con algunas falsedades. ¿Por qué? En primer lugar, tanto usted como el ministro aseguran que los datos que tienen ustedes son distintos a los nuestros. Nosotros creemos que eso es falso y les diré de dónde salen los datos. Son datos de correos que ustedes envían cada diez días a las juntas provinciales de Tráfico, donde indican ustedes la bolsa que tienen registrada para cada centro de examen, así que nosotros solo sumamos los datos recogidos por la propia DGT. Nos gustaría que nos contara por qué o cómo aparecen y desaparecen 30 000 ciudadanos de las bases de datos, porque eso es francamente preocupante.

La bolsa de alumnos en Cataluña sigue estando congelada. Eso significa que el número de examinadores que tenemos destinados en Cataluña son insuficientes, porque no baja la bolsa. Eso lo ha reconocido el ministro —tras la sesión de control hablé con él— y usted mismo también lo ha reconocido en distintas comparecencias y declaraciones, así que queda claro que en Cataluña la DGT tiene un problema estructural, ya sea por los operadores de información, que no están en las precepturas, o porque faltan examinadores. El ministro Marlaska también nos dice que dispondrán de 855 examinadores en 2024. Afirma, además, que esta es la cifra más elevada de los últimos doce años. Sin embargo, lamentamos decir que esta no es una cifra para celebrar ni tampoco hay que cacarearla demasiado, porque la ratio de alumnos de cada examinador ha bajado. Antes los examinadores examinaban a dieciséis alumnos al día; ahora son doce. En cifras mensuales, si antes cada examinador hacía 320 exámenes al mes ahora hace 240. Eso significa que, para hacer los mismos exámenes, se necesitan siete examinadores más, así que, aunque aumenten la plantilla, no están solucionando el problema.

Además, le voy a hacer los números sobre el colapso estructural de la DGT en Cataluña y, para ello, me basaré en la artificiosa respuesta que nos proporcionó el ministro y en la suya también, esa de las 31 682 personas en espera. Ustedes nos ofrecen 23 examinadores más —he hecho cálculos—, pues 23 por 12 pruebas que se hacen al día serían 276 exámenes al día, es decir, 1380 por semana. Por lo tanto, se necesitarán 23 semanas para reducir la lista de espera que dice usted. En cambio, si lo calculamos con nuestras cifras, sería más de un año. Sabe usted perfectamente que esta solución no tiene sentido y que transcurrirá el tiempo y la ciudadanía de Cataluña tendrá que seguir sufriendo esa dejadez y esa mala gestión. Y vamos a más, porque las jefaturas catalanas son un drama, y usted lo sabe. Datos frescos enviados hace poco para el próximo ciclo de exámenes en Barcelona. En lugar de dar soluciones, la Jefatura de Tráfico de Barcelona, en lugar de estar en la uvi, ya pasa al tanatorio directamente, porque se ha reducido en un 31 % la capacidad de exámenes. Esperará que le demos las gracias porque las jefaturas de Lleida, Girona y Tarragona solo, solo, estén agonizando. Pero me lo reconoce usted: falta personal administrativo, operadores de información en las jefaturas, las jefaturas se están vaciando de personal. Es cierto. ¿Cómo pueden hacer gestiones para preparar los documentos para examinar? Si usted lo recuerda, en la legislatura anterior el Servicio Catalán de Tráfico le ofreció soluciones que ustedes no aceptaron. Además, ustedes obligan a hacer un esfuerzo a los pocos que quedan en las oficinas, y la realidad es que el trabajo de estas jefaturas va saliendo adelante gracias a la buena voluntad de los trabajadores, pero eso no es propio de ninguna administración que pueda considerarse ni responsable ni eficiente. Además, esta mala gestión obliga a que los examinadores hagan tareas administrativas o exámenes teóricos. Ya lo ha dicho usted, no voy a alargarme más en esta cuestión. No vamos a hacer manifestaciones, pero yo le recomiendo que usted eche un vistazo al programa de humor Polònia. Hubo un gag que demostraba el agravio para toda la ciudadanía catalana y, créame usted, todos los espectadores pudieron ver el ridículo de la gestión de la DGT. Le invito también a hacer de ciudadano. Le invito a que usted pida cita previa en alguna de las cuatro jefaturas catalanas, verá como un trámite sencillo, como pedir un permiso internacional, resulta un drama para el ciudadano.

Con eso, me voy a nuestra reivindicación, que es la que ha motivado que Esquerra Republicana pidiera reiteradamente esta comparecencia. Se trata del traspaso de competencias para la realización de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 15

exámenes y para la expedición del permiso de conducción por parte de la DGT al Servei Català de Trànsit, también el personal y el presupuesto y, además, la posibilidad de realizar los exámenes en catalán, algo que se niega en la mayoría de los casos. Reiteradamente nos dicen que esto o no se puede o no se quiere hacer. El ministro Marlaska, en sesión de control, nos dijo que no se podía hacer, pero el 23 de octubre de 2023 su partido en Cataluña, el PSC, votó a favor de realizar los exámenes en catalán y también de realizar el traspaso en la gestión y expedición de permisos al Parlamento de Cataluña. Tengo aquí la propuesta de resolución que después le puedo trasladar a usted. ¿Cómo puede explicarnos usted esta falta de coherencia?

Para ir terminando, no quisiera dejar de mencionar otras partes de los países catalanes, como son las Islas Baleares, donde esta problemática también existe y, además, de un modo mucho más agresivo, porque entre jubilaciones y traslados cada vez hay menos examinadores y porque, además, a eso se suma un problema de vivienda. Les resulta complicadísimo encontrar vivienda a un precio a todos estos examinadores por el feroz turismo que sufren las islas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Vaig acabant. Actualment, hi ha poc més d'una dotzena d'examinadors en totes les Illes, i respecte a l'any passat n'hi ha sis menys. Per tant, no reduïrem les dades. El que em queda ho acabaré després.

Moltes gràcies.

Voy acabando. Actualmente, hay poco más de una docena de examinadores para todas las Islas Baleares, respecto al año pasado seis menos, así que no voy a reiterar esta cuestión. Lo que queda lo termino después.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Moltes gràcies. Ara li correspon el torn al representant del Grup Plurinacional SUMAR, senyor Alonso.

Muchas gracias.

Ahora le corresponde el turno al representante del Grupo Plurinacional SUMAR, señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, presidente.

Gracias, señor Navarro, por su explicación, que ha sido muy extensa y positiva y, sobre todo, quiero felicitarle porque, efectivamente, los números que nos dan en España —comparados con otros lugares que, lógicamente, es lo que hemos de hacer— son positivos, aunque nunca serán del todo positivos; mientras haya una víctima en las carreteras nunca pueden ser positivos. Sobre todo, le diría —y se lo pediría a los grupos también— que no se puede bajar la guardia, no podemos bajar la guardia en ningún momento. Esto lo digo porque, con la llegada de la política revisionista, en este caso, azul y verde, en nuestros ayuntamientos y en las comunidades autónomas estamos viendo con preocupación algunos pasos hacia atrás y que se vuelve a ceder el paso al vehículo privado demasiadas veces, por encima de las recomendaciones de los expertos, tanto en movilidad como en salud pública, y de la experiencia aportada por los diferentes territorios y también por el resto de Europa. Nos preocupa eso, porque algunos ya lo hemos vivido. Precisamente, usted también debe conocer perfectamente que, cuando el Gobierno del tripartito —como se le llamaba en Cataluña— innovó, hizo una serie de actuaciones muy avanzadas en su época, nos pusieron el grito en el cielo. ¿Se acuerda usted de la reducción de velocidad en las entradas a Barcelona? ¿Se acuerda de cómo nos machacaron medios de comunicación y partidos de la oposición? Solamente con un rédito, en este caso, el rédito electoral, porque, efectivamente, fue política de espuma, porque, independientemente de lo que dijeron en su momento, con su ley ómnibus —porque entraron con un ómnibus, en este caso, en el Parlament de Catalunya, para intentar cambiar muchas cosas— de esto cambiaron muy poquito. Si no recuerdo mal, subieron de 80 a 90 kilómetros/hora. Por tanto, mucho ruido y pocas nueces. Porque aquí lo que nos jugamos, finalmente, no deja de ser una vez más una política de Estado, una política que afecta a toda la ciudadanía, y aquí no tendría que haber colores políticos.

Ahora hemos escuchado a la portavoz de Junts per Catalunya, que nos ha hablado del corredor mediterráneo. Hoy, precisamente, en el Parlamento Europeo se ha votado sobre acabarlo en el año 2030. Por cierto, está todo en marcha; algunos tramos están en proyecto, pero podemos decir en estos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 16

momentos que el corredor del Mediterráneo está en marcha. Se ha votado y, por suerte, se ha votado a favor, pero nos hemos encontrado con una sorpresa. Me falta saber qué ha hecho VOX, pero sabemos lo que ha hecho el Partido Popular. El Partido Popular ha votado en contra y eso me preocupa mucho. Me preocupa que un partido de Estado, como tiene que ser el Partido Popular, vote en contra del corredor mediterráneo cuando también afecta a la seguridad vial, afecta a la reducción de accidentes y también, lógicamente, a la movilidad, a la salud, etcétera. Estamos hablando de corredores ferroviarios que son imprescindibles para trasladar las mercancías del camión al ferrocarril. Pensemos que en España solamente un 4 % es transporte de mercancías por ferrocarril, es decir, o lo empujamos todos o tenemos un problema.

Me preocupa también el hecho concreto de que, como decía antes, se utiliza de forma casi ideológica el tema de la movilidad en algunas comunidades. Y tenemos el ejemplo de las Islas Baleares y del Ayuntamiento de Palma de Mallorca. Los anteriores dirigentes hicieron un pequeño carril bus-VAO —desde mi punto de vista de una forma muy timorata— y ahora parece que ese carril bus-VAO es el principal problema de toda Palma de Mallorca, cuando el problema de movilidad de Palma de Mallorca es posiblemente que hay demasiados vehículos privados circulando. Por primera vez se había hecho algo positivo, que está funcionando, y esta gente lo está llevando hasta a los tribunales. Desde mi punto de vista, esto es simplemente una cortina de humo para decir que se hace algo, porque no se hace nada de forma efectiva. Nos preocupa, porque ese tipo de actuaciones, al final, van en contra de la movilidad y de la seguridad vial, no única y exclusivamente en las carreteras, sino también en las ciudades. A raíz de esto, me pregunto si ustedes tienen datos de cuál es la siniestralidad en los bus-VAO, si eso ha afectado de forma muy grave al número de accidentes o, simplemente, como decía antes, estamos hablando de cortina de humo del PP. Y si tiene datos, me gustaría que nos dijera cuál es el grado de eficiencia. Aquellos que los tenemos, que los paseamos, que los vivimos, nos damos cuenta de que los bus-VAO han ayudado mucho a la circulación, y seguro que también en el tema de la seguridad vial.

Dicho esto, también querría destacar un elemento al que usted se ha referido y que también se ha comentado aquí, que es el tema de los examinadores. Efectivamente, faltan examinadores, y no es porque lo diga yo o lo digan los demás grupos, sino porque hasta han hecho una serie de televisión sobre el tema, la serie *No me gusta conducir*, en la que la gente iba a Cuenca a examinarse. Es decir, el problema existe, pero como existe en muchas otras profesiones, en casi todas, y sobre todo existe en aquellas zonas tensionadas a nivel habitacional. Es que en este país no tenemos exclusivamente un problema de examinadores, tenemos un problema fundamental, que son los salarios y la vivienda: los salarios son bajos y las viviendas son inaccesibles para cualquier persona con un salario medio. Esa es la realidad de España, no es otra. Para mí ese es el principal problema que tiene este país en estos momentos.

Dicho eso, también nos preocupa el hecho que usted ha señalado aquí: 847 conductores nuevos. Me parece muy bien, estoy encantado de que hayan recurrido —porque no hay más remedio— a Perú, Venezuela, Ecuador, Chile, Argentina o Brasil, porque los conductores que antes utilizábamos que eran de Lituania, Letonia, Estonia y Polonia ya no vienen. Nos hemos de preguntar por qué no vienen. No vienen, porque las condiciones salariales y las condiciones laborales son penosas comparadas con la de otros países y la gente, lógicamente, cuando puede escoger, escoge. Por tanto, tenemos un problema que enlaza perfectamente con lo anterior. Tenemos el problema de los salarios y las condiciones laborales, y eso, lógicamente, tenemos que arreglarlo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Igual pasa con los auxiliares administrativos o con los administrativos en Cataluña o en aquellos lugares donde la vivienda es cara. Si los salarios son bajos...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Señor Alonso, ya ha acabado su turno, ya ha sobrepasado los siete minutos.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Acabo ya. Luego tengo tres minutos, ¿es cierto?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Sí.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: También nos preocupa una cuestión que ha pasado recientemente y que parece buena. Parece ser que la Dirección General de la Guardia Civil tiene previsto implantar un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 17

proyecto piloto, en el que los miembros del cuerpo pueden disfrutar las vacaciones por turnos. La pregunta que le hago es: ¿qué tiene previsto la Dirección General de Tráfico en el caso de que no se cubran los puestos de las comandancias con esos efectivos voluntarios? Porque, claro, es voluntario.

En los últimos tres minutos, seguiré.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias.

Ahora tiene su turno, por el Grupo VOX, el señor Alcaraz.

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

Muchísimas gracias, señor Pere Navarro, por su comparecencia aquí hoy. Quiero que mis primeras palabras sean para mostrar el apoyo y el reconocimiento a quienes realmente se está jugando la vida cada día por la seguridad vial en nuestras carreteras, que no son, ni más ni menos, que la Guardia Civil de Tráfico. Esos son los que más directamente se están jugando cada día la vida para evitar que tengamos accidentes y evitar las muertes en carretera y, a pesar de ello, están demonizados. Están demonizados por campañas que parecen dirigidas a recaudar dinero y llenar la caja, como la que hemos tenido recientemente sobre los radares, y la imposición de esos radares en algunos tramos de las carreteras no tenía mucho sentido. Eso así lo percibe la mayoría de los conductores que están en la calle. Ustedes aquí tendrán otra visión, pero, créanme, en la calle la percepción que tienen los conductores de la Guardia Civil es que van a por ellos y que van a multarlos, cuando realmente su principal labor es salvarles la vida y atenderlos en los accidentes.

En las distintas comparecencias que han tenido aquí, tanto usted como el ministro de Interior, les he hecho saber las carencias que tiene la Guardia Civil de Tráfico. Los agentes, principalmente, son los que están velando por la seguridad vial y tienen carencias en los servicios muy importantes. De hecho, las asociaciones siguen reivindicando los mismos problemas año tras año. Por ejemplo, usted ha hablado aquí de los airbags para los motoristas. Es que llevo cinco años escuchando eso por parte de usted aquí. Usted es el director de Tráfico que siempre promete, siempre promete, pero esto parece el Día de la Marmota. Usted viene aquí a prometer lo que prometió el año pasado, el anterior y el anterior, pero podrían haber hecho algo para evitarlo, porque hay guardias civiles de Tráfico que han fallecido durante estos años por causa de accidentes en moto y no haber tenido esos chalecos. Además, se daría ejemplo a los motoristas para que ellos sean conscientes también de lo útil que es tener un airbag para las motos.

También quiero denunciar que las distintas asociaciones de la Guardia Civil, entre ellas, la UGC, están denunciando la falta de agentes en carretera. Decimos que son los principales veladores de la seguridad vial, pero tenemos las siguientes cifras, por ejemplo, en el año 2013, teníamos 9700 agentes; en 2023, 8793 agentes. ¿Cómo es que hay más tráfico, hay más uso de la carretera y vamos bajando el número de agentes? Esto, tanto en auxilios como en las patrullas, supone una reducción bastante importante. En el año 2013, en patrullas tuvimos 660 000; en el año 2023, 442 000; en auxilios, en el año 2013, 517 000; en el 2023, 286 000. Sin duda alguna, es una reducción muy importante para quienes realmente están velando por nuestra seguridad, que es la Guardia Civil de Tráfico, y por no destacar, además —en este caso, es el ministro del Interior el que tiene más responsabilidad— la falta de ayudas y complementos que vienen reivindicando desde hace muchísimo año. Por todo ello, los propios guardias civiles, cuando salen de la academia, prefieren huir de la unidad de la Guardia Civil que más muertes causa, que precisamente, es la de Tráfico.

También quisiera preguntarle acerca de los examinadores. Usted ha dicho que hay un aumento de los examinadores —es la eterna pregunta que hacemos todos los grupos todos los años— y dice que, realmente, el problema está en los administrativos. Si el problema está en los administrativos, ¿qué pasa, que en estos cinco años no ha habido tiempo para poder llevar a cabo una ampliación de los administrativos en las jefaturas de Tráfico para evitar este problema? Al final, siempre viene usted aquí a decir cuál es el problema y que lo va a solucionar, pero seguimos repitiendo los mismos problemas cada año.

En cuanto a lo que ha comentado sobre el coche autónomo, me parece perfecto y creo que salvaría muchísimas vidas. Pero ¿usted considera realmente que nuestras carreteras, nuestras señalizaciones están preparadas para los coches autónomos? Pero si hay señales tapadas por los árboles, hay señales que no se renuevan, que no tienen ni color, que cuesta trabajo hasta verlas, y hasta las propias empresas de mantenimiento lo están diciendo. No hay un plan que ataje ese problema de la señalización en las carreteras y eso es esencial para las Cámaras de los coches autónomos, como usted bien sabe.

Sobre la aplicación miDGT, está muy bien tener el carné en el teléfono y tener datos de los puntos. Me parece muy bien, pero ¿no cree usted que lleva ya demasiados años estancada, que podría ser un poco

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 18

más ágil para poder hacer algún tipo más de gestión, por ejemplo, saber las multas que se nos han impuesto hasta ese momento o cómo se puede pagar? ¿No cree usted que es una aplicación que puede tener un gran potencial y no se está aprovechando lo suficiente para el usuario?

Quería hacer también una pregunta sobre las multas, aunque quizá en esta sesión no me la puede contestar, pero sería interesante saber cómo ha ido la recaudación por multas en estos últimos años, igual que sabemos, por ejemplo, los fallecidos. Por cierto, que no es para felicitarnos, porque aquí se ha dicho que vamos muy bien, aunque una sola muerte es motivo para preocuparnos, pero teníamos **(muestra un documento)** en el año 2014, 1132 fallecidos en carretera; en 2023, 1145, es decir, un aumento de 13 personas, y en lo que va de año, desde el 1 de enero hasta el 31 de marzo, ya tenemos la misma cantidad de fallecidos que el año pasado. Le pregunto: ¿qué estamos haciendo mal? Porque el objetivo de esta Comisión era reducir el número de fallecidos. Si llevamos diez años manteniendo el mismo número de fallecidos, ¿qué se está haciendo mal, señor Pere Navarro?

Para terminar, quiero hacer mención también a la responsabilidad que tiene la propia Administración en la seguridad vial. No todo recae sobre el conductor, también sobre la señalización en las carreteras que están en obras. Digo esto porque ayer tuvimos que enterrar a un vecino mío, porque una mala señalización llevó a un accidente con las consecuencias fatales de un herido y un fallecido con una edad muy joven. Con ello quiero decir que yo que he ido a ver cómo están llevando la gestión de esas carreteras y cómo se están señalizando, me parece inaudita la situación. Quienes hacemos decenas de miles de kilómetros cada año, 60 000 y 70 000 kilómetros al año en carretera, y vemos las distintas obras, hay veces que nos sorprendemos, porque no encontramos con una señalización inadecuada y eso da lugar a accidentes, atropellos y muertes. Entonces, le pregunto: ¿qué hace la DGT para que la propia Administración, a través de quienes estén realizando las obras, cumplan también, precisamente, con esas normativas?

Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchísimas gracias, señor Alcaraz.

Ahora es el turno del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor Arribas.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Muchas gracias, señor Navarro, por acudir a esta Comisión, por explicar cuáles serán las líneas que guiarán la política en materia de seguridad vial durante esta legislatura. Antes de comenzar, me gustaría agradecerle, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, la hospitalidad que usted tuvo hace una semana recibiendo a todos los miembros de esta Comisión, acercándonos la jefatura a todos los miembros de esta, presentándonos al equipo que, junto a usted, vela por que nuestros ciudadanos estén más seguros cuando salen a la carretera.

La seguridad vial, entendida como un conjunto de medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas por el tránsito, debe ser una prioridad en cualquier país, en tanto en cuanto afecta al conjunto de la ciudadanía. En España, aunque es evidente que aún nos queda mucho trabajo por hacer, podríamos decir que estamos orgullosos, porque nuestras políticas de seguridad vial son un referente tanto a nivel europeo como a nivel mundial. Así se reconoció por el coordinador de seguridad vial de la Unión Europea durante la jornada celebrada en el marco de la Presidencia española del Consejo, y es que nuestro país fue un ejemplo de los esfuerzos, retos y actuaciones en materia de seguridad vial que han conseguido reducir las muertes en carretera de una manera mucho más rápida que en otros países comunitarios, sobre todo en los últimos veinte años. El coordinador ponía el ejemplo de medidas que, en principio, fueron controvertidas, pero que se ha demostrado que son efectivas, como fue la implementación de la velocidad máxima a 30 kilómetros/hora en las ciudades, y él mismo apuntó que es una medida que ya están estudiando otros países de la Unión. Además, no podemos olvidar que la Comisión Europea ha escogido a España para asesorar en la adopción de estas medidas que ayudan a reducir la siniestralidad vial a otros países de la Unión. Esto ya está en marcha y hay países que ya están recibiendo este asesoramiento en el ámbito de la seguridad de los motoristas, la vigilancia automatizada o la formación vial. Nuestro modelo también es referente en América Latina, tal y como ha quedado reflejado en las asambleas del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial o en la Asociación Iberoamericana de Víctimas contra la Violencia Vial. Podemos estar orgullosos del trabajo que estamos haciendo, tanto desde la DGT como desde el Ministerio del Interior, y del trabajo que están haciendo los funcionarios y funcionarias por procurar la seguridad del conjunto de la ciudadanía.

Estos ejemplos demuestran, una vez más, que España y su Gobierno, el Gobierno de Pedro Sánchez, se toma muy en serio todo lo que concierne a la seguridad vial. En línea con la directiva europea de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 19

seguridad vial y la estrategia comunitaria, España cuenta con un documento llamado Estrategia de Seguridad Vial 2030. Sé que a la derecha y a la extrema derecha todo lo que terminan en 2030 les suena mal y creen que es negativo para el conjunto de la ciudadanía. El tiempo demostrará que la Agenda 2030, que el año 2030 no es lo que ellos piensan. Es evidente que hablamos de objetivos muy ambiciosos en esa estrategia y que llegar a cumplirlos requiere una transversalidad, pero no solo de la materia de seguridad vial, sino que hay que implementar la Estrategia Nacional sobre Adicciones, sobre agenda urbana, sobre el Plan Estratégico de Apoyo Integral al Sector de la Automoción, porque todas ellas repercutirán, sin ninguna duda, en la mejora de esta estrategia y todas ellas, al final, seguirán impulsando esa estrategia de visión cero.

Comentaba usted, señor Navarro, el principio de la responsabilidad compartida —es lógico— entre quienes diseñan y construyen las carreteras, los vehículos, quienes prestan la atención posaccidente, pero sobre todo también quienes circulan por ella. El Gobierno es responsable, está trabajando en ello. Podríamos citar algunas de las estrategias y medidas que se van a llevar hacia delante, como las carreteras 2+1, para que esos adelantamientos sean más seguros y no se provoquen accidentes. Evidentemente, queda mucho trabajo por hacer, pero decimos que el Gobierno está dispuesto a hacerlo. Acabamos de empezar la legislatura, venimos ya trabajando sobre ello y no tengo ninguna duda de que en estos tres años que nos quedan por delante conseguiremos estos retos.

Además, ha hablado usted de los examinadores. Creo que lo ha explicado bastante bien. Todos sabemos de dónde veníamos. Nosotros nos fuimos de la DGT en el año 2012. Usted, precisamente, creo que dejó en un cajón de su despacho el reglamento y otra serie de acciones y, cuando usted volvió en el año 2018, seguía el mismo documento en el cajón. La verdad que hay veces que es mejor que no hagan nada, porque cuando lo hacen, lo hacen mal.

Hablaba la señoría de VOX de la Guardia Civil. Me llama mucho la atención cuando hace de portavoz de los sindicatos de la Guardia Civil o de la Policía en las comisiones, pero yo le lanzaría una pregunta a él, y es: ¿qué hace usted para apoyar a la Guardia Civil? El habla del Día de la Marmota y yo, cuando habla del Día la Marmota, pienso en qué hacen ellos durante la semana de los presupuestos generales del Estado, porque para apoyar a la Guardia Civil, hay que apoyar los presupuestos generales del Estado, y ellos ni los leen, no presentan ninguna enmienda, pero para que nuestros agentes tengan un mayor número de efectivos, un mayor número de medios materiales, necesitamos dotar de partidas presupuestarias para que eso pueda hacerse efectivo. Lo que no vale es votar que llueve y luego quejarse porque se moja, y eso lo que viene haciendo el Grupo Parlamentario VOX siempre en todas estas comisiones. Le diría al señor parlamentario del Grupo VOX que piense, cuando él hace estas reivindicaciones aquí, qué va a hacer él cuando haya que tramitar los Presupuestos generales del Estado. ¿Va a presentar alguna enmienda para apoyar a la Guardia Civil? Creo que en los últimos presupuestos generales del Estado no presentó ninguna para apoyar a la Guardia Civil. **(El señor Alcaraz Martos: ¿Dónde están los presupuestos?).** Por lo tanto, yo le pediría un poco de seriedad y de rigor a la hora de defender a estos agentes, a las familias de estos agentes, a las que usted hace mención, y que no solo los utilice con tintes políticos, porque ya nos conocemos, ya nos hemos visto en diferentes comisiones y es a lo que ustedes siempre aspiran.

Termino, señor Navarro, porque no tengo mucho más tiempo. Quiero agradecerle su gestión al frente de la Dirección General de Tráfico. Le invito a que no decaiga en el intento, a que siga trabajando por mejorar la vida de los ciudadanos, porque, al final, es para lo que nos han elegido y para lo que estamos aquí.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Arribas.

Ahora, para cerrar esta tanda de turno de los grupos, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor Ibáñez.

El señor **IBÁÑEZ HERNANDO**: Gracias, vicepresidente.

Buenas tardes. En primer lugar, en nombre del Grupo Popular, quiero dar las gracias al director de la Dirección General de Tráfico, al señor Navarro, y al equipo que le acompaña por su comparecencia esta tarde. Es la primera Comisión que se hace con carácter formal y, por supuesto, hago extensivo este agradecimiento a todas las personas que trabajan también en el día a día en la Dirección General de Tráfico. Desde que arrancó la legislatura han pasado muchos meses y, ya que al ministro del Interior no le ha parecido razonable venir a comparecer a esta Comisión, quizá usted podría haber pedido, a petición propia, venir a explicarnos cuáles eran los planes de esta legislatura. Es algo que usted podría haber

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 20

hecho y se lo hubiéramos agradecido. No obstante, hoy está aquí. Tuvimos la posibilidad de visitar la Dirección General de Tráfico. Le agradezco las explicaciones que nos dio a nuestro grupo y al resto de portavoces, y también aprovecho para recordar que tuvimos una conversación con el subdirector general de Gestión de Tráfico para poder hacer una visita a uno de los centros de gestión de tráfico, en concreto, el de Valladolid. Estaremos encantados de visitarlo próximamente para conocer la importante labor que se desarrolla desde esos centros.

A pesar de que han pasado ocho meses desde el inicio de la legislatura, nuestro grupo todo este tiempo ha estado trabajando. Hemos evaluado con interés la Estrategia de Seguridad Vial 2030. Por cierto, al portavoz del Grupo Socialista le diré que tuve el honor de ser el responsable autonómico de un Gobierno para impulsar la Agenda 2030. Por tanto, no hay ningún problema con la agenda, sino que, además, me ha tocado impulsarla en nuestra tierra, en Castilla y León. **(Aplausos)**. Especialmente, hemos estudiado el bienio 2022-2023 y también otros documentos de interés. Hemos tenido muchos encuentros y reuniones con diversos colectivos, asociaciones —asociaciones de víctimas, especialmente— y entidades que están relacionadas con la seguridad vial y también, como sabe —su equipo se lo podrá corroborar—, hemos presentado hasta ochenta preguntas en relación con la actividad de la Dirección General de Tráfico.

Por eso, señor director, tras su comparecencia y después de haber leído con atención también otras comparecencias que ha hecho ante esta Cámara, tengo dos reflexiones iniciales. La primera es reconocer su voluntarismo para impulsar la misión que le han encomendado, pero la segunda reflexión es la amarga sensación de que el Gobierno de España no se está tomando en serio la seguridad vial en el nivel que requiere una materia que es un auténtico problema de Estado; usted lo ha tildado incluso de escándalo. Por ello, hemos tomado nota de las aspiraciones que tiene previstas para esta legislatura. En este breve tiempo yo no puedo abordar todas ellas, pero sí me permito plantearle algunas cuestiones que creemos que están pendientes. La primera de ellas tiene que ver con esa estrategia que está en marcha, la Estrategia de Seguridad Vial 2030. Ha finalizado el bienio 2022-2023, que tenía un documento específico que hemos leído con atención, con casi cincuenta líneas de actuación divididas en nueve áreas estratégicas. Y yo le pregunto: ¿le parece razonable que todavía no tengamos una evaluación inicial de cuál es el seguimiento de los indicadores y de los objetivos que estaban previstos ahí? ¿Le parece lógico que, estando ya en el quinto mes del año prácticamente, aún no haya ni rastro del documento que debería abordar la estrategia para este año 2024-2025, que entiendo es el próximo bienio? ¿Qué tienen previsto hacer al respecto? Esto es importante. Creo que se debe avanzar ya con urgencia, porque hay temas que deben analizarse y evaluarse.

Desde nuestro grupo también queremos plantearle algunas cuestiones, como saber qué opina sobre si ha tenido incidencia en la siniestralidad vial la medida que se tomó de no sobrepasar en 20 kilómetros/hora, ni siquiera en maniobras de adelantamiento, el límite máximo de velocidad permitida en vías convencionales. ¿Cree que ha podido tener alguna incidencia en el ámbito de la siniestralidad vial o si, tras conocer las conclusiones y los informes de algunas de las jornadas que han sido presentadas en las últimas semanas —usted nos ha hablado de algunas de ellas— y especialmente en lo referido a usuarios más vulnerables como son los conductores de motocicletas en vías interurbanas, tiene previsto hacer algo?

Usted conoce las propuestas que se han hecho en esa Conferencia Internacional de Seguridad Vial de la Moto, imagino que también le habrán hecho llegar un interesante informe que hemos leído que se titula «Cómo salvar trescientas vidas al año en España», a través de medidas de bajo coste a implementar en carreteras convencionales, o que habrá estudiado el ya habitual informe RACE 2022, que determina todavía 45 tramos de riesgo elevado de los que 8 son considerados como tramos negros. Sobre la situación de las vías en España, ¿tiene previsto el Gobierno de España implementar medidas que permitan aprovechar estos estudios para reducir la siniestralidad vial en nuestro país? Por cierto, en línea con esto mismo, quiero hacerle un comentario. Usted el otro día probablemente respiraría aliviado al conocer la opinión del ministro Puente al respecto de recuperar esa idea de los peajes en las vías de alta capacidad, pero me imagino que hoy se habrá llevado un mazazo importante, porque ha negado que eso vaya a ocurrir. Lo lamento, lo ha dicho esta mañana en la sesión de control. Imagino que usted seguirá opinando lo mismo de entonces, pero me gustaría que en esta Comisión no se esconda y nos diga cuál es su opinión sobre esta cuestión.

Por otra parte, compartimos la importancia de focalizar medidas especialmente en colectivos donde no solamente no se está reduciendo, sino que, de hecho, se está incrementando la siniestralidad vial. Por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 21

eso, a este respecto, le quiero plantear algunas dudas. Nos ha hablado de la importancia del uso del airbag entre motoristas y le pregunto: ¿se han planteado, por ejemplo, que esos equipos de protección de los usuarios de motocicleta puedan tener un IVA reducido, como el que tienen los equipos de protección individual que usa cualquier otro trabajador, y así poder incentivar y extender su uso? ¿Tienen completamente claro que va a ser positivo la obligatoriedad de ese curso para pasar del carné B al A1 de cara a reducir la siniestralidad vial? ¿Han valorado también la incidencia que puede tener esta medida en determinados sectores económicos asociados a estos vehículos? ¿Se va a poner en marcha pronto, de cara a los conductores de motocicletas, el desarrollo de algún tipo de curso formativo voluntario, pero que les generen incentivos a estos usuarios de motocicletas?

Por otro lado —y abordando otras materias—, reconocerá conmigo que ese asunto del colapso de las jefaturas de Tráfico es como la canción del verano, que uno piensa que solo la va a escuchar en verano, pero luego la acaba escuchando todo el año. ¿Qué piensan hacer ante esta situación que ya no es coyuntural, sino que es estructural? ¿Le han dicho algo en el Gobierno de si tienen previsto echarle una mano para corregir el hecho de que el 52 % de la plantilla de la DGT esté sin cubrir? Porque esta circunstancia está afectando a miles de personas y no vale solamente con quejarse, sino que deberán de hacer algo. Sabe también que, en este sentido, hay un sector que se dedica a la formación de conductores que está sufriendo, desde hace años, la pérdida de muchos empleos y el cierre de muchas empresas dedicadas al sector. Por eso quiero preguntarle si tiene previsto aprovechar este potencial para que el impulso de la seguridad vial se refuerce con una mayor y mejor formación de los conductores españoles, porque quizá podría ser razonable formar más que sancionar.

El señor **PRESIDENTE**: Termine, señor Ibáñez.

El señor **IBÁÑEZ HERNANDO**: Termino, señor presidente.

Intervengo muy brevemente, porque no quiero acabar esta intervención sin referirme a otro de los factores clave de la seguridad vial que es el vehículo. En España, el 44 % de los vehículos tienen más de quince años y dos de cada tres tienen más de diez años. Usted lo ha dicho: Necesitamos renovar el parque. ¿No piensa que sería razonable acometer un nuevo plan renove y hacerlo no solo enfocado en vehículos eléctricos? ¿No sería mejor ordenar la transición, a ver si, con la salida de la actual ministra de intransigencia ecológica, se pueden dar pasos en este sentido?

Gracias y buenas tardes. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Gracias, señor Ibáñez.

Cerramos esta ronda de intervenciones de los grupos parlamentarios y tiene la palabra don Pere Navarro por el tiempo que necesite.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Voy a intentar ser sintético, pero aviso del riesgo. Me han hecho muchas preguntas y me gusta hablar de seguridad vial. Vamos a intentar hacerlo de forma razonable.

Por parte Junts, Marta, he apuntado dos o tres puntos. Me pregunta sobre las carreteras y los tramos en los cuales hay problemas y en qué podemos ayudar. Sí que lo hacemos, cuando la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil detecta errores, tramos problemáticos o algo así hace unas propuestas a las jefaturas y estas las trasladan al titular de la carretera. ¡Ojo cuando hablamos de carreteras! Hay 165 000 kilómetros de carreteras del Estado, pero también hay de comunidad autónoma y de diputaciones, por lo que el tema tiene su intrínquilis, pero hay establecido todo un sistema, que depende de la Guardia Civil, que cuando detecta reiterados errores o problemas elabora informes que nosotros trasladamos siempre al titular de la vía, que puede ser uno u otro. Lo digo un poco para mejorar la seguridad vial y demás. También hay una especie de investigadores de la vía en las jefaturas que cuando detectan alguna cosa también hacen informes y se pasan al titular de la vía, en Cataluña serán los mossos. Básicamente esa función, que normalmente hacemos todos, le correspondería a los mossos. Es verdad que también hay auditorías de las carreteras y auditorías de seguridad. Normalmente los clubes de automóviles hacen auditorías e indican aquellos tramos o zonas susceptibles de mejora.

Pasos a nivel, sé que hubo una jornada el año pasado sobre pasos a nivel y seguridad vial, pero no tengo datos específicos. Es verdad que hace años era habitual el accidente de furgoneta con trabajadores inmigrantes, que normalmente iban al campo, y que cruzaban el paso a nivel y aquello era un drama. Todo esto ha ido poco menos que desapareciendo, es decir, en estos momentos es raro, pero hay pasos a nivel

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 22

que están sin barrera y sé que Renfe tiene un área específica sobre este tema, pero no sabría decirle, por lo que no voy a inventarme una historia. Recuerdo que hubo una jornada específica sobre este tema el año pasado, porque hacía mucho tiempo que no oía hablar del problema de los pasos a nivel sin barrera, pero que están.

En cuanto a los motoristas y a las barreras de protección, España fue el primer país que hizo la primera norma técnica para las barreras de protección de motoristas. Es verdad que se pusieron y aquí las comunidades autónomas hicieron un gran esfuerzo también, igual que el Estado. La impresión que tenemos es que con la crisis económica se paró todo. Se paró aquella inversión importante en las vallas quitamiedos seguras para motoristas. Sé que ahora la Dirección General de Carreteras vuelve a mover el tema, pero no le podría decir nada más, porque corresponde a los titulares de la cartera. Pero es verdad que España fue la primera en elaborar la norma técnica y la que abrió el paso a estas vallas seguras para motoristas.

¿Usted me ha preguntado por qué los motoristas tienen diez años de antigüedad en el permiso? (**La señora Madrenas i Mir hace gestos afirmativos**). Sí, vale. Le explico un poco el perfil y la impresión que tenemos. Es gente que ha sido motorista y le ha gustado mucho la moto y es aficionado a la moto, que se casan, tienen hijos, lo que supone un plus de responsabilidad, y se dicen: No debo conducir la moto. Cuando llegan a los 45 años se plantean: Me lo merezco y puedo. Se compran una moto buena de alta cilindrada, una chaqueta de cuero y se echan a la carretera. Este es un perfil que responde a los diez años de antigüedad del permiso de conducir, punto, no digo nada más.

Respecto al carné B3 no es para la carretera, es para la ciudad, el 125cc es para la ciudad. El carné B3 se copió de Francia. Primero lo puso Francia y era una medida de movilidad, nunca fue de seguridad vial, para facilitar que la gente de la ciudad dejase el coche y se pasase a un escúter. Tenía todo el sentido del mundo y fue bien en Francia y ha ido bien aquí en España, pero es verdad que, sobre todo, en Cataluña, la guardia urbana y los policías municipales se quejaban reiteradamente de este tema. Luego volveremos sobre ello, porque alguien ha hecho una pregunta sobre este tema.

Bueno, red ferroviaria, bienvenida al club, enhorabuena, coincidimos completamente. Se lo explico. En España una de las razones por las que han bajado los fallecidos por accidentes de tráfico ha sido el tren, el AVE. Miles de viajes que se hacían en coche por la carretera han pasado al ferrocarril. Se ha reducido el riesgo, se han reducido los accidentes y se han reducido los fallecidos. ¿De acuerdo? Si me preguntase como director: ¿usted cree que podría ayudar a bajar los accidentes en carreteras? ¿Sabe qué le diría? Pasar las mercancías de la carretera al ferrocarril. Que nadie me malinterprete, los conductores de camiones son unos espléndidos profesionales. Dios me libre, al contrario, además se ve en los datos, son seguros, buenos profesionales, van con cuidado y no afectan a la siniestralidad, pero si reducimos los camiones que van por la carretera parece ser que reduciríamos el riesgo. Sobre esto le voy a hacer un apunte. Hace muchos años, muchos, recuerdo que cada vez que ha habido un cambio de gobierno, el nuevo Gobierno entra diciendo: vamos a pasar las mercancías de la carretera al ferrocarril. Cambia el Gobierno y continuamos con el 4 % en ferrocarril, mientras la media europea es del 15 %, es mucho mayor. Esto me lleva a decir que no debe ser fácil. Cuando todos los gobiernos de todos los colores han anunciado que iban a hacer este cambio y nadie lo ha podido hacer, merece un respeto y convendría estudiar cuáles son las razones. Estoy completamente de acuerdo con el Corredor Mediterráneo, con el ferrocarril y con llevar las mercancías al ferrocarril, Dios mío, es lo que toca en esta época. Desde el punto de vista de responsable de seguridad vial en la carretera, desde luego, todos coincidimos en que es la medida que podría ayudarnos a mejorar. Corredor Mediterráneo y todo esto, lo que quieran, con lo cual vamos todos juntos. Pero aviso: todos los gobiernos lo han anunciado, todos estaban de acuerdo, y hasta ahora nadie lo ha hecho, lo cual, insisto, merece un cierto respeto.

Contesto a Esquerra Republicana. Sí, tenemos problemas con los exámenes a veces por falta de examinadores y a veces por falta de administrativos. Tampoco es para ponerse dramático. Uno, voy los fines de semana a Barcelona y tampoco es que la gente me increpe por la calle por los problemas con los exámenes del permiso de conducir. Dos, soy especialmente sensible, sé que hay problemas, soy consciente de ello y pongo todo lo que sé y más. Probablemente no con una buena fortuna, pero mientras pueda seguiré perseverando e insistiendo con el tema de Cataluña, en general, y de Barcelona y Gerona en particular, con lo cual estoy de acuerdo. Sí, es un problema que hemos acabado de resolver, pero irá mejorando.

Continuando con el traspaso de competencias, a ver si lo sé explicar. Creo que lo comentamos una vez. Podría decirle que el permiso de conducir lo hace el Estado Español y te habilita a conducir por toda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 23

Europa y por todos los Estados europeos. Es un tema de la Unión Europea, porque con el permiso que sacamos aquí vas a poder conducir por toda Europa, lo cual ya te lleva a que es a nivel de Estado, que lo regulan las directivas europeas, porque ahora hay una directiva europea. Se lo diré de otra manera. No veo claro que cada vez que una Administración tiene problemas la solución sea la transferencia. Podría decirle que recibo muchas quejas sobre la gestión del tráfico en la AP7, en Cataluña, y ayudaré en todo lo que pueda, pero no me oír a mí pedir que se revierta la competencia de la gestión del tráfico, porque aquello no va bien, porque no funciona y porque me llegan muchas quejas de los ciudadanos. ¡Dios mío, seamos sensatos! Cada vez que una Administración tiene problemas no podemos plantear que la solución sea que se transfiera o se revierta la transferencia. No lo veo como la solución. Le ruego un margen de confianza para ver si podemos mejorar los exámenes entre todos. Es verdad que con los exámenes estamos en un mal momento; insisto en que para el verano es cuando nos viene toda la ayuda y todo el refuerzo. Ahora tiene razón. Tenemos problemas en Cataluña, pero no solo en Cataluña, sino en todo el resto del Estado, por unos concursos de traslados que ha habido, por jubilaciones y demás, por lo que tenemos problemas en el área administrativa y en los examinadores. Es verdad que es un mal momento, pero, por los datos que tengo de la dirección general, en verano vamos a tener un refuerzo que debería resolverlo razonablemente. Si además consigo unos cuantos administrativos, a lo mejor la próxima vez que venga aquí hablamos más de seguridad vial y menos de los exámenes y de los examinadores.

El Grupo SUMAR tiene razón: valores. La seguridad vial descansa en valores y hablar de valores en esta época tiene su miga, porque la seguridad vial descansa en: no estoy solo, estoy compartiendo la vía pública con todos los demás, con mucha gente, y tengo que pensar que lo comparto con los demás y tengo que cumplir las normas, que no son un capricho de la DGT, son las que todos —y sobre todo aquí en la soberanía popular— nos hemos dado para que esto funcione razonablemente. Si todos cumplimos estas normas, todos salimos ganando y, si no, si impera el individualismo y el egoísmo, todos vamos a salir perdiendo. Por tanto, tengo la impresión de que la potencia de la seguridad vial está en los valores que tiene el conductor.

En cuanto al vehículo privado, esto depende de la política de movilidad, si se avanza, tiene todas sus prerrogativas, pero es una política de Estado. El otro día les dije que vino un equipo de la radiotelevisión italiana y, al final, tuve la impresión de que la diferencia entre España e Italia descansa en que, en España, más o menos, es una política de Estado, es una política que está al margen del rifirrafe político diario, mientras que en Italia me explicaban que Bolonia había pedido al Gobierno que pusiera los 30 kilómetros/hora y el Gobierno había dicho que no, que ni hablar, porque el alcalde de Bolonia es de un color político y el Gobierno de Italia es de otro. Es decir, que aquello está contaminado un poco por el debate político, y este es uno de los problemas.

Respecto al bus-VAO de Palma de Mallorca, el 7 de mayo me voy personalmente a ver *in situ* ese bus-VAO, porque, a pesar de todo el conflicto, quiero verlo *in situ*. Quiero que me lo expliquen y quiero poder acordar alguna solución razonable con el conseller insular. Si me dejan voy a hacerles una reflexión sobre el bus-VAO. Ya no hay grandes problemas con el tráfico. Los problemas del tráfico están los días laborables a la entrada y salida de las grandes ciudades, algo así como de 7 a 9 de la mañana y de 5 a 7 de la tarde, que son viajes obligados por razón de trabajo. Tenemos un estudio que dice que en el 70 % de los coches va una persona. Si alguien es capaz de conseguir que vayan dos personas en cada coche, tendremos la mitad de los coches, la mitad de consumo del combustible y la mitad de las emisiones. Hoy en día, con todas las *apps* que hay, no debería de ser imposible conseguir que la gente aumentara la ocupación en los coches. ¿De acuerdo? Ya hay alguna experiencia interesante en Francia sobre este tema. El bus-VAO es esto, priorizo y premio la alta ocupación y castigo un poco cuando va una persona en un coche, porque no nos lo podemos permitir, no es sostenible, que vaya una persona en un coche. Mover 1000 kilos para desplazar a una persona no nos lo podemos permitir —punto—, por lo que a partir de aquí hemos de buscar soluciones.

En cuanto a los salarios y las viviendas, en Ibiza tenemos un problema de primera magnitud. Nadie quiere ir a Ibiza, ni administrativos ni examinadores ni nadie. ¿Por qué? Con el sueldo que paga la Administración es imposible e impensable ir destinado a Ibiza. Lo mismo nos está pasando ya en ciudades como Madrid. Hemos estado buscando unos informáticos buenos y la respuesta ha sido: Yo estoy en Granada, si puedo continuar en Granada firmo el contrato; si tengo que ir a Madrid, con el sueldo que usted me va a pagar en la Administración, no puedo ni planteármelo por el alquiler del piso. Lo mismo está pasando en Santiago de Compostela, donde tenemos un tío que es bueno y lo queremos, pero nos dice que a Madrid con este sueldo no viene, con lo cual aquí hay un problema. Pienso o quiero pensar que la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 24

gran ciudad ya no compensa las ventajas con los inconvenientes y que van a crearse ciudades intermedias con AVE e Internet, como Gerona, por ejemplo —me explico— o como Zaragoza. Hace poco estuve en Zaragoza y la alcaldesa me decía que hay gente de Madrid que se va a vivir a Zaragoza por razones del precio de la vivienda, del coste de la vida y demás. Este es un debate muy interesante. Es verdad que, con según qué salarios, el precio de la vivienda supone un problema que es de todos y al que vamos a tener que hacer frente.

Respecto al Grupo de VOX, que me pregunta sobre la Guardia Civil, voy a hacer una cosa, que es poner en valor a la Guardia Civil. La semana pasada hubo los premios Ponle Freno, de seguridad vial. El premio de protagonista del año se dio a un guardia civil de Tráfico, don Dámaso Alonso, que, en Asturias, cruzó su moto para parar un coche que iba en dirección contraria, porque iba escoltando una prueba ciclista de jóvenes; para salvar a todos los jóvenes, arriesgó su vida, fue un héroe. El sábado pasado, a las ocho de la tarde, el agente Alejandro Saucedo, del Destacamento de Valdemoro, en acto de servicio tuvo un accidente con la moto y está muy grave en el Hospital 12 de Octubre. Quiero decir que son servidores públicos, que son funcionarios, que cobran lo que cobran —me explico—, pero que arriesgan su vida por los demás. Dios mío, yo les tengo un respeto excepcional, porque es gente que cree en el servicio público y en el servicio a los demás, y les aseguro que es un privilegio trabajar con ellos. ¿De qué están demonizados? Yo no los veo demonizados, no lo sé. Vamos a hacer el 65.º aniversario, los aprecia todo el mundo. Cuando voy a cualquier sitio y vamos a comer con el alcalde o con quién sea, están ahí y son apreciados y reconocidos. Respecto a lo de demonizados, niego la mayor, no creo que lo estén. Es verdad que trato y hablo con los guardias también y no tengo esa sensación. Creo que tienen un cierto prestigio, que están valorados por lo que hacen, por todo lo que suponen y por la ayuda que ofrecen en la carretera. Alguien hablaba de patrullas, la mejor medida preventiva en seguridad vial es el patrullaje de la policía de tráfico por la carretera; punto. Si ves patrullas de policía o agentes de policía, levantas el pedal, luego harás lo que sea, pero cuando los ves te acuerdas y vas más despacio, con lo cual, desde la Dirección General de Tráfico, nuestra obsesión es que haya patrullas y patrullas en la carretera.

Respecto al airbag, tiene razón. Recuerdo que, puede hacer cuatro años, di la instrucción al general. Se han pasado como tres años haciendo pruebas y exámenes y no sé qué y cada vez que los veía les preguntaba y siempre había cosas pendientes, estaban con pruebas y con exámenes técnicos, y no sabían. Soy el director y asumo mi responsabilidad, pero les aseguro que la Agrupación de Tráfico lo está trabajado sin prisas, por decirlo de alguna manera.

El vehículo autónomo lo veremos en autopistas o en autovías, pero en las carreteras secundarias y por la ciudad probablemente no lo veo. Me explico. Es verdad que ya hay pruebas de coches que se guían con el coche de delante, que puedes sacar las manos y los pies y que te llevan, pero todo está previsto en vías de alta capacidad que están en condiciones y demás. Insisto, queremos estar con el vehículo autónomo, pero nuestra responsabilidad es que el año que viene haya menos accidentes que este año. Lo del vehículo autónomo va a su ritmo. Más aplicaciones en DGT, estoy completamente de acuerdo, son un éxito y tienen un gran potencial; que hay que emplear las aplicaciones, le doy toda la razón.

En cuanto a las sanciones, si pide usted cuáles son los ingresos de los diez últimos años por sanciones de tráfico, se lo darán, tardarán más o menos, pero estos datos tampoco tienen ningún problema. Sobre señalización de obras, las empresas de conservación y mantenimiento de carreteras tienen una media de cuatro fallecidos al año de trabajadores que están en las obras de conservación y mantenimiento. Se ha trabajado con ellos en dos áreas. La primera, conos geolocalizables, es decir, conos que pongan ellos y cuando haya una obra en la carretera, además de la luz, envíen la señal a la DGT 3.0, a la nube, y de esta baje a todos los vehículos que estén dentro del sistema del vehículo conectado y, antes de que lo vean, les avisarán diciendo: Atención operarios en la carretera. La segunda, estamos trabajando con una especie de radares móviles. Porque es verdad que hay que bajar la velocidad y se pone un cartel para ir 60 kilómetros/hora, pero no se hace nada más. Se pueden colocar radares móviles donde hay obras, los pones a 60 kilómetros/hora, los conectamos al sistema con un gran cartel anunciando que la velocidad en el tramo de obras está controlada por radar y esto supondría un cierto salto adelante. Esto es lo que estamos trabajando con ellos y con la Dirección General de Carreteras.

Respecto a la intervención del señor del Grupo Popular, es verdad, gracias por reconocerlo, porque es verdad que a veces, en este país, tengo la impresión de que nos cuesta mucho y tampoco nos gusta reconocer que las cosas van bien y se hacen bien. En cuanto a la cooperación, ha sido la Comisión Europea, Bruselas, la que nos ha pedido que colaboremos y cooperemos con Grecia para mejorar la seguridad de los motoristas. La Comisión Europea es la que nos ha pedido ir a Rumanía, primero, para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 25

mejorar la gestión del tráfico y, ahora, para poner los radares. Es la Comisión Europea la que nos ha pedido ir a Bulgaria para el tema de educación y de formación vial. Esta es una buena señal. En Iberoamérica tenemos la Secretaría Técnica del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, y creo que somos un referente. Me parece que la semana que viene se reúne la asamblea de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial de Iberoamérica y va a asistir la Secretaría General de la DGT. La DGT tiene una presencia importante en todos los ámbitos de Iberoamérica que afectan a la seguridad vial. Con el anterior presidente de la Comisión de Seguridad Vial fui a alguna reunión en Iberoamérica para temas relacionados con la seguridad vial. Tenemos la obligación ética y moral de llevar nuestra experiencia a Iberoamérica —otra cosa es que la aprovechen— y es una responsabilidad compartida.

En la DGT decimos que esto de los accidentes de tráfico es demasiado importante para dejarlo solo en manos del Gobierno. Estamos jugando con 1145 muertes violentas, con lo cual es una responsabilidad de todos. Según el Partido Popular, el Gobierno no se toma en serio la seguridad vial; respeto su opinión, pero no la comparto. Me entenderá. Cada uno tiene su lugar en esta sala. ¿Que no se ha hecho la evaluación del seguimiento de la Estrategia 2022-2023? Estoy completamente de acuerdo, es verdad que no se ha hecho. Sé que el observatorio está trabajando en ello, pero no está acabada o, en todo caso, no está presentada. ¿Qué ha pasado con los 20 kilómetros/hora para adelantar en la vía? ¿Sabe cuál es mi opinión? La mayoría de los ciudadanos no sabían que había una norma que decía que para adelantar en carreteras secundarias podías exceder en 20 kilómetros/hora el límite general. Le aseguro que la mayoría de los ciudadanos no tenían ni la más remota idea. Se enteraron cuando lo pusimos en la ley para eliminarlo, porque no lo tiene nadie en Europa, ni lo tiene nadie en todo el mundo, porque si la velocidad máxima de una carretera es una, es esta y punto. Si empezamos a poner excepciones, la norma pierde credibilidad. ¿Qué ha pasado? Sí, vi los datos, me los han pasado varias veces. Ni ha subido, que unos decían que aquí iban a subir los choques frontales, pero tampoco ha bajado. Quiero decir que estamos como estábamos. Es verdad que era una norma rara, que en Europa sonaba rara. No ha subido, pero tampoco ha bajado.

Respecto a aprovechar los estudios para los informes que se están elaborando, tal y cual, la función del Observatorio Nacional de Seguridad Vial es centralizar el conocimiento en seguridad vial, es el que va a todos los organismos internacionales, es el que recibe todos los estudios que se publican y es el que, de alguna manera, los procesa y los incorpora, de una u otra forma, a la política de seguridad vial en España. ¿Poner el IVA reducido en los equipos de los motoristas? Puede hacer treinta años que oigo esta reivindicación, que el casco tiene que tener un IVA reducido y tal y cual, pero no ha habido suerte ni con un gobierno de un color ni con los de otro. Yo soy el primero en firmarlo, si tiene un texto se lo firmo, pero Hacienda es lo que es.

En cuanto al B3, dos cosas: uno, es verdad que Francia lo puso. Francia ha puesto un cursillo y vamos a copiarlo íntegramente. Son siete horas, me parece que son tres horas de teórico y cuatro horas de práctico para ir en bicicleta, con lo cual, sí hay un sector que se podría sentir afectado, es el *motosharing*. Se establecerá de tal forma que no tendrá efectos retroactivos. Es decir, una vez se publique la norma, solo aquellos que cumplan los tres años del permiso de conducir tendrán que hacer este curso para llevar 125cc. No tendrá efectos retroactivos. Está hablado con ellos, nos hemos reunido, lo conocen. ¿Cuándo? A mí ya, de un tiempo a esta parte, cada vez que me preguntan en esto de las normas cuándo, siempre contesto lo mismo: en esta legislatura. Punto. Vale. **(Risas)**. Todo el mundo entiende que, si hay tiempo, saldrá y, si no, son todo normas previstas y que tenemos en nuestro programa para esta legislatura.

El colapso de las jefaturas es la canción del verano. Sí, en verano es cuando tienen vacaciones los estudiantes y quieren sacarse el permiso de conducir. Ah, y en navidad también tienen vacaciones y quieren sacarse el permiso de conducir. En verano los examinadores y también las autoescuelas bajan porque hay gente que tiene vacaciones, con lo cual es verdad que en septiembre siempre va a haber un aumento de los alumnos pendientes de examinar, igual que en enero va a haber aumento de los estudiantes pendientes de examinar, porque es verdad que en verano y en navidad —cuando tienen vacaciones— ellos aprovechan para sacarse el permiso de conducir.

Aprovecho para hablar sobre las autoescuelas. Si comparas España con Italia o con Portugal, conducimos mejor, con lo cual quiere decir que la formación que damos no debe ser muy mala y, si tan importante es la formación de los conductores y tenemos unos resultados razonables de seguridad vial, pues a lo mejor tampoco es tan mala la formación de los conductores. Y aquí quiero decir respecto a las autoescuelas que hay de todo, pero hay algunas que lo hacen bien y que hay que ponerlo en valor.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 26

Vehículos. Les explico cómo va lo de vehículos, cómo lo vemos nosotros. Primero, más del 50 % de los turismos que se matriculan en España, están a nombre de personas jurídicas, con lo cual si tú quieres introducir novedades vas a tener que ir a administraciones, empresas, *renting* y alquiler de vehículos. ¡Ojo, porque el *renting* matricula 220 000 o 230 000 vehículos cada año y los de alquiler igual! Este es el núcleo importante.

Renovación. ¿Qué está pasando? Tenemos la impresión de que lo está pasando —pero en toda Europa— es que el que tiene un vehículo viejo lo cambia por un vehículo seminuevo, estamos hablando de que un vehículo de doce o trece años se cambia por un vehículo de tres, cuatro o cinco años de antigüedad, y así se está produciendo la renovación del parque. Claro que está ahí el eléctrico, claro que hay las ayudas al eléctrico, claro que hay que tenerlas, claro que hay que hacerlo, pero los datos que tenemos nosotros, tanto de matriculación como de cambio de titular, nos dicen que el proceso está yendo por esta vía.

Muchas gracias y pido disculpas si me he alargado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchísimas gracias, señor Navarro.

Empezamos la segunda ronda de intervenciones. Señora Granollers, por el Grupo Republicano, adelante. Tiene tres minutos.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies, president.

Senyor Navarro, clar que no l'increpen, només faltaria. A Catalunya no acostumen a increpar a la gent que ve amb ganes de treballar. Més aviat increpen quan ens envien algú a qui no l'ha votat ningú, per exemple. Llavors, potser sí que se'l pot increpar, però a vostè dubto molt que l'increpin. Tot i amb això, si algun dia va a un centre d'exàmens quan hi hagi molts alumnes, potser sí que l'increparan. De totes maneres, crec que podríem trobar la solució abans que arribés això i que arribés alguna manifestació.

Tenia més preguntes també sobre vehicles, sobre motocicletes. De moltes ja m'ha avançat vostè la resposta. Però sí que m'agradaria fer-li una referència, com li he dit abans: tots els conductors, en formació contínua. Això a mi em sembla una idea genial.

També vull explicar que conduir vehicles amb sistemes ADAS ajuda a protegir, però que per conduir aquests vehicles, també has de saber com funcionen aquests sistemes que té. També estaria molt bé la compra de vehicles elèctrics i donar ajudes per vehicles elèctrics. Ara mateix, les ajudes que donem per comprar un vehicle elèctric les donem a persones que no necessiten l'ajuda, perquè si necessitessin l'ajuda, no se'l podrien comprar. O sigui, és inversemblant. Donem una ajuda que la cobres, amb una mica de sort, tres anys després d'haver-te comprat el cotxe. Això vol dir que si la necessites, no te'l pots comprar. Creiem que hauria d'anar més cap aquí.

També pensem que per la compra de vehicles elèctrics, una de les grans eines de la descarbonització, fan falta electrolineres a la carretera. Vostès mateixos crec que van dissenyar el senyal de les electrolineres, i si vostè sap dir-me quants n'hi ha, de senyals, segurament que trobarem també la manca de compra dels vehicles elèctrics, perquè com t'exposes a comprar un vehicle elèctric si després no pots fer trajectes llargs? Perquè no només és el vehicle privat, també hi ha el vehicle col·lectiu, el vehicle de transport de mercaderies, que si anés amb elèctric, reduiríem moltíssim les emissions. S'ha dit que el parc mòbil de l'Estat és dels més antics d'Europa i crec que això ho hauríem de revertir i que la Direcció General de Trànsit hi té molt a dir.

Pel que fa al transport professional, segurament sap que a l'última sessió de la Comissió de Transports es va aprovar una proposició no de llei a proposta d'Esquerra Republicana per incloure els transportistes professionals amb reductor de l'edat de jubilació. Jo crec que això és una bona mesura, perquè quan passes moltes hores conduint i, a més a més, tens una certa edat, tots sabem que no és el mateix. Però també creiem que és molt important valorar les hores treballades, no només les de conducció, sinó les que estàs en espera, perquè això fa que hi hagi molts transportistes que tenen moltes hores per regular i que això no ho reconeix cap tacògraf. Després ens estranyem que no trobem transportistes professionals.

Gracias, señor presidente.

Señor Navarro, claro que no le increpan, ¡faltaría más! En Cataluña no se acostumbra a increpar a la gente que tiene ganas de trabajar; se suele hacer si nos envían a alguien a quien nadie ha votado. Por ejemplo, en ese caso quizás sí se increpe a esa persona, pero en su caso lo dudaría mucho. Quizá si un día va usted a un centro de exámenes con muchos alumnos, quizá ahí se encuentre con algo. Pero, en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 27

cualquier caso, quizá pudiéramos encontrar la solución antes de llegar a ese punto y antes de que llegara alguna protesta o alguna manifestación.

Tenía más preguntas sobre vehículos y sobre motocicletas. Se me ha adelantado usted en alguna de las respuestas, de hecho. Pero sí quisiera hacerle alguna referencia, se lo dije antes: todos los conductores, en formación continuada. Esto a mí también me parece una idea genial.

También quiero explicar que conducir vehículos con sistemas ADAS ayuda a proteger. Sí, pero para conducir un vehículo así tiene uno que saber cómo funcionan los sistemas de que dispone el propio vehículo. También estarían bien las ayudas para la compra de vehículos eléctricos y ahora mismo esta ayuda se da a personas que no necesitan la ayuda porque si la necesitaran no se lo podrían comprar. Es decir, es inverosímil una ayuda que, con suerte, la cobras tres años después de haber comprado el coche, con lo cual si necesitas esa ayuda no te lo puedes comprar. En fin, por ahí tendrían que ir las cosas.

También pensamos que, para adquirir un vehículo eléctrico, para esa compra —que es una gran herramienta para la descarbonización—, necesitamos electrolineras en la carretera. Ustedes diseñaron la señal de las electrolineras, pero si usted me sabe decir cuántas señales de esas hay, entonces quedara clara la razón de esa falta de compra de vehículos eléctricos, porque cómo te expones a comprar un vehículo eléctrico si después no puedes realizar trayectos largos, porque no solo está el vehículo privado, está también el vehículo colectivo, el transporte de mercancías. Si fuera un vehículo eléctrico se reducirían mucho más las emisiones. Ya se ha dicho, el parque móvil de este Estado es de los más antiguos de Europa y esto habría que revertirlo y la DGT, por tanto, tiene mucho que decir en ese sentido.

En cuanto a transporte profesional, seguramente sabrá usted que en la última sesión de la Comisión de Transportes sea aprobó una PNL a propuesta de Esquerra Republicana para incluir a los transportistas profesionales en reductor de edad de jubilación. Esa es una buena medida, porque si uno pasa muchas horas conduciendo y además tiene una cierta edad, ya sabemos todos que no es lo mismo. Pero creemos también que hay valorar las horas trabajadas, no solo las de conducción, sino también las horas espera, puesto que esto hace que haya muchos transportistas que tienen muchas horas por regular y esto no se lo reconoce ningún tacógrafo. Nos extrañamos también cuando no encontramos transportistas profesionales, y a partir de ahí...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Termine, por favor.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Sí, acabo.

A partir d'aquí ens agradaria que concretessin amb la regulació i que no fem cops de timó. Com, per exemple, quan el ministre d'Exteriors explica que fa un conveni amb el Marroc i que no demanarà cap tipus de prova i que vostè ha de sortir a desmentir, perquè això provoca inquietuds a la ciutadania i el mateix ha passat amb el carnet. Sigui com sigui, les estratègies han de ser clares, i quan es doni un missatge, aquest missatge ha d'anar per aquí.

I, després, un segonet només. Li explico una esmena que també presentarem a la Llei de Mobilitat Sostenible que és sobre les ITV. Què li semblaria a vostè que fos obligatori passar la ITV d'un vehicle a l'hora de treure l'assegurança d'aquest vehicle? Perquè formaria part també de la seguretat viària i de baixes emissions a l'hora de canviar aquests vehicles.

Ja he acabat. Gràcies.

Sí, sí, ya termino.

A partir de ahí, nos gustaría que concretaran lo de la jubilación sin dar golpes de timón. El ministro de Exteriores explica que realizó un convenio con Marruecos y que no va a pedir ninguna prueba, y usted sale a desmentirlo. Esto provoca inquietud en la ciudadanía, y lo mismo ha pasado con lo del permiso. Sea como fuere, las estrategias tienen que ser claras, y cuando se dé un mensaje hay que ir por ahí.

Un segundo más, por favor, si me permite. Le explicaré una enmienda que vamos a presentar a la Ley de Movilidad Sostenible sobre las ITV. ¿Qué le parecería a usted que fuese obligatorio pasar la ITV de un vehículo en el momento de sacar el seguro para ese vehículo? Eso formaría parte también de la seguridad vial y también habría bajas emisiones a la hora de cambiar esos vehículos.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Gracias, señora Granollers.

Por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, tiene la palabra el señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 28

Gracias, señor Navarro. Quería plantearle dos temas de manera breve, que antes no he tenido tiempo, a ver si ahora lo tengo. En primer lugar, a nuestro grupo parlamentario le preocupa una situación que se está dando en la actualidad con respecto a los más que necesarios controles de detección de conducción bajo la influencia de consumo de cannabis. A diferencia de lo que sucede cuando se ha consumido alcohol, los aparatos de control que actualmente utiliza la DGT dan positivo, incluso si el conductor del vehículo ha consumido esta sustancia el día anterior y ya no se encuentra bajo su influencia. No está de más recordar que los aparatos de control no diferencian el CBD del resto de cannabinoides, y el CBD no contiene efectos psicoactivos, teniendo además propiedades terapéuticas. Al no existir diferencia, todo marca como consumo de cannabis, con la consecuente multa y la inmovilización del vehículo. Esta circunstancia hace que muchos conductores sean multados y sus vehículos inmovilizados. ¿Qué medidas va a adoptar la DGT para corregir esta situación?

La otra pregunta que quería hacerle, relacionada con esta, es, según nos consta al Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, en la mayoría de las ocasiones los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, realizan un control de alcoholemia o drogas —perfecto—, no comunican al conductor, tal como prevé la legislación vigente, que tiene derecho a solicitar un contranálisis sanguíneo que verifique el resultado del realizado por los agentes de autoridad. Tampoco se suelen leer los derechos a los conductores, circunstancia que vulnera sus más elementales derechos como ciudadanos. ¿Tiene previsto la DGT tomar alguna medida para garantizar que los derechos de los ciudadanos no sean vulnerados cuando son sometidos a un control de alcoholemia o drogas por estas circunstancias?

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Gracias, señor Alonso. Ahora tiene la palabra el portavoz de VOX, el señor Alcaraz.

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

Una previa, por alusiones. Me decía el portavoz del Grupo Socialista que qué he hecho —además se ha dirigido a mí personalmente— por la Guardia Civil. Pues, mire lo que he hecho (**muestra una fotografía en la pantalla de su teléfono móvil**): tres vidas en un cuartel de la Guardia Civil —y aquí lo dice el propio *El País*— por la negligencia de un Gobierno socialista. Eso hemos hecho dentro de la Guardia Civil. Sin embargo, ¿saben qué hacen ustedes con la Guardia Civil, usted, que ha hablado de las asociaciones de la Guardia Civil y demás? Los tiene a todos en la calle. Ustedes nunca han tenido a la Guardia Civil —a todos, incluidos los de Tráfico— contra ustedes como la tiene su Gobierno actual, jamás. De hecho, incluso hasta en la Asociación Nuestro Corazón por Bandera, los familiares de los guardias civiles se han tenido que asociar para denunciar a su Gobierno. Y, efectivamente, no le hemos aprobado los presupuestos porque, a la hora de elegir ustedes con quienes pactar, en vez de pactar con VOX, han pactado con el partido del terrorista Otegi, que es el que asesinaba a los guardias civiles.

Dicho eso, señor Pere Navarro, se me ha olvidado preguntarle antes sobre los patinetes eléctricos. Sé que es competencia especialmente de los municipios el desarrollo de la normativa, pero no sé si hay algún tipo de control o de seguimiento o de contacto porque es cierto que en algunas ciudades sí que se ve la implantación de las nuevas normativas sobre el patinete eléctrico, pero quienes viajamos a algunos pueblos y a algunos sitios vemos como si no hubiera ninguna normativa: siguen yendo por las aceras, no llevan iluminación... No sé si hay una concienciación con la Administración municipal para que realmente pongan remedio a esta situación porque hay muchísimos atropellos y a veces incluso se dan casos de muerte, como ha denunciado la Fundación Mapfre.

Con respecto a las drogas, también quería preguntarle sobre los test de droga. Ha dicho que hay previstos 120 000 test antidroga y 450 000 test de alcohol. Habiendo —según el último informe— un aumento considerable del consumo de estupefacientes y de droga en la conducción, ¿por qué esas diferencias respecto a uno y al otro? ¿Cree todavía que son suficientes 120 000 test o se debería hacer más?

Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Alcaraz. Tiene la palabra el señor Arribas por el Grupo Socialista.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente.

Quiero decirle brevemente al señor Ibáñez que lamento que usted haya salido del Parlamento de Castilla y León, porque precisamente esta semana sus compañeros allí en las Cortes de Castilla y León,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 29

de la mano de la extrema derecha —con quienes ustedes gobiernan allí—, rechazaron una proposición que instaba a la Junta de Castilla y León a impulsar la Agenda 2030, que incluía un fondo de 150 millones de euros de ayudas directas a los ganaderos, aquellos con los que ustedes se manifestaban y se ponían el lazo verde, aquellos a los que después —como acostumbran— ustedes abandonaron. Por lo tanto, siento que usted no esté en las Cortes, porque, como defensor de aquellos, seguro que este miércoles, con su buen hacer, el resultado hubiese sido diferente. **(El señor Ibáñez Hernando asiente).**

También quiero decirle al señor parlamentario de VOX que ya habían tardado en sacar a Otegi y a ETA, estamos en la Comisión de Seguridad Vial. Yo sí que le puedo decir lo que ha hecho el Partido Socialista por la Guardia Civil. **(Muestra un gráfico).** Yo siempre traigo un gráfico porque creo que la política tiene una parte didáctica. Mire, es todo lo que ha hecho el Partido Socialista por la Guardia Civil. Así dejamos la Guardia Civil cuando nos marchamos; así nos lo encontramos cuando llegamos en el año 2018 y así es como está ahora la Guardia Civil. No solo hemos incrementado los efectivos, sino que hemos revisado sus salarios, aquellos que tanto necesitaban ser revisados y que durante un periodo de tiempo estuvieron en el olvido.

En cuanto a usted, señor Navarro, quiero reiterarle nuestro agradecimiento. Para nosotros siempre es un placer escucharle, podríamos estar horas y horas porque creo que si hay alguien en este país que siente pasión y entiende de seguridad vial ese es usted. Trasládeles también ese agradecimiento a los increíbles profesionales que le rodean. Sé que no va a decaer en el intento, que va a seguir trabajando para mejorar la seguridad de todos los ciudadanos en materia de seguridad vial.

No se olvide usted, sabe que yo le insisto muchas veces en que nos ayude a conservar ese patrimonio automovilístico que tenemos en nuestro país con los vehículos clásicos, adaptando esa normativa que afecta a este tipo de vehículos. Le reitero, una vez más, que este grupo parlamentario siempre estará dispuesto a colaborar con usted y con su equipo en aras de mejorar la vida de los ciudadanos.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Arribas.

Ahora tiene el turno el portavoz de Grupo Parlamentario Popular, el señor Ibáñez.

El señor **IBÁÑEZ HERNANDO**: Señor director, gracias por sus explicaciones. La seguridad vial es su prioridad, pero nos cabe la duda de que sea la de sus jefes, la de los responsables del Gobierno. Se lo digo porque cuando el ministro del Interior, en su comparecencia en el Congreso —que se produjo en enero de este año—, apenas dedicó tres minutos de su tiempo a hablar de las propuestas del ministerio en relación con la seguridad vial. En ese momento uno se da cuenta de la poca relevancia que tiene para el Gobierno esta materia, una cuestión que se llevó el año pasado 1145 personas —un escándalo, como ha dicho usted— y que solo ocupó 180 segundos de la comparecencia del ministro. Y además nos genera muchas dudas el hecho de que, como medidas a aplicar, solo informara ese día en esa comparecencia de aspectos coercitivos y punitivos: reducción de velocidad, más radares, más drones, obligatoriedad de determinados equipamientos de protección, elevación de sanciones, etcétera. Muy bien, está aquí, en la comparecencia. Pero cuando expresó el deseo de avanzar en concienciación y en mejora de la formación, no aportó ni un solo indicador de las propuestas en estas materias, es decir, es un pilar básico, usted nos lo cuenta, yo me lo creo, pero el ministro de ello no dice ni mu.

Coincidirá conmigo en que cuando el máximo responsable de la seguridad vial de este país solo aporta medidas que restringen y coartan genera una sensación de Estado controlador, en el que el Gobierno es una especie de vigilante que quiere tener usuarios de movilidad más bien dóciles, que respeten las normas, que las entiendan, que las comprendan, pero solo porque temen la sanción. Por eso, una vez que los avances en tecnología y la mejora de las vías ya está en un punto donde empiezan a tener indicadores de dificultad para poder reducir la curva de la siniestralidad, quizá llega el momento de centrarse más en las personas. Usted ya ha puesto algún ejemplo, más concienciación vial acoplado a formación y educación vial. Y también pasa probablemente por más esfuerzos en investigación. Yo le hago una sugerencia, puede ser un buen momento para incorporar la inteligencia artificial para poder hacer más prevención en siniestralidad vial. Hacen falta más pasos en esta materia; si no, va a ser muy difícil cumplir los objetivos que nos marca la Unión Europea.

Y yo empatizo con usted, viene a esta Comisión con una especie de libro de reclamaciones, como a una oficina de quejas. Se ha quejado aquí de que no le dan el personal que usted requiere, de que no depende de usted la inversión que las carreteras requieren. Hasta nos ha confirmado que hace cuatro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 30

años que viene pidiendo los airbags para la Guardia Civil y han tardado cuatro años en hacerle caso. Yo empatizo con usted y por eso digo que el Gobierno le tendría que hacer un poco más de caso.

Termino ya. El Grupo Parlamentario Popular le va a ayudar, porque seguimos en la posición que esta Comisión expresó con esa declaración de la Comisión de Seguridad Vial del año 2020, reafirmamos nuestro compromiso de la Unión Europea de reducir el número de muertes en un 50 % en 2030, para alcanzar la Visión Cero en 2050. Estamos convencidos de que el éxito de esta ambición solo se puede lograr si conseguimos que la seguridad vial sea un asunto de Estado. Por ello vamos a estar pendientes del cumplimiento de esa estrategia de Seguridad Vial 2030 bajo los principios del sistema seguro, y nos comprometemos a contribuir a ello. Por eso vamos a desplegar las competencias de impulso legislativo y control político que nos corresponden para garantizar la continuidad de una política de seguridad vial eficiente, eficaz y continuada. Cuento con que el Grupo Popular va a trabajar en esta materia.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Ibáñez.

Para cerrar esta comparecencia, director general, tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Me habían dicho: ¡Uy! ¿Vas al Congreso? Ve con cuidado. ¡Puff, cómo está aquello! Y luego resulta que aquí he oído las intervenciones y más o menos todos estamos en la misma línea. Por tanto, gracias, lo único que puedo decir es gracias. Vamos a ver todo rápidamente.

Señora Granollers, sense que serveixi de precedent, estic d'acord amb tot el que has dit.

Sin que sirva de precedente, estoy de acuerdo con todo lo que ha dicho.

No es lo habitual, pero estoy de acuerdo con todo lo que has dicho, con lo cual lo comparto todo. Sí, hay una cosa que me interesaría aclarar porque es un mal entendido, lo de Marruecos. No es verdad que se haya firmado un convenio por el cual los conductores profesionales de Marruecos puedan venir a conducir aquí camiones sin ninguna prueba. No es verdad, queda desmentido. Me explico: el convenio que tuvimos de canje de permisos con Marruecos era de primera generación y había examen teórico y práctico para convalidar el permiso, y en los de última generación de los últimos tres años ya solo hay examen práctico. Con lo cual hemos adecuado el convenio, cambiado el viejo de examen teórico-práctico al actual, que es examen práctico. Pero cualquier conductor de Marruecos profesional que quiera venir aquí para canjear el permiso, va a tener que pasar un examen práctico de conducir. Lo digo para evitar el equívoco porque generó mucho ruido el tema este de los marroquíes. No, no, ni marroquíes ni nada, todos tienen el mismo sistema.

El control de drogas. Lo explico un poco porque dice que vamos a hacer 450 000 de alcohol y 120 000 más de drogas. No, le explico cómo va. El de alcohol no tiene ningún problema, es el alcoholímetro, ahí uno da positivo y luego hay el de precisión; cada año pasa certificado, que da exactamente lo que tienes y, además, has de hacerlo dos veces para evitar cualquier error, vamos, que no se cuestiona. El de drogas, ¡jojo! primero tenemos un 50 % de positivos, lo cual no quiere decir que el 50 % de los conductores hayan consumido drogas, sino que quiere decir que solo a aquel que tiene los síntomas de consumo de alcohol y nos da cero en alcohol, le hacemos el control de drogas. Por eso tenemos este elevado índice de positivos. ¿Y por qué son 120 000? Hombre, porque los test antidroga luego hemos de enviarlos a un laboratorio, que nos tiene que analizar, confirmar y certificar todo lo que hay. Entonces se lo digo: por razones presupuestarias y porque no tiene nada que ver un control con el otro. Y ya me gustaría hacer más, pero tienen un coste económico muy importante y en estos momentos asumimos lo que podemos asumir. Pero, así y todo, si comparan, somos probablemente uno de los países europeos que más controles de drogas hace. Así pues, le he explicado un poco cómo va y por qué en uno hacemos 400 000 más —porque el coste no es significativo— y en el otro hacemos lo que hacemos.

Había preguntado por el patinete eléctrico. Hemos hecho campañas de que no puede ir por la acera. Además, esas campañas a mí me gustan mucho porque las hacemos en las marquesinas de las paradas de autobús y van dirigidas al que va en patinete y al ciudadano, para que el que va en patinete se entere de que no puede ir por la acera mientras que al ciudadano le explicamos que el patinete no puede ir por la acera. ¿Qué buscamos? Buscamos algo así como que si ven a alguien por la acera que sean los ciudadanos los que le digan que no se puede ir por la acera, porque no podemos pretender que haya un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 31

policía municipal por cada usuario de patinete. Estamos creando las condiciones para que sea impensable que vaya por la acera porque los peatones no se lo van a permitir. Esta es la línea que estamos trabajando.

Estamos trabajando también normativa. ¿Edad? Dieciséis años, todo apunta a dieciséis años. ¿El casco? Ahí está el debate de si es obligatorio hasta una edad o si es obligatorio para todos. Aquí hay un hecho relevante, Zaragoza ha sacado a concurso el sistema público de patinetes, ha puesto como condición la obligación de casco y los patinetes que se alquilan en Zaragoza van con casco. Con lo cual estamos a la espera, siguiendo la experiencia de Zaragoza. Por otro lado, el registro. Va a haber algún tipo de registro identificativo que de alguna manera nos permita identificar de quién es aquel patinete. Sobre el seguro, hay que dirigirse a la Dirección General de Seguros en el Ministerio de Economía, que es la que redacta, diseña y establece los seguros, con lo cual en la DGT lo hemos intentado, pero todos nos envían hacia la Dirección General de Seguros del Ministerio de Economía.

Me daban las gracias. La verdad es que es mérito del equipo. El secreto en cualquier cosa es tener el mejor equipo, elegir a los mejores. Ellos son los buenos, pero la medalla me la llevo yo. ¡Hay que ser hábil para hacer esto! Ellos son buenísimos, pero la medalla me la llevo yo, que no soy tan bueno. Pero, en fin, le trasladaré el reconocimiento al equipo de la Dirección General de Tráfico.

Y respecto al Grupo Popular, vamos a ver, sé qué mi opinión tampoco tiene el valor que tiene en este caso, pero el ministro de Interior, Fernando Grande-Marlaska, tiene una especial sensibilidad por el tema de los siniestros de tráfico, lo saben las asociaciones de víctimas. Él tiene familiares que han sido víctimas de accidente. Esta misma semana estuvo presidiendo un comité de dirección en la Dirección General de Tráfico. Lo que pasa es que esto no sale, no se publica y no se publicita. Ahora está muy preocupado por el aumento que ha habido de los accidentes de tránsito y de las víctimas, es decir, les aseguro que sensibilidad tiene. Y añadido, pocos ministros nos habrían permitido bajar la velocidad de 100 a 90 en 10 000 kilómetros de carreteras secundarias. Este es un tema con el que los políticos no se atreven. ¡Cómo! ¿Tocar la velocidad? No, esto tiene un coste brutal políticamente hablando. Pues fue Fernando Grande-Marlaska quien nos apoyó para bajar de 100 a 90 la velocidad genérica de las carreteras secundarias, por cierto, en la misma época en que en Francia estaban los chalecos amarillos cortando las carreteras por haber tocado la velocidad de las carreteras. Y lo mismo con el límite de 30 kilómetros/hora en las calles de un único carril. Nosotros fuimos los primeros en el mundo, nadie se ha atrevido a hacerlo y fue el ministro quien dijo: Lo veo claro, tirad adelante que os apoyo, os doy la cobertura. Con lo cual a lo mejor no lo ha expresado en su comparecencia, pero la impresión que tenemos nosotros es de un apoyo total y absoluto. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia)**. Alguien ha hecho una referencia a una declaración de 2020. Léanla, porque está muy bien aquella declaración que hicieron.

Por último, aprovechando que estoy aquí, en el Congreso de los Diputados, haré una reflexión personal. Puede llegar algún día en que alguna opción política se presente diciendo: Vamos a subir la velocidad en las carreteras, ¿Qué 120? ¡A 140, que los coches ahora van muy bien! Y a lo mejor hasta con los radares: Vamos a quitar radares de la carretera porque esto da votos. Si oyen esto algún día, que se encienda la luz roja de alarma, es decir, que hemos traspasado una línea de alto riesgo.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Molt bé. Moltíssimes gràcies.

Segur que, en nom de tots, puc agrair la compareixença del director general de Trànsit i sabem que, com ha expressat en diverses ocasions, el tenim a disposició per qualsevol dubte, pregunta o necessitat que tinguem els diputats. Per tant, moltíssimes gràcies.

Com que ens queda un punt molt ràpid, l'acomio així d'una manera una mica informal.

Moltes gràcies, i disculpi.

Muchísimas gracias.

En nombre de todos, nada más que quiero agradecer la comparecencia del director general de Tráfico. Sabemos que, como ya ha expresado en varias ocasiones, está usted a nuestra disposición para cualquier duda, pregunta o necesidad que tengamos los diputados.

Muchas gracias.

Como nos queda un punto muy rápido, si no le importa, le despido de un modo un tanto informal.

Muchas gracias y disculpe. Gracias. (Pausa).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 32

POSPOSICIÓN DE LA CONTESTACIÓN A LA SIGUIENTE PREGUNTA:

- ESTADO EN QUE SE ENCUENTRA EL DESARROLLO DEL REAL DECRETO QUE REGULA LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA REALIZACIÓN DE CONTROLES INICIALES, PERIÓDICOS O ALEATORIOS, DURANTE EL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD PROFESIONAL, DE ALCOHOL, DROGAS DE ABUSO Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS Y MEDICAMENTOS, AL PERSONAL QUE OSTENTE EL PUESTO DE CONDUCTOR DE VEHÍCULO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS POR CARRETERA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/003084).

AUTOR:

PASCUAL ROCAMORA, SANDRA (GP)
MONTESINOS DE MIGUEL, MACARENA (GP)
MELGAREJO MORENO, JOAQUÍN (GP)
PARRA APARICIO, JULIA (GP)
SÁNCHEZ PÉREZ, CÉSAR (GP)
GONZÁLEZ PONS, ESTEBAN (GP)
IBÁÑEZ HERNANDO, ÁNGEL (GP)
HERRERO BONO, JOSÉ ALBERTO (GP)
ROJAS MANRIQUE, JUAN ANTONIO (GP)
MORALEJA GÓMEZ, TRISTANA MARÍA (GP)
ALFONSO SILVESTRE, ALMA (GP)
CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GP)
CLEMENTE MUÑOZ, RAQUEL (GP)
GARCÍA ADANERO, CARLOS (GP)
NÚÑEZ GONZÁLEZ, NOELIA (GP)
PEDREÑO MOLINA, JUAN LUIS (GP)
PÉREZ OSMA, DANIEL (GP)
RAMAJO PRADA, ÓSCAR (GP)
REQUENA RUIZ, JUAN DIEGO (GP)
SÁNCHEZ OJEDA, CARLOS ALBERTO (GP)
(Número de expediente 181/000111).

La señora **PRESIDENTA**: Queda aquest darrer punt de l'ordre del dia, el quart, que, de fet, era una resposta a una pregunta formulada pel Grup Popular i que, per part del Govern, no se'ns ha traslladat quin responsable del mateix Govern podia venir a respondre-la, i tampoc sabem si tenia disponibilitat o no. Aquí no hi ha cap membre del Govern per respondre aquesta pregunta, per la qual cosa, no podem dur-la a terme.

Sa Senyoria, el portaveu del Grup Popular, el senyor Ibáñez, demana la paraula. Endavant.

Queda este último punto del orden del día, el 4.º, que de hecho era una respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Popular, pero por parte del Gobierno no se nos ha trasladado qué responsable del propio Gobierno iba a poder venir a responderla, así que no sabemos si tenía disponibilidad o no. Aquí ahora mismo no hay ningún miembro del Gobierno que pueda responder a esta pregunta, con lo cual no podremos hacerla. (El señor Ibáñez Hernando pide la palabra).

Sí, adelante, su señoría, el portavoz del Grupo Popular, señor Ibáñez, tiene la palabra.

El señor **IBÁÑEZ HERNANDO**: Pido la palabra en relación con el artículo 72, que habla del cumplimiento del Reglamento, para expresar la más firme protesta del Grupo Parlamentario Popular por el ninguneo y la falta de respeto del Gobierno con esta Comisión. Por desgracia, ningunear es el funcionamiento normal de la actividad de este Parlamento, se está convirtiendo en tónica habitual. Queremos que conste en acta el incumplimiento del Reglamento en lo relacionado con la obligación constitucional de someterse al control de la Cámara. El artículo 190 del Reglamento indica que el procedimiento que hemos seguido es el correcto. La pregunta estaba incluida en el orden del día, y hubiera sido obligación del Gobierno que compareciera el ministro, un secretario de Estado o el subsecretario, por lo que le pido a la presidenta que, por favor, se dirija al Gobierno, instándole a que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 102

24 de abril de 2024

Pág. 33

cumpla ese Reglamento y a que, sin ninguna excusa, en la próxima sesión de la Comisión de Seguridad Vial se conteste a la pregunta.

Muchas gracias. **(El señor Arribas Maroto pide la palabra).**

La señora **PRESIDENTA**: Té la paraula el portaveu del Grup Socialista, senyor Arribas.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Seré muy breve, presidenta. Gracias por darme la palabra.

Este hecho ya lo comenté en Mesa y portavoces, donde indiqué que esta pregunta que había formulado el Grupo Popular con la intención de que la contestase el director general de Tráfico no podría ser respondida por el mismo ya que no tenía el rango necesario para hacerlo. Tengo que decirle al Grupo Popular que no tenga ningún problema, que el Gobierno responderá a esta pregunta y a otras tantas que se le planteen, pero quiero que quede constancia de que en la Mesa y portavoces previa a esta sesión yo manifesté que esta pregunta no podía contestarla el director general de Tráfico y, pese a eso, decidieron incluirla en el orden del día. Es más, muestra de ello es que hoy los servicios jurídicos han informado de que el director general de Tráfico no tenía el rango necesario para poder hacer frente a la respuesta.

La señora **PRESIDENTA**: Sí, efectivament, i també perquè quedi constància en acta i així ja tanquem aquest tema, perquè jo no era present precisament en aquesta Mesa de Portaveus. Però sí que he tingut coneixement que va haver-hi alguna informació que no es va entendre per part d'altres portaveus que formaven part de la Mesa.

No obstant això, sí que és cert que també s'havia fet arribar al Govern perquè designés la persona adequada dijous passat, és a dir, en el moment de la convocatòria. En definitiva, que traslladarem que no han nomenat a ningú i que demanarem que per la propera Comissió, efectivament, comparegui un membre del Govern, tal com ha de fer, perquè doni resposta a la pregunta del Grup Popular.

I, si no hi ha res més, moltíssimes gràcies i molt bona tarda.

Sí, efectivamente, también para que quede constancia en el Diario de Sesiones, y así cerráramos este tema, porque yo no estaba presente precisamente en esta Mesa y portavoces, pero sí he tenido conocimiento de que hubo una cierta información que no se entendió por parte de otros portavoces que formaban parte de la Mesa. No obstante, se hizo llegar al Gobierno para que designara a la persona adecuada el pasado jueves, es decir, en el momento de la convocatoria. Definitivamente, trasladaremos que no han nombrado a nadie y pediremos que para la próxima sesión de la Comisión comparezca un miembro del Gobierno, tal y como debe hacer, para que pueda dar respuesta a la pregunta del Grupo Popular.

Si no hay nada más, les damos las gracias a todos.

Muy buenas tardes.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y treinta y cinco minutos de la tarde.

En el caso de las intervenciones realizadas en las lenguas españolas distintas del castellano que son también oficiales en las respectivas Comunidades Autónomas de acuerdo con sus Estatutos, el *Diario de Sesiones* refleja la interpretación al castellano y la transcripción de la intervención en dichas lenguas facilitadas por servicios de interpretación y transcripción.

cve: DSCD-15-CO-102