



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2024

XV LEGISLATURA

Núm. 183

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 3

celebrada el miércoles 16 de octubre de 2024

Página

ORDEN DEL DÍA:

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 e viajeros y mercancías por carretera (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita con número de expediente 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)

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 2

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)	2
Proposiciones no de ley:	
— Relativa a la mejora del acceso de las personas con movilidad reducida a la obtención del permiso de conducir en igualdad de condiciones que el resto de la ciudadanía. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000456)	7
— Sobre la regulación de la circulación por autopistas y autovías en caso de nevadas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000694)	10
— Sobre la necesidad de incrementar las campañas de concienciación sobre los riesgos de somnolencia en la conducción. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000832)	13
— Relativa a tomar medidas urgentes para paliar el déficit de personal en las jefaturas de Tráfico que está ocasionando importantísimos retrasos prolongados en la tramitación administrativa de todo tipo de cuestiones relacionadas con su actividad. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001141)	16
— Relativa a impulsar de modo decidido las adecuadas acciones formativas y de sensibilización y concienciación —contando con la participación de expertos en seguridad vial y de las asociaciones de víctimas— como herramientas necesarias para reducir la siniestralidad vial. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001294)	20
Proposiciones no de ley. (Votación)	24

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

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 CON NÚMERO DE EXPEDIENTE 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)

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 3

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**: (Realiza su intervención en catalán).¹

La señora **PASCUAL ROCAMORA**: Gracias, señora presidenta.
Buenas tardes, señorías.

Como bien saben sus señorías, la disposición adicional tercera bis de la ley de seguridad vial que entró en vigor en marzo de 2022 dispone que el Gobierno mediante real decreto, en un plazo de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de la ley, previa audiencia del Comité Nacional del Transporte por Carretera, regulará los procedimientos para la realización de controles iniciales periódicos o aleatorios de alcohol y drogas y de abuso de sustancias psicoactivas y medicamentos al personal que ostente el puesto de conductor de vehículo de transporte de viajeros y mercancías por carretera durante el ejercicio de la actividad profesional. Han pasado con creces estos veinticuatro meses que marca el texto y nada sabemos acerca de este real decreto. ¿Nos podría usted informar acerca de su estado? Porque los problemas relacionados con el alcohol y las drogas al volante siguen siendo una de las principales causas de preocupación cuando hablamos de conducción, y teniendo en cuenta que los conductores profesionales se dedican específicamente a conducir vehículos a motor y que su jornada laboral se centra en transportar personas o mercancías, podemos estar todos de acuerdo en que tienen una gran responsabilidad y, por ello, necesitan estar en un perfecto estado psicofísico, algo que es incompatible, evidentemente, con el consumo de alcohol, drogas o algunos medicamentos.

En la actualidad, con la legislación vigente que tenemos, las empresas de transporte no pueden realizar controles de alcohol o drogas a sus conductores, porque son voluntarios; depende del mismo trabajador decidir si se somete o no a este tipo de pruebas. Y aunque ya ha pasado el tiempo marcado por esta disposición adicional, vemos en el Plan de Actuaciones de Seguridad Vial de 2024-2025 cuatro medidas para combatir la presencia del alcohol y las drogas en los conductores, pero ninguna de ellas menciona, lamentablemente, la posibilidad de que en las empresas se puedan llevar a cabo estos test a los conductores profesionales. Este programa se presentó en julio de este 2024, veintiocho meses después de que se publicara la disposición, cuatro meses después de que acabara el plazo que marca la propia ley y ni una sola mención. Entre las medidas que proponen está el aumento de los controles de alcohol y drogas, que es fantástico, pero seguimos con un objetivo de alcanzar los 120 000 controles de drogas en 2024 frente a los 6 millones de alcohol; ¡6 millones frente a 120 000!, cuando los dos causan muertes. ¿Por qué esta diferencia?

Otra medida es la implantación de actuaciones específicas dirigidas a personas reincidentes, fantástico. Intensificación de la vigilancia sobre transporte profesional, fantástico. Pero ¿en qué porcentaje se ha incrementado el número de controles realizados? ¿Por qué no se menciona lo que dice la disposición adicional como otra medida de vigilancia del transporte profesional? ¿Qué hay del sistema Alcolock? Porque se anunciaba en las medidas que se iban a ejecutar hasta 2023, y en la memoria que se publicó en julio de 2024 dice que este sistema, esta medida está sin iniciar. Dice el plan 2024-2025 que «se promoverán reuniones», pero ¿cómo que se promoverán reuniones? Si esto ya tendría que estar implantado, ¿cómo vamos a estar ahora con reuniones? Votaron en contra de nuestras enmiendas en la propuesta de reducir la tasa de alcoholemia del 0,5 al 0,2, donde se incluía esta medida de incluir el

¹ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 4

Alcolock para los conductores profesionales. Señoría, dudamos ya de que esta sea una prioridad para ustedes, porque si estamos aquí hoy, en octubre, es porque el Gobierno no nos ha respondido en los días que tenía para contestar una pregunta escrita y, además, tampoco vino nadie a contestarnos en la sesión de abril de esta comisión. Sinceramente, por favor, contéstenos a algo y denos algún tipo de información.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán).**²

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR (Crisóstomo Sanz):** Presidenta, muchas gracias.

Señorías, permítanme, si es posible, que mis primeras palabras sean para expresar antes que nada el honor que supone para mí que esta sea mi primera comparecencia parlamentaria después de haber sido nombrada subsecretaria del Interior, una satisfacción que es doble por ser la primera vez y por ser en esta Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados. Es una comisión siempre caracterizada por la búsqueda del consenso y de la que me consta que han salido grandes acuerdos en beneficio de todos los ciudadanos, porque todos los ciudadanos son los beneficiarios de las políticas públicas de seguridad vial que tanto nos comprometen a todos, a sus señorías, a todos los integrantes de esta comisión, a la Administración General del Estado, al Ministerio del Interior, a la DGT y a todas las Administraciones. Lo digo porque considero que es una obligación comparecer ante los representantes de la soberanía popular y lo digo también por convencimiento. Por ello, lamento que en aquella primera ocasión en la que esta pregunta parlamentaria estuvo incluida en el orden del día de la sesión no estuviera yo aquí presente, lo lamento. Quiero expresar que se debió tratar, sin ninguna duda, de un fallo interno de comunicación, porque no tuve conocimiento de la necesidad de comparecer, y les puedo asegurar que lo hubiera hecho con todo el agrado con el que hoy vengo a contestarles a esta pregunta. Vaya por delante entonces mi absoluta y plena disposición para comparecer ante sus señorías en esta comisión siempre que lo requieran, para poderles trasladar todos los asuntos que consideren que pueden ser de interés para sus señorías y, sobre todo, para informarles de todas las actuaciones que estamos haciendo para mejorar la seguridad vial en nuestro país y para buscar ese consenso que tanto ha caracterizado, como les digo, a esta comisión y que tan importante es en esta política pública.

Dicho esto, en cuanto a la cuestión concreta que se me plantea, ciertamente, en la modificación que se aprobó en el año 2021 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial se introdujo una disposición adicional tercera bis en la que se mandaba al Gobierno para aprobar un real decreto, en un plazo de veinticuatro meses, que regulara el procedimiento para la realización de controles iniciales aleatorios o continuados, permanentes, a los trabajadores o profesionales del transporte y del transporte de viajeros. Esta norma, efectivamente, entró en vigor en marzo de 2022; desde entonces, he de decirles que el trabajo de la Dirección General de Tráfico ha sido especialmente intenso para desarrollar los múltiples aspectos que era necesario sacar adelante después de esta modificación normativa y para seguir trabajando en el día a día de la seguridad vial.

Han sido muchas las medidas que se han abordado desde ese momento, desde marzo de 2022, como su señoría ha dicho. Se han incrementado en gran medida los controles de alcoholemia y de drogas en nuestras carreteras. También se han incrementado muy significativamente el número de agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en cifras importantes: 124 agentes nuevos en el año 2023, 125 en 2024 y hay una previsión de 150 para 2025. Asimismo, fue muy importante, en este lapso de tiempo, el plan de choque que se instauró en la Dirección General de Tráfico en abril de este mismo año, dada la constatación de que el año había empezado mal, francamente mal, con unas cifras de fallecidos en carretera que estaban por encima del 16% en términos comparativos, lo cual hizo saltar las alarmas de alguna manera. Se pusieron en marcha toda una serie de medidas, entre ellas, este incremento de los controles e incremento de los agentes, que está permitiendo, según los últimos datos que hemos podido conocer precisamente esta semana por el pleno del Consejo Superior de Seguridad Vial, que estamos ahora en un 3% de incremento. El dato sigue siendo malo, pero la conclusión es que es menos malo. Menos malo es un incremento del 3% que un incremento del 16%, pero sigue siendo malo —malísimo— el 3%. Por eso somos muy conscientes de que hay que seguir atajando el fenómeno de la siniestralidad en nuestras carreteras desde todos los frentes, y en eso hemos venido trabajando, señorías, desde que se aprobó aquella reforma legal.

² En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 5

Junto con estas medidas más sobre el terreno, en el plan normativo permítanme destacar que ha sido especialmente intensa la actividad del equipo de normativa de la DGT en estos últimos dos años para profundizar en las medidas que se aprobaron en aquel momento. En este tiempo, se ha aprobado la reforma de la Ley Orgánica de Educación para que en los currículums informativos de Educación Primaria, Secundaria y Bachillerato se incorporen contenidos en materia de seguridad vial, y se ha aprobado el real decreto por el que se crea el título superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible. Hoy en día hay ya treinta y siete centros educativos que lo imparten este curso para obtener esta nueva titulación. Asimismo, se ha aprobado muy recientemente, el 2 de septiembre, la Orden por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso de conducir. Como saben sus señorías, se ha dado nuevo contenido a estos cursos tan importantes también porque una mejor conducción es elemento importantísimo para la disminución de los accidentes. Y otro elemento muy importante también en esta nueva regulación es que se establece de manera obligatoria la participación de las víctimas de accidentes de tráfico en estos cursos para seguir concienciando a todo aquel que se pone al volante. Esta norma acaba de ser aprobada, como le digo, y entrará en vigor el día 4 de noviembre.

Se está trabajando también y está ya muy avanzada la redacción del proyecto de orden por la que se regulan el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente de turismos y motocicletas, cuya realización conllevará bonificación de puntos. Está terminada la tramitación y en breve será enviada al Consejo de Estado para el preceptivo informe. También está muy avanzada la tramitación del proyecto de orden ministerial por el que se regula la formación para el acceso progresivo al permiso de conducir de la clase A, el de las motos, y se modifica el contenido de las pruebas de acceso a este permiso. Entre otras medidas, se incrementa muy notablemente la formación práctica respecto de la teórica de cara a la conducción de los motoristas, que también estoy segura de que saben sus señorías que es en estos momentos un elemento de especial preocupación por las cifras de motoristas fallecidos en nuestras carreteras.

Se ha aprobado recientemente también —ya está publicado en el *Boletín Oficial del Estado*— el nuevo Reglamento de Vehículos Históricos. Están ahora mismo analizándose todas las observaciones recibidas en la fase de audiencia pública de la modificación del Reglamento de Conductores para regular el nuevo permiso B1 para la conducción de cuadríciclos pesados y la formación obligatoria para acceder al permiso B+3. Asimismo, está ya redactado el proyecto de orden por la que se modifica el anexo del Reglamento General de Vehículos sobre masas y dimensiones, elemento también importante para la seguridad en nuestras vías. El proyecto de real decreto por el que se modificará el Reglamento General de Circulación para establecer el nuevo catálogo de señales de tráfico está ya cerrado y acordado con el Ministerio de Transportes, con el que saben ustedes que debemos ir siempre de la mano en esta normativa, y una vez acordado todo el catálogo de nuevas señalizaciones, pensamos que brevemente también pueda ver la luz.

Se está trabajando igualmente en un proyecto de real decreto para regular la conducción automatizada, elemento novedoso en nuestras carreteras, que requerirá también de una regulación suficientemente completa para que no se convierta en un elemento de mayor riesgo en nuestras carreteras. Y muy importante, importantísimo diría yo, es el proyecto de real decreto por el que se modifica el Reglamento de Circulación para la protección de los usuarios vulnerables, entendiéndolos por vulnerables peatones, ciclistas, motoristas, usuarios de vehículos de movilidad personal; nos parece una norma fundamental para bajar los índices de siniestralidad. Y parece ser que tan importante es para la DGT como para la sociedad —lo que nos congratula—, porque en el trámite de audiencia pública que ya hemos terminado hemos recibido más de dos mil observaciones de múltiples colectivos, de asociaciones y de todos los actores del ámbito seguridad vial que han querido aportar. Analizar dos mil observaciones es un trabajo arduo, pero merece la pena, porque seguro de que de esas dos mil observaciones hay muchas cosas que enriquecerán la norma tal cual la teníamos nosotros pensada en un primer momento. En cuanto termine este trabajo de análisis de todas las observaciones, la norma estará ya lista para tener una nueva redacción y continuar la tramitación. Hay algunos otros aspectos accesorios, como la regulación de los sistemas inteligentes de transporte y alguno más, pero tampoco me quiero exceder ni aburrirles en exceso.

Dicho esto, somos conscientes de que, en este proceso, en todo este paquete de medidas todavía está pendiente de abordar el real decreto por el que se establezcan los controles de drogas o sustancias psicotrópicas o alcohol para los conductores profesionales. Sabemos que está pendiente, desde luego, no está olvidado. Es una regulación en la que, a diferencia de las que he venido exponiendo hasta ahora, digamos que la Dirección General de Tráfico tiene más autonomía propia para regular todas estas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 6

materias, porque es más competencia nuestra. Como todos ustedes saben, esa disposición establece un real decreto que regule un procedimiento para hacer controles a los trabajadores dentro de sus empresas, lo cual está evidentemente vinculado a seguridad vial, porque, si hay un sistema que permita que los conductores y las empresas tengan esa seguridad de que están en condiciones de ponerse al volante, indudablemente será un elemento importante para la seguridad vial. Pero ya estamos hablando de controles que exceden del ámbito de actuación más propio de la Dirección General de Tráfico. Los controles, obviamente, se hacen en las vías públicas y esto es dentro de una empresa, con lo cual, esta norma debemos abordarla conjuntamente con el Ministerio de Transportes, en primer lugar; con los representantes profesionales de los transportistas, y, obviamente, con el Ministerio de Trabajo, porque va a ser un elemento que va a incidir en la relación laboral empresario-trabajador. Como ha dicho su señoría, los controles son voluntarios y, si se quiere establecer la obligatoriedad, se incide directamente en el ámbito de las relaciones laborales y en los derechos de los trabajadores, y ese es un ámbito que excede como tal de las competencias de la Dirección General de Tráfico. Pero ni está olvidado ni está aparcado. Lo que estamos haciendo en este momento son los estudios previos que, como siempre hace la Dirección General de Tráfico —digamos que es marca de la casa—; cuando se aborda una normativa, primero se hacen estudios internos. Es muy importante saber cómo están reguladas estas mismas materias que queremos abordar en otros países, nos ayuda mucho conocer experiencias previas y saber de qué países podemos aprender en todo esto. Una vez que tengamos hecho ese estudio previo, como las normas de seguridad vial por su propia naturaleza son complejas —porque afectan a múltiples sectores y a múltiples interesados, y, por eso, han de hacerse siempre sobre una base sólida de estudios científicos—, se consultará a expertos. Cuando recibamos toda esa información que ya estamos recabando, yo me puedo comprometer a que más pronto que tarde tendremos un primer texto para ponernos en contacto con el resto de ministerios que, lógicamente, tendrán algo que decir. Como les he dicho, del de Transportes y el de Trabajo tendrá que salir una propuesta conjunta, pero sobre todo afecta al Ministerio de Trabajo, y tendrán que ver ellos cómo abordar esta cuestión.

Por cierto, he de decirles que en aquella modificación del año 2021 de la ley de tráfico también se introdujo una disposición adicional que encargaba a la Jefatura Central de Tráfico establecer un sistema telemático para que las empresas de transportistas pudieran saber si sus conductores tenían los permisos de conducir en vigor. Eso no es exactamente por lo que me están preguntando, pero también, por informarles, quiero que sepan que eso ya está hecho. Ese sistema ya está desarrollado a través de varios pasos: en primer lugar, se contacta con el Ministerio de Transportes para ver el registro y, después, con la Seguridad Social para comprobar que esa persona está dada de alta. Según me han informado en la DGT, hay un proyecto piloto con dos empresas del sector del transporte que ya lo están poniendo en marcha, parece que está funcionando bien y si comprobamos que funciona bien, pues obviamente se trasladará al resto.

En conclusión, señorías, somos conscientes de que este desarrollo reglamentario está todavía pendiente, estamos abordándolo con estos estudios internos que les acabo de explicar, y esperamos que en breve tiempo podamos tener la norma aprobada.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán).**³

La señora **PASCUAL ROCAMORA:** Gracias, presidenta.

Gracias por su respuesta. Si nos pudiera dar el dato de qué empresas son las que están participando en este proyecto piloto se lo agradeceríamos. Y le pido que tenga entre sus prioridades, dentro de este paquete de cambios normativos, como una prioridad este, porque, igual que se podían hacer test de COVID a los trabajadores en la época de la pandemia porque prevalecía la seguridad, también entendemos que aquí prevalece la seguridad no solo de los propios trabajadores, sino de todos los que usamos las vías públicas. Y es que esto entró en vigor en marzo del 2022. El 1 de agosto del 2022 un amigo personal falleció en un accidente de tráfico por causa de un conductor de un camión que dio positivo en cocaína. Entonces, yo perdí a mi amigo, ya no nos lo van a devolver, pero cualquiera de los que están aquí lo puede perder también. Por eso le pedimos encarecidamente que este tema lo traten como una prioridad.

Gracias. **(Aplausos).**

³ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 7

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Créame, señoría, sé muy bien lo que es perder a un ser querido en la carretera, así que entiendo perfectamente la petición, y ofrezco todo, todo lo que esté en nuestra mano para mejorar los índices de siniestralidad y para que España siga mejorado.

Es lo que decía antes: un 3% comparado con un 16% es menos malo, pero sigue siendo malo, sigue siendo horrible, porque al final sigue significando que están muriendo personas en la carretera. Y muchas de esas muertes son evitables, y estamos tan convencidos de ello en el ministerio y en la Dirección General de Tráfico que es incansable nuestro trabajo. Sabemos que tenemos esta norma pendiente, tiene mi compromiso de que vamos a abordarla con toda la celeridad posible. En todo caso, no duden sus señorías de que el hecho de que esto todavía no esté implantado en el seno de las empresas en absoluto impide que, en las vías públicas, que es donde tenemos la posibilidad —no por nosotros mismos— de establecer todos estos controles, se vaya a seguir haciendo todo el esfuerzo —todo el esfuerzo— para incrementar controles e incrementar agentes, porque ya está en el debate público para reducir las tasas de alcoholemia al volante. Creemos que la sociedad está lo suficientemente madura, creemos que podemos contar con ella; buscaremos el consenso en esta comisión también para abordar esta medida que nos están reclamando. Nosotros estamos convencidos, pero es que también nos están convenciendo más si cabe todos los expertos, todas las entidades a las que se está consultando esta medida, y pensamos, dadas las estadísticas que manejamos de cuántos accidentes son producidos debido al alcohol, que es nuestra obligación, es una obligación moral el tratar de atajarlo, en ello estamos y seguiremos. Espero que no pase excesivo tiempo para que pueda volver a comparecer ante ustedes y darles más información al respecto.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, subsecretaria.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **RELATIVA A LA MEJORA DEL ACCESO DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA A LA OBTENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR EN IGUALDAD DE CONDICIONES QUE EL RESTO DE LA CIUDADANÍA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000456).**

La señora **PRESIDENTA**: (Realiza su intervención en catalán).⁴

La señora **VEDRINA CONESA**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, nuestro grupo parlamentario presenta hoy para su debate, y deseamos que posterior aprobación, una proposición no de ley que pretende apuntalar uno de los cimientos de cualquier sociedad democrática: la igualdad de oportunidades. Señorías, las personas con movilidad reducida se enfrentan diariamente a numerosos desafíos, uno de los cuales les dificulta e incluso impide obtener el permiso de conducir en las mismas condiciones que el resto de la ciudadanía. Sin embargo, para estas personas, el acceso al permiso de conducir es un logro cuyo despliegue favorece no solo su autonomía personal, sino también su integración familiar, social y laboral. Señorías, como ustedes saben, las personas con movilidad reducida o con otras discapacidades también tienen el derecho a conducir siempre y cuando esa característica no les impida hacerlo de manera segura. No solo hablamos de personas con movilidad reducida, sino también de aquellas con ciertas discapacidades visuales, auditivas o con dificultades de aprendizaje; también en estos casos pueden acceder a un vehículo adaptado a sus necesidades específicas y, de este modo, superar los exámenes de conducción.

Los avances tecnológicos y las adaptaciones adecuadas en el vehículo ponen al alcance de un gran número de personas con diferentes tipos de discapacidad la posibilidad de obtener el permiso de conducir. Estas adaptaciones les permiten manejar el vehículo de manera segura y eficiente, contribuyendo a su autonomía. Sin embargo, actualmente no todas las provincias españolas cuentan con autoescuelas que dispongan de vehículos adaptados para personas con discapacidad. Solo algunas provincias como Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga y Bilbao ofrecen autoescuelas con vehículos adaptados. Esto deja a muchas personas en provincias más pequeñas como la mía o en zonas rurales en una situación de desventaja, obligándoles a recorrer grandes distancias o a incurrir en gastos adicionales para poder acceder a este servicio básico. Señorías, en España es habitual que una persona con movilidad reducida

⁴ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 8

se vea obligada a aportar su propio vehículo adaptado para poder formarse en una autoescuela o, si no lo tiene, se vea obligada a desplazarse a otras provincias e incluso a otras comunidades autónomas donde las autoescuelas sí cuenten con los medios necesarios.

La movilidad reducida es la principal causa de discapacidad, pues se calcula que unos 2,4 millones de personas tienen reducida de alguna manera esa movilidad. Sabemos que, por razón de edad, muchas de ellas no querrán acceder al permiso de conducir, pero, en cualquier caso, el volumen de personas es determinante y todas ellas necesitan desplazarse en vehículos en algún momento. La falta de accesibilidad que todavía existe lamentablemente en muchos medios de transporte público y la necesidad de desplazarse con cierta periodicidad para citas o tratamientos médicos hacen que los vehículos sean prácticamente indispensables para las personas con discapacidad y su familia. Esto supone un agravio económico y logístico que no solo les afecta a ellas, sino también, como hemos dicho, a su familia. Señorías, ¿no les parece inaceptable que en pleno siglo XXI las personas con movilidad reducida tengan que depender de la buena voluntad y el altruismo de terceros para acceder a algo tan básico como la posibilidad de aprender a conducir.

El Gobierno, a través de la Jefatura Central de Tráfico, cuenta con un presupuesto de casi 1000 millones de euros para este ejercicio y, sin embargo, ha optado por delegar esta responsabilidad en entidades privadas o asociaciones que, por muy generosas que sean, no pueden sustituir, ni están llamadas a ello, las obligaciones del Estado. Por esto, mi grupo parlamentario propone que el Gobierno adquiera, a través de la Jefatura Central de Tráfico, un número suficiente de vehículos adaptados que puedan ser cedidos gratuitamente tanto a las autoescuelas como a las jefaturas provinciales de Tráfico. De esta manera, las personas con movilidad reducida podrán acceder a una formación vial y a las pruebas de conducción en igualdad de condiciones que el resto de la ciudadanía. No estamos pidiendo ningún privilegio, señorías, estamos defendiendo la igualdad.

Las adaptaciones de vehículos tienen un coste de entre 3500 y 12000 euros aproximadamente. Por este motivo consideramos necesario impulsar ayudas económicas para las personas con movilidad reducida que deseen adquirir vehículos, atendiendo a criterios de renta familiar, patrimonio y situación socioeconómica.

Señorías, les pedimos que apoyen esta iniciativa con la convicción de que todos, independientemente de nuestras capacidades físicas, debemos tener las mismas oportunidades para nuestro desarrollo personal y social. Es este un buen momento para que desde esta Cámara instemos al Gobierno a que asuma su responsabilidad y garantice que las personas con movilidad reducida puedan recibir la formación y realizar los exámenes de conducción en igualdad de condiciones. Es este un buen momento para asegurar un acompañamiento económico más generoso y comprometido para ellos y sus familias. Está en nuestras manos hoy eliminar uno de los desafíos de las personas con movilidad reducida.

Muchas gracias, presidenta.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán).**⁵

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

Cada persona con discapacidad o movilidad reducida tiene una especificidad distinta, por lo que quizás no es la mejor idea que sea la Jefatura Central de Tráfico quien adquiera el vehículo. Quizás sería mucho mejor que las propias entidades asociativas que mencionan en su exposición de motivos fueran las que adquirieran el vehículo. Evidentemente, lo que hace falta son las ayudas económicas necesarias, pensando siempre que hablamos de un colectivo vulnerable. Estas entidades son las que conocen realmente qué necesidades puede tener cada conductor, por lo que sería mejor que fueran ellas mismas las que gestionasen y facilitasen quién necesita el vehículo.

Tampoco podemos obviar en este momento que hay muy pocas autoescuelas especializadas en la obtención de permisos para personas con discapacidades. Tal vez sería una buena propuesta subvencionar la formación de profesores especializados y subvencionar las adaptaciones de vehículos a estos profesores o a estas autoescuelas especializadas.

Nos parece bien el segundo punto, siempre que esta ayuda sea en el momento de la compra. Las ayudas que se dan tres años después de realizar una compra son ayudas que no llegan en el momento de la compra. Quien puede comprar un vehículo hoy para recibir la ayuda dentro de tres años no necesita esta ayuda. Por tanto, creemos que hay que pensarlo de otra manera.

⁵ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 9

Una buena opción para este colectivo sería agilizar el tiempo de espera del examen para la obtención del carné de conducir. Muchas de estas personas el único elemento de movilidad que tienen es el coche particular, es la única opción que pueden utilizar y no pueden estar un año en lista de espera como les pasa a muchos alumnos.

Por todo lo expuesto, creemos que esta PNL no está bien pensada. El fondo es bueno, pero quizás primero tendrían que hablar con asociaciones y con autoescuelas para coordinar cómo habría que encajar las compras de estos vehículos. Por tanto, nos vamos a abstener en esta iniciativa esperando que en otra ocasión nos la puedan presentar mejor planteada.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán).**⁶

El señor **ALONSO CANTORNÉ:** Gracias, presidenta.

La exposición de motivos es muy correcta y podríamos firmarla. El problema está en que no es exclusivamente la exposición de motivos, y cuando luego lees lo que realmente puede ser ejecutivo, te das cuenta de que no puedes estar de acuerdo. Nosotros no podemos estar de acuerdo no porque no creamos que se tiene que dar algún tipo de ayuda —en tal caso, se pueden mejorar—, pero, tal como decía mi compañera del Grupo Republicano, el ritmo que han marcado ustedes en la PNL no es el correcto.

Miren, nosotros siempre intentamos ayudar al emprendimiento, como ustedes, pero yo creo que esta vez se han pasado de frenada. ¿Por qué se han pasado de frenada? Veamos el primer punto: «Adquirir a través de la Jefatura Central de Tráfico, organismo autónomo dependiente del Ministerio del Interior, un número suficiente de vehículos adaptados para la posterior cesión gratuita tanto a autoescuelas particulares como a conductores». A autoescuelas, dice. ¿Es que vamos a financiar a las autoescuelas? ¡Por favor! Yo creo que no corresponde. Ustedes siempre defienden el emprendimiento; pues creo que hay que dejarles margen para que actúen en el libre mercado. No creo que nosotros debamos hacer eso. Creo que hay muchas urgencias antes que esa. Por supuesto, todas las bonificaciones, todas las subvenciones y todas las ayudas, pero más allá, a la compra, no.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán).**⁶

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

Esta PNL deja en evidencia a este Gobierno, al que se le llena la boca con las políticas sociales, con las políticas públicas, mientras persigue todo lo que es privado. Persiguen la vivienda, persiguen la educación privada, persiguen la sanidad privada, pero cuando una persona con discapacidad necesita un coche adaptado para sacarse el permiso de conducción, no tienen el menor reparo en que la DGT recurra precisamente a esas entidades privadas que ustedes tanto criminalizan. Efectivamente, sí que hay dinero para ello, porque el parque móvil de este país tiene aproximadamente 36 000 vehículos oficiales. De hecho, en estos últimos años el señor Sánchez ha incrementado un 9% los chóferes de estos vehículos oficiales.

Miren simplemente las ayudas que se le han dado a Marruecos comprándole vehículos. Mientras que su Gobierno se gasta centenares de miles de euros en misiles, nuestro Gobierno se entretiene en mandarle —y esta es una respuesta a una pregunta de nuestro partido, de VOX— 18 camiones, por un valor de 3 millones de euros; 100 vehículos 4×4, por 5 millones de euros; 100 vehículos 4×4, por 3 800 000 euros; 18 camiones de tropa, por 1 800 000 euros; 20 todoterrenos, por 1 100 000 euros; 130 vehículos con rejilla Toyota Land Cruiser, por 5 millones de euros. Con este dinero, simplemente con esta ayuda que se ha dado a Marruecos, 33 500 personas podrían adaptar su vehículo para llevar a cabo el examen para el permiso de conducción, sin tirar de la generosidad, de la limosna de las entidades privadas. De esa manera pueden ustedes hacer valer que el Estado social y lo público realmente merecen la pena. Lo que están demostrando con esta PNL precisamente es que al Gobierno le preocupan muy poco o casi nada las personas con movilidad reducida.

Gracias.

⁶ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 10

La señora **PRESIDENTA**: (Realiza su intervención en catalán).⁷

El señor **ALMIRÓN RUIZ**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, lejos de hacer el populismo que hace VOX con todos estos temas sociales y al hilo de lo que decían los demás compañeros, creemos que la exposición de motivos de la PNL es del todo correcta, pero no la propuesta de solución que dan a este problema, que nosotros también reconocemos como tal.

El Gobierno y el Grupo Parlamentario Socialista han trabajado todo el tiempo de forma activa para promover soluciones a los problemas que sufre este colectivo, prueba de ello es la instrucción que ustedes mismos citan en su PNL. Desconozco hasta qué punto ustedes, señorías del Grupo Popular y de VOX, han estudiado la propuesta que se presenta hoy. Lo digo porque es a todas luces técnica y económicamente inviable. Tal vez por ello ustedes tampoco implementaron esta medida en los años en los que gobernaron.

La propuesta presentada por el Grupo Popular, la de compra de coches adaptados con dinero público para cedérselos gratuitamente a las autoescuelas, empresas privadas, refleja un desconocimiento profundo de la realidad operativa de la Dirección General de Tráfico y de las autoescuelas, porque lejos de lo que se desprende de su PNL, los vehículos utilizados tanto para formación como para los exámenes prácticos no pertenecen a la DGT, sino a las autoescuelas. La compra y cesión gratuita de vehículos adaptados sería una solución inviable y difícil de gestionar, como ya les he dicho. Por ejemplo, el Grupo Parlamentario Socialista les quiere preguntar: ¿a qué autoescuelas se destinarían estos vehículos?; porque hay muchas autoescuelas. ¿Cuántos vehículos habría que comprar para que todas las autoescuelas tuvieran un coche adaptado para todos los tipos de discapacidad? ¿Cómo se repartirían de manera equitativa y qué adaptaciones se deberían incluir?; porque ustedes saben que cada discapacidad requiere de ajustes únicos y personalizados en los vehículos.

Nuestro grupo está permanente comprometido en la búsqueda de soluciones, y les emplazamos a ello, pero de soluciones realistas y viables. Seguiremos trabajando para garantizar el acceso a la movilidad con medidas que respondan a las verdaderas necesidades del colectivo, pero, señorías del PP, que sean medidas viables. Por todo ello, dada la inviabilidad de la propuesta y dejando clara la voluntad de este grupo de lograr una igualdad plena —les emplazo a que trabajemos en ello—, nuestro grupo votará en contra.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

— SOBRE LA REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN POR AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS EN CASO DE NEVADAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000694).

La señora **PRESIDENTA**: (Realiza su intervención en catalán).⁷

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

Hoy debatimos una proposición no de ley que busca mejorar la seguridad en nuestras autopistas y autovías durante los días de nevadas intensas.

Muchos de vosotros seguro que recordaréis la noche del 6 de enero del año 2018, en la AP-6, cuando cientos de conductores quedaron atrapados durante horas en condiciones extremas. Yo lo recuerdo muy bien porque este hecho sucedió en el término municipal del cual soy alcalde. Aquella nevada, como bien sabemos todos, estaba prevista. Tanto la Agencia Estatal de Meteorología como la Dirección General de Tráfico como la Guardia Civil habían emitido numerosos avisos los días anteriores. Sin embargo, los mensajes no fueron claros. Los paneles informativos para los usuarios de la AP-6 indicaban condiciones meteorológicas adversas, un mensaje genérico que no reflejaba la gravedad de aquella situación. A este incidente contribuyó también la gestión del anterior director de la Dirección General de Tráfico, Gregorio Serrano, que, mientras miles de vehículos estaban atrapados entre las ocho y las nueve de la noche, comunicaba que estaba abierta la autopista en ambos sentidos y que los coches circulaban con total normalidad. Este mensaje, además de ser incorrecto, hizo que muchos conductores que se habían refugiado en las áreas de servicio volvieran a la carretera empeorando aún más la situación. Y es que la realidad era bien distinta, porque a esa hora ya era imposible circular y moverse por aquella autopista; los vehículos estaban totalmente colapsados, ocupando la totalidad de la carretera, y había familias que se encontraban sin comida, con escasez de combustible y muchas de ellas con niños pequeños y con bebés.

⁷ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 11

Estamos en contra de que este tipo de errores de comunicación se vuelvan a repetir, y por eso proponemos regularizar la circulación los días de nevadas intensas, garantizando que el carril izquierdo de las autopistas y autovías quede siempre libre para el paso de las quitanieves y de los vehículos de emergencia. De esa manera conseguiremos mejorar la capacidad de respuesta y reduciremos los riesgos para los conductores. La experiencia nos demuestra que muchos conductores no dejan libre ese carril. Cuando circulamos por una autovía o una autopista y hay un atasco, siempre vemos que el carril de la derecha y el carril de la izquierda están ocupados. Puede ser que más adelante haya ocurrido algún accidente y los vehículos de emergencia tengan que pasar, y siempre tenemos que apartarnos retrasando la intervención de esos vehículos. Creemos que esta es una propuesta que va a mejorar la situación para este tipo de intervenciones, porque no podemos olvidar que aquel fatídico 6 de enero los miembros de la UME tuvieron que caminar 5 y 6 kilómetros para poder llegar a auxiliar a todos los conductores.

Por todo ello, les pedimos que hoy hagan un voto responsable y que no se vuelva a repetir la situación del lunes pasado, en la que algunos grupos parlamentarios presentes hoy aquí votaron en contra o se abstuvieron en la rebaja de la tasa de alcohol para los conductores. No sé si alguno de ellos habrá visto las noticias; titulares del lunes como este: Un conductor ebrio pierde el control y vuelca tras chocar con varios vehículos en Sevilla. O este otro: Un conductor ebrio sin una rueda circulando por la A5. Señorías, esta es la Comisión de Seguridad Vial, no tiene tintes políticos. Por tanto, les pido que hoy, por favor, apoyen esta medida, porque con ella mejoraremos la vida de los ciudadanos.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán).**⁸

El señor **PUEYO SANZ:** Gracias, presidenta.

Escuchaba atónito al diputado del Grupo Socialista. Compartiendo el análisis, me quedaba sorprendido de que solo se refiriera a un 6 de enero. Imagínense esto durante muchos meses en las carreteras aragonesas, en el Pirineo aragonés, en las serranías de Teruel; imagínense estar bloqueados en las carreteras nacionales, ya no solo en las autovías y autopistas, donde sí que te puedes echar a un carril a la izquierda; imagínense carreteras donde no existe ninguna posibilidad de acceso.

Por otro lado, creo que sí es una comisión política, porque todo es política. Cambiar el banco de tu calle es política y contratar una quitanieves privada también. Como el propio Alberto Izquierdo decía, cuando era vicepresidente de la Diputación Provincial de Teruel, con veintidós quitanieves no llegaban y tenían que contratar varias quitanieves desde la Diputación Provincial a empresas privadas. Entonces, sí que es política.

En este caso concreto nos parece razonable la medida. Actualmente no hay ninguna normativa, pero, como saben todos ustedes —no me cabe ninguna duda de que lo saben—, hay una recomendación de obligado cumplimiento, que es un código de colores según las nevadas. La mayoría de los conductores del Pirineo y, por supuesto, los de Teruel lo conocen, porque se tienen que enfrentar a esto, pero muchos turistas lo desconocen. Por ello, creemos que es imprescindible aumentar las campañas de información sobre estos códigos de colores y, en este caso concreto, implementar esta medida. Con estos códigos de colores queda claro que hay que dejar expedito el carril izquierdo en casos de nevada extrema o de mucho espesor, como se determina. En estos casos de temporal agravado se recomienda siempre dejar libre el carril izquierdo para vehículos quitanieves, UME, Guardia Civil, Policía, y, así, dejar de tener todo este tipo de atascos.

Entendemos que es cierto que hay que extremar la precaución en todas estas áreas, pero entendemos también que es un problema generalizado de muchos meses de invierno y que no son situaciones concretas de un solo día. Independientemente de ello, si no se cumple esta normativa, a día de hoy existe una sanción de 200 euros, que se puede aplicar en algún caso —aunque yo nunca la he visto aplicada— y en algunos casos de gravedad extrema. Yo he podido comprobar en primera persona cómo el coche de delante adelantaba a la quitanieves por la izquierda y lo único que me consoló fue que le tiró toda la sal al chasis y seguramente se lo destrozó, porque no hay ningún conocimiento de este tipo de medidas.

Por ello, apoyaremos esta iniciativa, pero recordando siempre que existen recomendaciones de obligado cumplimiento, que se deben agravar, sobre todo para garantizar la seguridad en muchas carreteras de Aragón y de otros muchos territorios —cuento, por supuesto, mi experiencia personal—. Por tanto, repito que apoyaremos la iniciativa, pero recordando que ya existe mucha normativa al respecto.

⁸ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 12

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: (Realiza su intervención en catalán).⁹

El señor **LÓPEZ MARAVER**: Buenas tardes.

El Reglamento General de Circulación lo dice bien claro: Se deberá circular normalmente por el carril situado más a la derecha, cambiándonos al carril izquierdo solo en el caso de que haya que adelantar a un coche más lento o de querer facilitar la maniobra a un vehículo que quiere incorporarse por un carril de aceleración. Dicho esto, ¿qué más tenemos que hiperregular?

¿Trae el partido del Gobierno un estudio o proyecto piloto que haya hecho un análisis pormenorizado y demuestre lo que supone prohibir la circulación por el carril izquierdo para adelantar, que es para lo que se debe usar este carril, en caso de nevadas? Lo único que traen en su exposición de motivos es la supuesta «experiencia que viene demostrando». ¿Demostrando qué? ¿La experiencia de quién? ¿Del que vive en Murcia y un día fue al norte? ¿Del que vive en el puerto del Manzanal y tiene tres o cuatro nevadas al año? Imagine un día de nevada en una autovía española, que es menos del 0,5 % del tiempo de circulación de esa autovía al año; una persona que conduzca con miedo y nerviosismo a muy muy baja velocidad por el carril derecho por donde la quitanieves no está pasando porque ya han habilitado por ley el carril izquierdo. Además, por circunstancias del suelo el piloto se detiene y el carril izquierdo tiene prohibida la circulación. Se provoca un caos, y quien esté implicado en él se acordará del que redactó esta PNL hasta el día del juicio final. Un carril izquierdo limpio de nieve y con la circulación prohibida y uno derecho colapsado de tráfico e inundado de nieve tiene muy poco sentido.

En las zonas de autovía y autopista con mayor riesgo de nevadas —que no suponen el 1 % de la red viaria española— busquemos opciones. Dotemos de una infraestructura en condiciones de arcenes en el lateral izquierdo para la circulación de equipos de emergencias y acceso de quitanieves y dejemos libres los dos carriles de la vía para la circulación. Hay alternativas para dejar el carril izquierdo tranquilo. Permitamos su circulación en las circunstancias que maneja el Reglamento General de Circulación y concienciamos al conductor de cómo hacer un buen uso de este carril. Gastemos el dinero en seguridad y en prevención para los ciudadanos y no derrochemos, por ejemplo, en pinganillos que no estamos usando.

Esta es una vez más la misma política prohibicionista del Partido Socialista, la de limitar libertades y derechos a los ciudadanos buscando cualquier excusa. Tráfico ya ha anunciado a bombo y platillo en varias ocasiones en los últimos meses que va a sancionar al conductor la circulación por el carril izquierdo cuando el agente interprete un uso abusivo de este. Entonces, ¿qué venimos a hablar de supuestos de nieve si en cualquier momento el Gobierno va a prohibir su circulación en la mayoría de los casos? El Partido Socialista en vez de educar, concienciar y enseñar al usuario de la vía solo busca prohibir, prohibir y restringir derechos.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: (Realiza su intervención en catalán).⁹

El señor **PÉREZ OSMA**: Gracias, presidenta.

Ya anunciaba en septiembre, en el Comité Federal del PSOE, el 'número 1' que gobernará con o sin el Congreso, y parece que ustedes se lo han tomado al pie de la letra y vienen aquí, en vez de a aportar propuestas nuevas, interesantes y constructivas al Gobierno, a proponer lo que ya se ha propuesto.

Nos traen una PNL en la que se insta al Gobierno a regular la circulación por autopistas y autovías, prohibiendo circular por el carril izquierdo a los usuarios de estas en episodios de nevadas intensas, al objeto de dejar esa vía libre para que puedan circular los vehículos de emergencias. Hoy, a fecha 16 de octubre, debatimos esta proposición no de ley del Grupo Socialista cuando ya el 27 de marzo el director general de Tráfico, en una entrevista, anunció que para este año que ya está acabando se prohibiría circular o permanecer en el carril de la izquierda cuando hubiera nevadas. Del mismo modo, la DGT anunció a principios del mes de abril, en una revista oficial, que el Ministerio del Interior ya tenía el proyecto de real decreto para reformar el reglamento de circulación con este fin y, para colmo, en junio de 2024, el Gobierno somete a exposición pública el real decreto que modifica el Reglamento General de Circulación, que ya en su artículo 32 recoge lo que hoy aquí se está debatiendo. Es decir, vienen a pedir

⁹ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 13

lo que el Gobierno ya ha pedido, que instemos al ministerio a hacer lo que ya está haciendo. O nos toman por tontos o realmente ya han asumido lo que dijo Sánchez: que gobernarán con o sin el Congreso.

Pero parece que ustedes todavía llegan más tarde de lo que ha llegado el Gobierno. Ha hablado del temporal de 2018, si no me equivoco. Yo le recuerdo Filomena, 2021. Ese temporal desnudó las vergüenzas y la incapacidad de gestionar una crisis de Pedro Sánchez: miles de conductores afectados, algunos de ellos llegando a tener que permanecer en sus vehículos hasta veinticuatro horas, viéndose obligados a pasar la noche en sus coches bajo temperaturas extremas sin recibir asistencia adecuada y de forma rápida, y esto a pesar de las predicciones, que ya daban aviso de este temporal y de su gravedad. Aun así, la respuesta del Gobierno llegó tarde y mal: falta de previsión, retrasos en la movilización de la UME y en la activación de los planes de contingencia en las carreteras, falta de anticipación en el cierre de estas y nefasta coordinación entre las diferentes administraciones locales y nacionales. Yo también soy alcalde y le puedo decir que en los ayuntamientos en aquel entonces no teníamos ni sal, y tuvimos que tirar de los agricultores, con una falta de coordinación y de comunicación total con el ministerio para que nos dijera qué era lo que teníamos que hacer. Eso sí que fue desasistir a los ayuntamientos. Tres años después se dan cuenta de que tienen que hacer algo, y la solución que hoy nos dan es copiar la propuesta que ya ha hecho el Gobierno para instarle a que haga lo que ya ha dicho que va a hacer.

Miren, señorías, prohibir circular por el carril izquierdo para facilitar el paso de las quitanieves y vehículos de emergencia es una medida razonable, pero tomarnos por tontos, no. ¿Por qué no van más allá y proponen algo que no se haya propuesto? Ya hemos visto cómo actúa el Gobierno ante una crisis: tarde y mal. Pero les voy a dar unas ideas: mejorar la coordinación entre los distintos servicios de emergencias, invertir en tecnologías de predicción meteorológica o realizar una campaña de concienciación e información de los conductores para que los usuarios de las vías sepan cómo actuar en estas ocasiones. Aquí estamos para presentar medidas reales que solucionen los problemas de la ciudadanía, no para apoyar lo que Pedro Sánchez ya ha dicho que va a hacer. Aprobar soluciones, sí; ningunear al Poder Legislativo, nunca. Votaremos favorablemente esta propuesta, pero reflexionen sobre el ninguneo de Pedro Sánchez a esta Cámara y a la democracia.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

— SOBRE LA NECESIDAD DE INCREMENTAR LAS CAMPAÑAS DE CONCIENCIACIÓN SOBRE LOS RIESGOS DE SOMNOLENCIA EN LA CONDUCCIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000832).

La señora **PRESIDENTA**: **(Realiza su intervención en catalán)**.¹⁰

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Gracias, presidenta.

No iba a entrar a este trapo, pero, señorías del Partido Popular, este Gobierno gobierna con el Parlamento y ¡qué mal llevan ustedes la democracia parlamentaria!; sobre todo su líder, Feijóo.

Señorías, desde el Grupo Parlamentario Socialista presentamos esta proposición no de ley con un objetivo claro: incrementar las campañas de concienciación sobre los riesgos de la somnolencia en la conducción. Las salidas de vía están detrás del 42 % de los siniestros viales mortales según las estadísticas. Algunos de ellos se producen en autovías y autopistas sin causa aparente, sin que se detecte el uso de alcohol o drogas, la utilización del teléfono o cualquier otro motivo de desatención. Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico, se estima que un 7 % de los siniestros mortales podrían deberse a que el conductor se queda dormido. Los accidentes de coche provocados por la somnolencia son un grave problema de seguridad vial a nivel mundial. La somnolencia afecta a la capacidad del conductor para reaccionar rápidamente, tomar decisiones adecuadas y mantener la atención en la carretera.

Señorías, las causas de accidentes de tráfico relacionadas con la somnolencia pueden ser múltiples. Una es la falta de sueño acumulada, más conocida como privación del sueño. Un claro ejemplo son los conductores que no duermen lo suficiente durante varios días y pueden experimentar un estado de fatiga constante, lo que reduce su capacidad para conducir de manera segura. La falta de sueño también afecta negativamente a la concentración. Señorías, tengan en cuenta este dato, un dato muy importante:

¹⁰ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 14

conducir después de estar despierto durante más de dieciocho horas equivale a tener un nivel de alcohol en la sangre del 0,05%, lo que aumenta el riesgo de sufrir un accidente. Por otra parte, conducir en horas de sueño biológico aumenta la posibilidad de quedarse dormido al volante. En estas horas el cuerpo tiende naturalmente a sentirse más cansado y las capacidades de reacción disminuyen. Las condiciones ambientales, como conducir de noche, cuando la visibilidad es baja y el cuerpo está naturalmente preparado para dormir, son otro factor que incrementa el riesgo de accidentes. También conducir largas distancias o estar expuesto a viajes largos sin descanso contribuye a la fatiga. Los camioneros, conductores de reparto y otros profesionales, que pasan muchas horas conduciendo, están particularmente expuestos a sufrir accidentes por somnolencia. Por ello, la somnolencia es un factor clave en muchos accidentes de tráfico, y las principales causas son: la falta de sueño, la conducción durante las horas de sueño biológico, los trastornos del sueño, el consumo de sustancias y la fatiga.

Señorías, esta proposición no de ley tiene un objetivo claro: seguir salvando vidas a través de la colaboración con las autoridades competentes de las comunidades autónomas y promover y realizar campañas de información y concienciación para alertar a los conductores sobre los riesgos de la somnolencia en la conducción y sus trágicas consecuencias. Así que espero que esta proposición no de ley pueda ser aprobada por la mayoría de los miembros de esta comisión.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán)**.¹¹

El señor **GUIJARRO GARCÍA**: Moltes gràcies, señora presidenta.

Después de haber escuchado al proponente, al portavoz del Grupo Socialista, es evidente que votaremos a favor. Obviamente, es un tema que preocupa. Los datos de 2021 que ha proporcionado el Observatorio Nacional de Seguridad Vial respecto a ese 7% de siniestros mortales relacionados con este caso nos invitan a tomar medidas y a intentar legislar en ese sentido, pese a que este tema no tenga esa naturaleza.

En todo caso, me gustaría reiterar que, estando de acuerdo con la proposición y estando de acuerdo con la necesidad de hacer campañas de concienciación, tal y como expresa la iniciativa, campañas que en el marco de las realizadas por la Dirección General de Tráfico han demostrado que impactan, que afectan y que cambian modos y formas de actuar —y eso, sin duda, es algo bueno—, debemos recordar también el otro factor que engorda las estadísticas de fallecimientos: la somnolencia; un factor que tiene que ver con determinados regímenes laborales que no son del todo vigilados, por decirlo de alguna manera. Sabemos que en los transportes de vehículos pesados y demás sí hay protocolos establecidos para evitar unas condiciones que sobrepasen determinados tiempos, para asegurar que no haya cansancio ni somnolencia durante la conducción. Pero es verdad que hay otros muchos sectores, hay mucha gente moviéndose en vehículos más ortodoxos, más habituales, y ahora mismo no existe un protocolo que pueda ayudar a este respecto. No sé si la solución vendría más que por parte de la Dirección General de Tráfico, como digo, por el lado de una legislación laboral que asegure que estos elementos no concurren en accidentes de este tipo, puesto que, como hemos dicho, son claramente evitables y, por lo tanto, nuestra obligación es ir en esa dirección.

Votaremos, como hemos dicho, a favor y esperamos que no solo se quede en una cuestión de publicidad —que también, porque es importante—, sino de legislación laboral, que es la otra pata de esta ecuación.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán)**.¹¹

El señor **MARISCAL ZABALA**: Gracias.

El Grupo Socialista nos presenta una iniciativa para promover y realizar campañas de concienciación sobre los peligros de conducir bajo los efectos del cansancio y el sueño. En la iniciativa se citan algunos argumentos que compartimos y algunos datos que son ciertos. Ahora bien, en VOX desconfiamos absolutamente del Partido Socialista hasta cuando parece que tiene buenas intenciones. Hemos revisado qué hay detrás de esta iniciativa y nos hemos encontrado al PSOE de los chanchullos y las corruptelas de siempre. Vemos que en realidad no le importan las víctimas de los accidentes de tráfico, sino hacer negocio.

¿Qué hay detrás de estas campañas publicitarias de la DGT? Hemos descubierto que la DGT ha adjudicado sus contratos publicitarios a la misma agencia desde el año 2020, a la Agencia Media Sapiens; una agencia que reconoce que el 94% de la facturación depende del sector público, una agencia que ya

¹¹ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

ha facturado 35 millones de euros desde el año 2020 por parte de la Dirección General de Tráfico; una agencia que fue multada por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia por alterar las adjudicaciones públicas. ¿Por qué el PSOE tiene tanto interés en hacer estas campañas publicitarias de la DGT con esta agencia? ¿Quién más se beneficia?

Pues bien, no solo gana dinero esta agencia de publicidad, también algunos medios de comunicación. Nos hemos encontrado con que el grupo mediático que recibe más publicidad institucional de la DGT es el Grupo Prisa. Concretamente, más de un millón de euros en 2022, a la espera de conocer los datos de 2023. Hay algo más: curiosamente, la directora de clientes de Media Sapiens trabajó con anterioridad ¿saben dónde? En el Grupo Prisa y, además, si uno revisa la cuenta de Twitter de la directora de clientes de Media Sapiens, se encontrará que tiene mucho tiempo para tuitear contra los partidos de la oposición. ¿Casualidad? No lo creemos.

En definitiva, no se puede confiar en el Partido Socialista, un partido que se aprovecha de las víctimas de los accidentes de tráfico para hacer negocio. Por lo tanto, por respeto a las víctimas de accidentes de tráfico, votaremos en contra. Se trata de una estafa política y económica más del Partido Socialista.

La señora **PRESIDENTA**: (Realiza su intervención en catalán).¹²

La señora **ABADES MARTÍNEZ**: Gracias.

Hoy ponemos el foco en un problema que afecta a nuestra seguridad vial, que es la somnolencia al volante. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil estima que en 2021 el 7 % de los accidentes mortales podrían estar causados por la somnolencia. En 2022 fue el 8 %. Este dato no es solo una cifra, es una llamada de atención para todos nosotros.

Conducir con falta de sueño bajo o los efectos del alcohol multiplica por cinco las probabilidades de accidente. La somnolencia al volante es, por tanto, un factor significativo en los accidentes de tráfico. Los datos son claros: desde hace una década, al menos 75 personas pierden la vida cada año debido a accidentes causados por conductores somnolientos, y 250 resultan heridas graves cada año por culpa de la somnolencia al volante. Otro dato llama la atención: en 2022, de las 1214 víctimas mortales, el 14 % había consumido psicofármacos. Ante cifras como estas, es importante tomar conciencia.

El Grupo Popular comparte esta iniciativa, compartimos que la somnolencia es una de las causas de los accidentes de tráfico, compartimos la necesidad de promover campañas de concienciación sobre los riesgos de la somnolencia en la conducción, y como en el *petitum* de la proposición hablan de colaborar con las comunidades autónomas, les pedimos que esta colaboración sea real y efectiva y que sea una colaboración leal. Las autonomías, en ocasiones, hacen campañas como la que la Xunta de Galicia promueve para evitar los volcados de tractores o la seguridad viaria de ciclomotores. Señorías, cada territorio tiene unas peculiaridades y la Dirección General de Tráfico debería tenerlas en cuenta a la hora de realizar campañas de información y concienciación en materia de seguridad vial. La colaboración tiene que hacerse también con las entidades locales. Así, algunos municipios llevan a cabo campañas de educación y formación impartiendo seguridad vial en los colegios, algunos merecedores de premios, como el que acaba de recibir un policía local de Sanxenxo por su firme compromiso con la formación en seguridad vial.

En definitiva, el Grupo Popular va a apoyar esta iniciativa porque las campañas de concienciación ayudan a reducir el número de accidentes de tráfico y, por tanto, salvan vidas. El año pasado, la Dirección General de Tráfico llevó a cabo una jornada sobre somnolencia y conducción y desde entonces no han realizado nuevas campañas ni jornadas. Pensamos que sería interesante que las vuelvan a organizar para evaluar de nuevo la situación con expertos en la materia.

Señorías, está demostrado que las campañas pueden cambiar la percepción y el comportamiento de los conductores. Así, campañas como el uso de los cinturones de seguridad o los sistemas de retención infantil han mostrado una reducción significativa en los accidentes mortales y lesiones reales. Todos tenemos en mente frases que han calado en la sociedad. «Si bebes, no conduzcas» o «No podemos conducir por ti». Por eso compartimos esta iniciativa y pedimos al Gobierno que colabore con las Administraciones en materia de seguridad vial. Porque, señorías, todos estamos de acuerdo en que la prevención siempre es más efectiva y menos costosa que el tratamiento de las consecuencias de los accidentes. Y, lo que es más importante, las campañas ayudan a concienciar a la población y protegen vidas.

Muchas gracias. (Aplausos).

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

¹² En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 16

— **RELATIVA A TOMAR MEDIDAS URGENTES PARA PALIAR EL DÉFICIT DE PERSONAL EN LAS JEFATURAS DE TRÁFICO QUE ESTÁ OCASIONANDO IMPORTANTÍSIMOS RETRASOS PROLONGADOS EN LA TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA DE TODO TIPO DE CUESTIONES RELACIONADAS CON SU ACTIVIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001141).**

La señora **PRESIDENTA**: (Realiza su intervención en catalán).¹³

El señor **RAMAJO PRADA**: Señorías, la intención que tiene esta iniciativa del Grupo Popular es que el Gobierno tome medidas urgentes para solucionar la falta de personal en las jefaturas de Tráfico, que está ocasionando graves retrasos en todas las tramitaciones administrativas; repito, en todas las tramitaciones administrativas.

En estos seis años de Pedro Sánchez, este tipo de trámites que cualquiera de nosotros tenemos que hacer en esas oficinas no han sido una preocupación para él, que ha estado más ocupado por la economía familiar de su mujer, Begoña Gómez, o de su hermano. Si hablamos de conducir y hacer gestiones en Tráfico, parece que el 'número 1' sigue montado en aquel coche, junto a Ábalos o Santos Cerdán, en el que viajó para volver a ser cabeza del PSOE. Un coche que parece que quedó dirigido hacia ese kilómetro cero de la corrupción de todas las autopistas que es Pedro Sánchez y que afecta a su Gobierno, al PSOE y a su entorno más cercano.

Con este Gobierno la DGT está sufriendo un colapso total en la atención al público y una caótica gestión de los recursos humanos. Hace unos meses, aquí en el Congreso, Pere Navarro, el director general de Tráfico, reconocía que el problema está en la falta de personal administrativo, y estuvo bien que lo reconociera, pero no han dado solución a día de hoy. Si cualquiera de nosotros intentásemos sacar una cita en la oficina, eso sería una misión imposible. Yo mismo hice la prueba con mi madre, de 73 años, porque ella por sí sola no pudo conseguir la cita ni de forma telefónica y menos a través de un ordenador o de una *app*. Cualquier persona con cierta edad tendría ciertos problemas para poder conseguirlo. Parece que las oficinas están escondidas o blindadas para el ciudadano, porque si acudes a ellas sin cita previa, te mandan para casa. Deberíamos poder volver alguna vez a tener personal suficiente para tener una atención personalizada y sin esa cita previa, porque hacer alguno de esos cuarenta y siete posibles trámites administrativos en esas oficinas se ha convertido en un suplicio.

Señorías del PSOE, el resto de grupos políticos sabemos que conseguir esa cita o hacer un trámite en una oficina no se soluciona con una llamada de Sánchez o Marlaska desde uno de sus móviles no rastreables a alguien de confianza, tipo Koldo o Aldama, para solucionarlo al estilo PSOE, o con alguna bolsa cargada de dinero para financiar su objetivo. Señorías que son socios del PSOE, ¿hasta cuándo van a tapar las vergüenzas de Sánchez?

Porque eso no funciona así, en la legalidad tendrían que hacer todo lo que hacen los usuarios, que es llamar y luego acudir a la jefatura para ser atendidos por un administrativo, si es que lo hay. Según la OCU, después de la cita viene lo peor, que es cuando por falta de personal los trámites administrativos se eternizan. La experiencia de los usuarios con la atención al público en la DGT es nefasta y esta es la peor valorada en la atención de las Administraciones del Estado. Los propios funcionarios también están molestos por no poder abordar todo el trabajo con el que se les está cargando y son conscientes de la falta de compañeros. Esta situación de falta de administrativos de Tráfico se agravará con la jubilación de los funcionarios nacidos en los años del *baby boom*, que cumplirán ahora 65 y 66 años.

La falta de personal administrativo también afecta a los examinadores. Según los datos del sector de las autoescuelas y de los propios sindicatos, en España hay más de 60 000 alumnos que están esperando para poder hacer su examen práctico de conducir y casi todas las autoescuelas han pasado de tres convocatorias a una convocatoria, lo que crea un tapón con un tiempo medio de espera para realizar un examen de hasta seis meses. Imagínense, señorías, lo que esto significa para aspirantes a conductores profesionales, transportistas o jóvenes que necesitan obtener el carné para acudir a su primer trabajo, y esto ocurre en un momento en el que hay una gran demanda de conductores profesionales.

Hay que esperar meses y meses para examinarse, señorías, pero ¿saben ustedes lo que cuesta una clase práctica? Pues con esto su Gobierno está obligando a muchos aspirantes a vaciarse los bolsillos para poder hacerlo. El Gobierno está frenando el desarrollo económico del país y su falta de previsión es

¹³ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios..

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 17

pasmosa. El ministro Marlaska anunció la contratación inmediata de 500 interinos en las jefaturas de Tráfico, pero solo se contrataron 250 de las 1700 vacantes que hay en las oficinas sin cubrir. Otra mentira y otra cosa sin hacer. Los españoles merecen un Gobierno que no mienta y que solucione de forma urgente, con las contrataciones necesarias, todo lo relativo a la contratación pública en las cuestiones relacionadas con Tráfico, como el déficit de personal y las jefaturas.

Por ello, hemos presentado esta PNL, que esperemos que apoyen por el bien general.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán)**.¹⁴

El señor **MORALES ÁLVAREZ:** Gracias, presidenta.

El problema de personal en los servicios públicos, en este caso de personal de la DGT, es fruto de los ocho años de gobierno del PP en los que no hubo ninguna política al respecto. Es una situación generalizada en la Administración General del Estado. Cada vez se producen más jubilaciones, escenario acrecentado por la escasa reposición durante esos ocho años.

Desde 2018 y de forma continuada, la Dirección General de Tráfico viene reforzando las plantillas para poder dar un servicio de calidad a la ciudadanía en cada uno de los centros de examen, tanto en sus centros propios como en desplazados. Este Gobierno tiene un enfoque integral: más oferta de empleo público y medidas para hacer más atractivo el organismo y aprovechar al máximo las nuevas tecnologías, además de medidas transitorias para solventar el problema dejado por el PP, como interinos, examinadores itinerantes, horas extras, para que desempeñen estas funciones hasta que lleguen los funcionarios de carrera y las plantillas estén lo más dotadas posibles.

En cuanto al personal examinador, en 2024 contamos con la cifra más alta de los últimos doce años. Desde 2018 se han ofertado 284 plazas de examinadores. Se han puesto en marcha otras medidas dirigidas al aumento y refuerzo de la plantilla de examinadores, con la incorporación de funcionarios examinadores interinos tanto en la modalidad por acumulación como por vacante, lo que ha supuesto hasta ahora un refuerzo importante, como 125 examinadores interinos en la modalidad por vacante. Entre 2021 y 2023 se han autorizado cada año 60 examinadores interinos en la modalidad por acumulación de tareas por un periodo de seis meses. Además, para garantizar un servicio de calidad, se dispone de una partida presupuestaria para la realización de horas extras para los examinadores y 17 examinadores itinerantes para cubrir incidencias o bajas imprevistas en las provincias que necesiten un refuerzo.

Como advertía el director general de Tráfico en su comparecencia en sede parlamentaria, el problema actual 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 exámenes, y posterior, una vez hecha la evaluación del examen. En cuanto al personal auxiliar y administrativo, que en su mayoría desempeñan puestos de operadores de información, pero también de operadores de centros de gestión de Tráfico, la Dirección General de Tráfico está haciendo también grandes esfuerzos, ya sea a través de las ofertas de empleo público correspondientes o a través de plazas de interinos que desempeñen estas funciones hasta que lleguen los funcionarios de carrera y las plantillas estén lo mejor dotadas posible. Por ello, la Dirección General de Tráfico elaboró un plan de choque 2023-2027 con el que se permitirá garantizar el servicio público a la ciudadanía en las cincuenta jefaturas provinciales de Tráfico, las dos jefaturas locales de Ceuta y Melilla y en las dieciséis oficinas locales de Tráfico que conforman la red periférica del organismo.

En cuanto a este plan de choque puesto en marcha, se han autorizado 550 auxiliares interinos, pertenecientes al cuerpo general auxiliar de la Administración del Estado entre 2023 y 2024. En concreto, este año se han autorizado 300 funcionarios interinos, los cuales están incorporándose actualmente en las unidades de toda España. Con estas últimas incorporaciones el porcentaje de ocupación en relación con los puestos de trabajo es de un 63% en los servicios centrales y un 68% en las jefaturas provinciales. La capacidad actual diaria de las citas es de 15770.

En paralelo a los esfuerzos por incorporar el nuevo personal, se están implantando otras medidas para hacer más atractivo el organismo y aprovechar al máximo las nuevas tecnologías en diferentes ámbitos:

¹⁴ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 18

apuesta por la promoción interna; mayor oferta formativa; mayor flexibilidad laboral mediante el trabajo a distancia y productividad por objetivos.

Por todo lo expuesto, vemos que ya se están tomando las medidas necesarias.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán).**¹⁵

La señora **VAQUERO MONTERO:** Mila esker.

Arratsalde on guztioi.

En relación con este tema, nosotros estamos de acuerdo con que se tomen medidas urgentes, y como se ha dicho ya, parece que hay un plan de choque para tomar medidas urgentes. Lo que nos preocupa es simplemente que se tomen medidas urgentes y se hagan parches para solucionar solo el problema de urgencia. Lo que creemos que se necesita es tomar medidas estructurales que afiancen el personal necesario en esos puestos de trabajo para cubrir tanto las necesidades administrativas como las de los examinadores.

En Gipuzkoa, territorio al que pertenezco, ha habido un colapso importante para hacer las pruebas de exámenes a un montón de personas, lo que les ha imposibilitado tener los permisos en tiempo y forma. Se ha podido ir solucionando poco a poco, pero no está solucionado del todo. Por lo tanto, medidas de choque, sí, pero para que no se vuelva a reproducir la lista de espera de las personas que tienen que examinarse —porque todavía hay lista de espera—, para que no haya ese colapso, para que no haya listas de espera para hacer cualquier trámite, pedir una cita o poder examinarse, lo que verdaderamente vemos que se necesita es un plan estructural para que las oficinas de Tráfico tengan todo el personal necesario a fin de que la ciudadanía pueda acceder a esos servicios con total garantía.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán).**¹⁵

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

Les voy a dar cifras. ¿Sabéis ustedes que en Cataluña, concretamente, en la demarcación de Lleida, tenemos 3774 alumnos; en la demarcación de Tarragona, 6814 alumnos; en la demarcación de Girona, 8775 alumnos, y en la demarcación de Barcelona, 53 894? Tenemos 73 257 alumnos con el teórico aprobado esperando para realizar el examen de conducir. Imagino que entienden que esto no puede continuar así.

En Tarragona están colapsados, en Lleida están colapsados, en Barcelona están colapsados, en Girona están colapsados, en Valencia están colapsados. Autoescuelas, examinadores, profesores, alumnos, todos están descontentos, faltan examinadores y falta personal administrativo. Los trámites para sacarse el carné de conducir están caducos. ¿Cuánto años hace que no se revisa el sistema? Hay que repensar el sistema, repensar y reformar.

Nos abstendremos en esta PNL, porque no hay una solución posible mientras lo dirija la DGT y el Gobierno de España. Traspasen las competencias a las comunidades autónomas que así lo soliciten para liberarse del lastre de la incompetencia que viven cuando es la Dirección General de Tráfico la que gestiona el problema de los exámenes. Traspasen competencias y déjenos trabajar.

En todo caso, le recomiendo al Grupo Popular que otra vez que presentemos una PNL con el traspaso de competencia en materia de exámenes la voten a favor, porque les van a quedar muchos examinadores liberados para poder trabajar en el Estado.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán).**¹⁵

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

Acaban de decir las cifras en Cataluña, y no únicamente pasa en esas provincias, en esas comunidades autónomas. En Valencia son 13 000 aspirantes; en Illes Balears, 8000; en Ibiza, efectivamente, el problema es más grave, y en Cartagena, 3000. Pero si miramos todas esas cifras en un mapa de España, en el mapa de la Península, podemos comprobar que el problema es generalizado en el funcionamiento de España. ¿Cuál es el problema? El problema principal, como el de todos o la mayoría de los ciudadanos de España, es la vivienda. En esos lugares la vivienda está disparada y además el

¹⁵ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 19

Índice de la vida es más alto y los salarios son bajos. Esto no suma a favor de que haya funcionarios que quieran ir a estar en Ibiza dos años puntuando para luego volverse a Cuenca, a Guadalajara o adonde puedan. Ese es el problema principal. Luego hay otro problema que viene derivado de los Gobiernos del Partido Popular, que no hizo reposición de trabajadores; pero el problema principal es el otro.

Al hilo de lo que decía mi compañera del Grupo Republicano, naturalmente, nosotros siempre estaremos de acuerdo con la transferencia de las competencias, pero lo que nos preocuparía es que la transferencia final derivara en el traspaso del problema a la empresa privada. Creemos que tiene que seguir estando en manos de la Dirección General de Tráfico, del Servei Català de Trànsit o de quien sea, lo puede pedir cualquier comunidad autónoma —nosotros estamos a favor de un Estado federal—, pero creemos que el problema podría derivar en algo que no deseamos.

De hecho, vamos a presentar una PNL en la próxima sesión de esta comisión en la que apuntaremos una posible solución, que es la de adoptar medidas para una aprobar una reglamentación adecuada en lo relativo a la validación de examinadores. Porque el problema que tenemos es que no tenemos profesores, aparte de administrativos, pero el tema está en que profesores de autoescuela hay muchos y en estos momentos lo único que te hace ser profesor de autoescuela es la validación mediante un certificado por parte del Ministerio del Interior. Creemos que a lo mejor el problema se podría solucionar reglamentado los estudios en primer lugar. Pero, mientras tanto, se podría acreditar a los profesores de autoescuela para que tuvieran puntos y pudieran así examinar, porque esos sí que viven en esas comunidades autónomas y podrían hacer de examinadores. Esa podría ser una solución. Lo otro, desde mi punto de vista, es un brindis al sol.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** (Realiza su intervención en catalán).¹⁶

El señor **LÓPEZ MARAVER:** El Gobierno, como todo lo que toca, ha destrozado la gestión de las Administraciones de Tráfico. Pese a los avances técnicos, los trámites virtuales y toda una infraestructura informática al alcance del usuario, todo lo relativo a la gestión de la Dirección General de Tráfico es un absoluto desastre. En vez de progresar, vamos para atrás.

La falta de personal en las jefaturas de Tráfico está perjudicando gravemente al ciudadano. Los trámites relacionados con Tráfico se están convirtiendo en un auténtico disgusto continuado para el usuario y además se están ocasionando unos retrasos insoportables en la realización de los exámenes para obtener el permiso de conducir. Pides cita y no hay huecos libres para realizar trámites hasta dentro de dos o tres meses en muchas de las oficinas de Tráfico. Intentas hacerlo por Internet, los que tienen facilidad para ello, que en muchos casos la mayor parte de la población adulta no la tiene, y hay que hacer un máster en informática antes de lograrlo, y para lograrlo necesitas permiso de otra Administración, ralentizando aún más la gestión, y en la mayoría de los casos no lo consigues. Esta es la realidad que tenemos y esta es la magnífica gestión del señor Navarro.

Como plasma la exposición de motivos de esta PNL, UGT, CSIF o Comisiones Obreras, cómplices de este Gobierno, lo están advirtiendo, en lo relativo a Tráfico hay que activar las estructuras físicas como los recursos humanos para ofrecer un mejor servicio público a la ciudadanía.

El señor Marlaska dijo que iba a arreglar el problema y que lo iba a hacer de forma inmediata, con contratación de personal. Señor ministro, ni esa es la solución definitiva ni ha arreglado usted absolutamente nada. Eso ha sido pan para hoy y hambre para esta tarde. A ver cómo le explica el Gobierno a los españoles que pagan impuestos diariamente para pagar los salarios de tres millones de funcionarios, de los cuales para el 2022 más de 12 100 estaban destinados a la Administración de Tráfico, que por la nefasta gestión del ministro y por la de su director general de Tráfico, del señor Pere Navarro, hay que contratar, según el propio ministro, a 1700 personas más para dar un servicio al contribuyente que cada día es peor y que van a pagar los ciudadanos de su bolsillo.

Lo más grave de todo esto es que la mala gestión de Marlaska y de Navarro no solo está afectando a las administraciones de Tráfico y al bolsillo de los españoles, sino que está poniendo en riesgo la seguridad vial de los españoles. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, responsable de la seguridad en las carreteras españolas, está en mínimos de efectivos y de recursos por el absoluto desprecio del señor

¹⁶ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 20

Marlaska a este órgano de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado. No vamos a poner ejemplos, pero baste decir lo que ha hecho el Gobierno con la Guardia Civil de Barbate.

Señores del Gobierno, tomen medidas extraordinarias urgentes como ustedes quieran, pero resuelvan a la mayor inmediatez el desastre administrativo que tienen ustedes en Tráfico y que está limitando todos los días a los españoles. O, mejor, váyanse y dejen de seguir generando crispación a los españoles.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: (Realiza su intervención en catalán).¹⁷

El señor **RAMAJO PRADA**: No.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

— RELATIVA A IMPULSAR DE MODO DECIDIDO LAS ADECUADAS ACCIONES FORMATIVAS Y DE SENSIBILIZACIÓN Y CONCIENCIACIÓN —CONTANDO CON LA PARTICIPACIÓN DE EXPERTOS EN SEGURIDAD VIAL Y DE LAS ASOCIACIONES DE VÍCTIMAS— COMO HERRAMIENTAS NECESARIAS PARA REDUCIR LA SINIESTRALIDAD VIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001294).

La señora **PRESIDENTA**: (Realiza su intervención en catalán).¹⁷

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

Señorías, el Grupo Popular presenta esta iniciativa para impulsar medidas que permitan colaborar en la reducción de la siniestralidad vial en nuestro país, cuestión que no pasa solamente por algunas medidas que está proponiendo y desarrollando el Gobierno, sino también por muchas otras que están aportando variadas entidades y asociaciones que trabajan en el ámbito de la seguridad vial y cuya voz queremos traer hoy aquí, ya que han sido, son y seguirán siendo fuente inspiradora para quienes tenemos la responsabilidad de proponer medidas de impulso al Gobierno. Por ello, vaya en primer lugar nuestro agradecimiento a todas las asociaciones y entidades con las que nos hemos reunido el último año y que nos han aportado no solamente conocimiento, sino también propuestas del máximo interés.

Como todos en esta comisión conocen, la Estrategia de Seguridad Vial 2030 ha marcado el ambicioso y necesario objetivo de reducir en un 50 % el número de fallecidos por siniestralidad vial en el año 2030. La propia estrategia define un importante número de medidas que afectan a numerosas entidades y donde se aborda el importante reto de hacer frente a la multitud de factores que pueden condicionar las cifras de siniestralidad vial en nuestro país. Sin embargo, el análisis de la memoria del balance de actuaciones de la Estrategia de Seguridad Vial del bienio 2022-2023 indica un dato en relación con la siniestralidad del año 2022, y es que el número alcanzado de fallecidos en ese año fue superior en 230 personas al número esperado y, además, el número alcanzado de personas gravemente heridas fue superior en 1064 personas al número esperado, según esa estrategia. Pero es que esta misma semana, como nos ha indicado la subsecretaria, hemos conocido de boca del ministro del Interior los datos consolidados de siniestralidad ocurrido en el año 2023, y los datos son ciertamente descorazonadores, sobre todo porque detrás de esta lacra hay miles y miles de familias y afectados.

Miren, el número de personas fallecidas en 2023 alcanzó la cifra de 1806, que son 370 más de las que se hubieran esperado según la propia estrategia, un 25 % más, y el número de heridos graves han alcanzado los 9265, que son 2268 más de los esperados, es decir, un 31 % más. Estas cifras, señorías, nos deben llamar a la reflexión al respecto de poder implementar medidas adicionales a las que ya están siendo anunciadas por parte del Gobierno. Comprobamos que factores como las distracciones al conducir o el consumo de bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes acaban apareciendo en más del 70 % de los siniestros viales y a ello hay que añadir otros comportamientos como la excesiva velocidad, la no utilización del cinturón de seguridad o la conducción bajo condiciones de cansancio o somnolencia, cuestión de la que también hemos hablado en esta misma sesión. Fíjense, todos ellos son factores humanos sobre los que poder incidir para mejorar las cifras de siniestralidad. Por eso nosotros estamos planteando en esta iniciativa que una mejor formación y sensibilización de los conductores pueden resultar determinantes. De hecho, es la propia ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en una disposición adicional tercera, que se incorporó en el año 2022, la que prevé esta posibilidad e

¹⁷ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 21

indica —abro comillas—: «Para la obtención de un permiso o licencia de conducción se podrán establecer cursos de concienciación y sensibilización [...] su contenido y forma se determinará reglamentariamente previa consulta a expertos en seguridad vial y a asociaciones de víctimas».

Esta modificación legislativa también es acorde con una enmienda, la número 271, que este año se presentó a una directiva europea sobre permisos de conducción y que, además, contó con el voto unánime de las delegaciones españolas. Todos los partidos votamos a favor de esa enmienda que indicaba los Estados miembros establecerán una cantidad mínima de horas de instrucción de conducción tanto teórica como práctica por parte de un instructor profesional antes de las respectivas pruebas.

Señorías, por todo ello, creemos fundamental ampliar las acciones que se están llevando a cabo desde el Gobierno porque las cifras de fallecidos y de heridos graves por el efecto de la siniestralidad vial son insoportables y porque este país merece que entre todos hagamos más y nuevos esfuerzos y no solamente seguir con lo que ya se está haciendo. Desde el Grupo Popular pedimos con esta iniciativa al Gobierno que impulse de modo decidido las adecuadas acciones de formación, de sensibilización y de concienciación hacia los conductores porque el factor humano está siendo determinante para reducir la siniestralidad vial y que todo se haga, por supuesto, contando con los expertos en seguridad vial y con las asociaciones de víctimas. Esperamos contar con el apoyo unánime de todos los grupos políticos porque esta propuesta no va contra nadie, sino que pretende ayudar en el objetivo innegociable que tenemos como país, que es el de reducir la siniestralidad vial.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán)**.¹⁸

El señor **JEREZ ANTEQUERA:** Buenas tardes.

Señorías del Grupo Popular, ustedes saben que los cursos de sensibilización y reeducación vial han constituido y constituyen un elemento esencial del sistema de tráfico como herramienta principal de modificación de los comportamientos infractores y de sensibilización sobre las graves consecuencias en términos humanos, económicos y sociales que se derivan de los siniestros de tráfico. Son numerosas las actuaciones de concienciación y sensibilización que se están llevando a cabo: implantación de la educación vial en la educación primaria y secundaria; expansión del programa STARS, que tiene como objeto animar y premiar a los centros educativos que fomentan entre sus alumnos los desplazamientos sostenibles y seguros; educación para la movilidad segura para las personas mayores.

En cuanto a la formación específica de conductores en la obtención del permiso, en la base de datos de preguntas de las pruebas de evaluación de contenidos teóricos, un alto porcentaje son de seguridad vial y se trabaja en la incorporación de vídeos de percepción de riesgo para evitar la memorización y las situaciones simuladas en estos vídeos incorporan en gran medida preguntas sobre la convivencia con el resto de usuarios de la vía y el respeto a los usuarios vulnerables. Y posteriormente al permiso, la reciente actualización de los cursos de sensibilización y reeducación vial a través de la Orden INT/914/2024, de septiembre, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción en relación con el permiso de conducción por puntos, así como otras muchas incluidas en el plan de actuaciones de la DGT 2024-2025. Además, en estos momentos está finalizando la tramitación de la orden ministerial que regulará los cursos de conducción segura y eficiente para motocicletas y turismos.

Este mismo lunes, en el V Foro Compromiso por la Educación Vial, organizado por AESLEME, FESVIAL, Fundación MAPFRE, INTRAS y la propia DGT, varios de los ponentes—entre ellos, el que les habla— insistimos en que la educación vial y la seguridad vial no va solo de normas y aptitudes, sino también de valores y actitudes. En este acto, el director general de la DGT, sobre los datos de siniestralidad de 2023, segregados por edad, llamaba la atención que los grupos de edad más jóvenes tenían menos siniestros viales que las franjas mayores y argumentaba, no sin razón, en la posibilidad de que la educación vial recibida por estas generaciones más jóvenes esté influyendo en su conducta como conductores; es decir, es cierto que la sensibilización y la concienciación son elementos fundamentales para la mejora de la seguridad vial y la reducción de siniestros, pero creemos que ya se está haciendo y que vamos en el camino correcto.

¹⁸ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 22

Por eso, nuestra enmienda consiste simplemente en añadir a su propuesta el hecho de que ya se está trabajando en ello y que se ha de seguir en el mismo empeño. En conclusión, si se acepta la enmienda que hemos presentado al texto de su proposición, votaríamos a favor, en la medida que ya se está trabajando en esa línea; de lo contrario, tendríamos que votar en contra.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán).**¹⁹

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

Señorías, la legislatura pasada se realizó en esta comisión un informe sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. Este trabajo es fruto de treinta y dos comparecencias de profesionales de la seguridad vial en todos los ámbitos. Los diputados que el año pasado asistimos a ella tenemos este libro, pero imagino que lo pueden pedir también en la biblioteca y le ruego que hagan un repaso al informe porque en él se recogieron propuestas muy interesantes. **(Rumores)**. Todos coincidían en acciones formativas de sensibilización y concienciación tal como indican en su exposición de motivos y se trasladó incluso en forma de enmienda en la modificación de la ley de tráfico. La educación vial... **(Continúan los rumores)**.

Un segundito, presidenta. ¿Les podría pedir a los señores diputados que se callen, por favor? Es que cuesta mucho seguir.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán).**¹⁹

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA:** Gracias.

Les decía que, si no conocen el libro, lo pueden recoger en la biblioteca. Todos coincidían en acciones formativas de sensibilización y concienciación, tal como indican en la exposición de motivos. Se trasladó en forma de enmienda a la ley de tráfico porque entendemos que la educación vial, los conocimientos viales son un lenguaje que debe enseñarse a todas las edades, ya desde las escuelas. En las vías transitan una gran variedad de usuarios: peatones, bicicletas, patinetes, coches, autobuses, camiones y todos deben saber perfectamente cómo está regulado y qué quieren decir todas las señales. Lo más importante es educación y educación. Para nuestro grupo es muy importante esta educación en materia de seguridad vial y que, por tanto, tal como se recoge también, los profesores que lo impartan sean formados explícitamente para esta materia.

Termino no sin insistir nuevamente en la necesidad de dignificar las condiciones laborales de los trabajadores del sector desde los profesores de autoescuelas porque de ellos depende que una persona joven quiera aprender a conducir para realmente saber conducir comprendiendo la complejidad de la conducción y los múltiples factores de riesgo que intervienen en ella y no solamente para tener un carné. También quiero hacer hincapié en los transportistas profesionales, para quienes pedimos la jubilación anticipada ya hace tiempo en una PNL presentada en esta Cámara y que esperamos que pronto sea efectiva, porque con la jubilación de los transportistas profesionales evitaríamos muchísimos de los accidentes que suceden ahora en las carreteras.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán).**¹⁹

El señor **PUEYO SANZ:** Gracias, presidenta.

Los fallecimientos en las carreteras son un drama y un *shock* que te golpea la vida y te puede destrozarse la vida en cuestión de segundos. **(Continúa su intervención en aragonés)**.

Por ello, también queríamos indicar que en la proposición no de ley se hace mención de diferentes cuestiones. Hablan de alcoholismo, también de otro tipo de accidentes por estupefacientes, exceso de velocidad, pero creemos que se está obviando otro tipo de accidentes que son los más comunes, que son los accidentes al ir al trabajo, los accidentes *in itinere*. Según datos publicados por el Ministerio de Trabajo y Economía Social, durante el año 2023 se produjeron un total de 721 fallecidos en accidente laboral, de un total de 624 911 siniestros; de ellos, 539 584 fueron en el centro de trabajo, pero —ojo a la cifra— 85 327 fueron *in itinere*. Sobre estos últimos, y a pesar de la reducción de la siniestralidad laboral con respecto al año 2022, que era de 1,1, los accidentes *in itinere*, estos que se producen al ir y al volver del

¹⁹ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 23

trabajo, han sufrido un incremento importante del 7,3%, siendo el sector servicios el más afectado y, en concreto, las mujeres.

A pesar de estos datos, la realidad nos dice que muchas empresas no perciben la seguridad vial relacionada con su personal como un hecho importante. Lo demuestra el hecho de que casi el 50% de las empresas consideran la posibilidad de tener un accidente de tráfico como de un riesgo moderado; es decir, muy poco probable. Aun así, tenemos en cuenta, según diferentes estudios, que todavía hay muchas direcciones de las empresas que dicen desconocer que los accidentes en los desplazamientos de ida y vuelta del trabajo, es decir, los *in itinere*, son siniestros laborales. No sabemos si el Grupo Popular, proponiendo este tipo de medidas, o los demás grupos parlamentarios en las enmiendas que presentan no conocen o no les llega este tipo de relaciones laborales, pero para nosotros este es un drama que debe cambiar en el modelo de ciudad, en el modelo de relación de movimientos pendulares entre ciudad y ciudades dormitorio.

Es cierto que estos tampoco son los únicos y que existe un drama que sufrimos en el mundo rural también con este tipo de accidentes en muchos casos con resultado mortal. Lo que sí sabemos los que vivimos en el mundo rural es el peligro de las propias carreteras, el peligro de los animales que se cruzan y el peligro también de muchas veces el estar de fiesta en otro municipio y tener que desplazarte al tuyo en vehículo cuando no hay ningún otro tipo de medio de transporte que te pueda llevar a tu pueblo. Muchas veces puede pensar uno: No, es que lo que tienen que hacer los jóvenes es no beber. Es que no se le puede poner puertas al campo, y nunca mejor dicho. Entonces, esto va a seguir pasando, es un drama y hay que seguir invirtiendo en transportes, en esas líneas concesionarias de carreteras y que el Ministerio de Transportes también haga una inversión decidida en esas líneas que son obligaciones de servicio público, para las que no creo que sean suficientes los 60 millones de euros que se pretenden aportar para todo el Estado para cubrir este tipo de riesgos. De verdad, la gente que vive en el mundo rural sufre un drama.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán).**²⁰

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

Esta PNL es muy oportuna porque lo que pretende es que haya acciones formativas de sensibilización y concienciación, y por supuesto que estamos de acuerdo. Estamos de acuerdo en sus términos tal y como lo ha presentado el Grupo Popular. Anunciamos que si acepta la enmienda del Grupo Socialista votaremos en contra, porque VOX no va a blanquear la nefasta gestión que está haciendo el Partido Socialista, este Gobierno, con respecto a la DGT y con la actividad que tenga que ver con la conducción, porque ahí están los datos y, como ha reconocido la representante de Ministerio Interior hace un rato, durante los últimos años las víctimas mortales van en aumento.

Es muy importante efectivamente, como se comenta, que se cuente con la participación de las víctimas de accidentes de tráfico y así lo pudimos ver en la pasada legislatura y lo hemos podido comprobar incluso cuando hemos visitado hospitales como el de tetrapléjicos en Toledo. Es muy importante que los niños tengan esa educación y esa formación porque realmente esa conducta les marca muchísimo más. Lo he podido vivir por la propia experiencia con mis nietas cada vez que han ido a un curso de formación tanto con la Guardia Civil como con la Policía local de mi pueblo.

Son importantes iniciativas como esta, pero, ojo, la mayoría de las iniciativas que se están llevando a cabo aquí ponen el acento en la responsabilidad siempre del conductor, siempre el responsable es el conductor, y aquí juega un papel muy importante también la Administración y se está obviando casi siempre en todas las comisiones de seguridad vial. Por ejemplo, hablamos como los quitamiedos duplican el riesgo de muerte en los motoristas. De hecho, 18 de cada 100 motoristas mueren por los quitamiedos, y eso es responsabilidad de este Gobierno, en este caso del ministro Puente, que es el responsable de las carreteras. En cuanto a las señales de tráfico, según un estudio realizado por el RACE y BP, la mayoría de las señales de tráfico antiguas son muy confusas. Otro estudio dice que más del 70% de las señales reflectantes de tráfico están caducadas. Otro estudio dice que los motoristas están pidiendo que se haga una ITV —igual que se hace a los vehículos— a las carreteras, porque nuestras carreteras necesitan una puesta a punto de 10 000 millones de euros; actualmente no se llega ni al 50% del mantenimiento de las

²⁰ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 24

carreteras actuales. Por lo tanto, la responsabilidad es compartida no solamente del conductor, sino también de la Administración que está causando muchísimas muertes de forma indirecta por no tener en este caso las vías urbanas y las señales tal y como se deben tener para garantizar la seguridad de los conductores de vehículos tanto de automóviles como de motos, que, desgraciadamente, últimamente va creciendo el número de siniestros y la muerte de ellos.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA: (Realiza su intervención en catalán).**²¹

PROPOSICIONES NO DE LEY. (VOTACIÓN):²²

- **Relativa a la mejora del acceso de las personas con movilidad reducida a la obtención del permiso de conducir en igualdad de condiciones que el resto de la ciudadanía. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000456).**

Se vota en sus términos.

Efectuada la votación dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 15; abstenciones, 4.

Queda aprobada.

- **Sobre la regulación de la circulación por autopistas y autovías en caso de nevadas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000694).**

Se vota en sus términos.

Efectuada la votación dio el siguiente resultado: votos a favor, 33; en contra, 3; abstenciones, 1.

Queda aprobada.

- **Sobre la necesidad de incrementar las campañas de concienciación sobre los riesgos de somnolencia en la conducción. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000832).**

Se vota en sus términos.

Efectuada la votación dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; en contra, 3.

Queda aprobada.

- **Relativa a tomar medidas urgentes para paliar el déficit de personal en las jefaturas de Tráfico que está ocasionando importantísimos retrasos prolongados en la tramitación administrativa de todo tipo de cuestiones relacionadas con su actividad. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001141).**

Se vota en sus términos.

Efectuada la votación dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 15; abstenciones, 7.

Habiéndose producido un empate, se procede a ponderar.

Efectuada la ponderación, la proposición no de ley resulta rechazada por 145 votos a favor (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y Grupo Parlamentario Mixto) y 147 en contra (Grupo Parlamentario Socialista y Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR).

²¹ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

²² En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios, y habiéndose enunciado por parte de la Presidencia los resultados de las votaciones en lengua española distinta del castellano, oficial en su comunidad autónoma, dichos resultados se reflejan en el *Diario de Sesiones* según la información facilitada por los servicios de la Cámara.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 183

16 de octubre de 2024

Pág. 25

- Relativa a impulsar de modo decidido las adecuadas acciones formativas y de sensibilización y concienciación —contando con la participación de expertos en seguridad vial y de las asociaciones de víctimas— como herramientas necesarias para reducir la siniestralidad vial. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001294).

Se vota en sus términos.

Efectuada la votación dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 15; abstenciones, 3.

Queda aprobada.

Se levanta la sesión a las seis y quince minutos de la tarde.

cve: DSCD-15-CO-183