



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2024

XV LEGISLATURA

Núm. 230

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 4

celebrada el martes 3 de diciembre de 2024

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- Motivo por el que las cifras de muertes en carretera no se reducen, a pesar del afán recaudatorio del Gobierno 3
Autor:
Rodríguez de Millán Parro, María José (GVOX)
López Maraver, Ángel (GVOX)
(Número de expediente 181/000246).
- Previsiones acerca de acometer actuaciones para mejorar la seguridad vial y la fluidez del tráfico en la N-550 a su paso por Sigrás, tales como la creación de aceras, una nueva rotonda en la intersección de las vías AC-400, AC-214 y la propia N-550, y otras posibles soluciones a esta situación 6
Autor:
Pérez López, Álvaro (GP)
Ibáñez Hernando, Ángel (GP)
Moraleja Gómez, Tristana María (GP)
González Vázquez, Marta (GP)
(Número de expediente 181/000741).
- Valoración del Gobierno del aumento de un 8% de fallecidos entre usuarios vulnerables en el balance de siniestralidad vial de verano, así como medidas a implementar para tratar de que esta cifra se reduzca de modo considerable 8
Autor: Ibáñez Hernando, Ángel (GP)
(Número de expediente 181/000742).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 2

- Aumento del 4% en el balance provisional de fallecidos en siniestros viales entre el 01/01/2024 y el 01/09/2024 y valoración del Gobierno frente al hecho de que, lejos de ir reduciéndose progresivamente, la siniestralidad vial en nuestro país vaya en aumento 12
Autor: Ibáñez Hernando, Ángel (GP)
(Número de expediente 181/000743).
 - Motivos por los que no se ha iniciado la implantación del Proyecto Alcolock en el transporte público de viajeros incluido en la memoria de actuaciones de Seguridad Vial 2022-2023 y en concreto en la medida 22.2.3.01 16
Autor: Ibáñez Hernando, Ángel (GP)
(Número de expediente 181/000744).
 - Medidas previstas para dar cumplimiento al mandato del Congreso tras la aprobación en la Comisión sobre Seguridad Vial, el día 16/10/2024, de la Proposición no de ley que le instaba a impulsar de modo decidido las adecuadas acciones formativas y de sensibilización y concienciación como herramientas necesarias para reducir la siniestralidad vial 19
Autor: Ibáñez Hernando, Ángel (GP)
(Número de expediente 181/000745).
 - Medidas previstas para dar cumplimiento al mandato del Congreso tras la aprobación en la Comisión sobre Seguridad Vial, el día 16/10/2024, de la Proposición no de ley que le instaba 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 22
Autor: Ibáñez Hernando, Ángel (GP)
(Número de expediente 181/000746).
- Decaída del orden del día:**
- **Proposiciones no de ley:**
 - Relativa a la necesidad de aprobar un plan integral de mejora de la N-640. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000047) 25
- Proposiciones no de ley:**
- Para la reposición efectiva de plazas de examinadores de carné de conducir. Presentada por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR. (Número de expediente 161/001427) 25
 - Para la correcta señalización de las electrolineras. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/001446) 30
- Proposiciones no de ley. (Votación) 35**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 3

Se abre la sesión a las once de la mañana.

PREGUNTAS:

— **MOTIVO POR EL QUE LAS CIFRAS DE MUERTES EN CARRETERA NO SE REDUCEN, A PESAR DEL AFÁN RECAUDATORIO DEL GOBIERNO.**

AUTOR:

RODRÍGUEZ DE MILLÁN PARRO, MARÍA JOSÉ (GVOX)
LÓPEZ MARAVER, ÁNGEL (GVOX)
(Número de expediente 181/000246).

La señora **PRESIDENTA**: Hola, molt bon dia. Bon dia, si poden prendre seient. Són les onze en punt. Moltes gràcies.

Primer de tot, molt con dia a tothom, també a la subsecretària d'Interior, la senyora Susana Crisóstomo Sanz, a qui li agraiem moltíssim que estigui aquí avui entre nosaltres per respondre una sèrie de preguntes que teníem pendents de respondre per part del Govern.

Per tant, iniciem ja la sessió amb les proposicions de les preguntes i les conseqüents respostes. Els recordo que vam acordar que serien quatre minuts de pregunta, quatre minuts de resposta, tres rèplica, tres dúplica. Si algú estalvia una mica de temps a la pregunta doncs pot acumular una mica, però no acumulació perquè vam acordar que no. Però si fan una mica més curta i llavors s'allarguen uns segons, doncs no passarà res, d'acord? Sí.

Doncs perfecte, doncs si estan d'acord, em sembla fantàstic. Per tant, doncs vinga, doncs estem tots d'acord. Doncs comencem per la... Estem a la primera pregunta de l'ordre del dia que era el Motiu pel qual les xifres de morts en carretera no es redueixen, tot i l'afany recaptatori del Govern. Autors del Grup Parlamentari de VOX i formularà la pregunta el senyor Alcaráz.

Endavant, té la paraula.

Se abre la sesión.

Buenos días a todos, también a la subsecretaria del Interior, la señora Susana Crisóstomo Sanz, a quien le agradecemos muchísimo que esté hoy aquí entre nosotros para responder a una serie de preguntas que teníamos pendientes de contestar por parte del Gobierno. Así pues, iniciamos ya la sesión con las preguntas y las consiguientes respuestas. Les recuerdo que acordamos que serían cuatro minutos de pregunta, cuatro minutos de respuesta, tres de réplica y tres de dúplica. Si alguien ahorra un poco de tiempo en la pregunta, entonces podrá acumular un poco, pero no demasiada acumulación, porque acordamos que no. Ahora bien, si hacen una pregunta poco más corta y luego se alargan unos segundos, pues no pasará nada. ¿De acuerdo? (Asentimiento). Sí. Muy bien, pues perfecto. Si están de acuerdo, me parece fantástico.

Por tanto, como estamos todos de acuerdo, comenzamos con la primera pregunta del orden del día, que era el motivo por el que las cifras de muertes en carretera no se reducen a pesar del afán recaudatorio del Gobierno. El autor es el Grupo Parlamentario VOX y formulará la pregunta el señor Alcaraz.

Adelante, tiene la palabra.

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

Muy buenos días.

Desde VOX queremos expresar nuestra gran preocupación por un tema que es crucial, que es la vida. La DGT lleva años haciendo campañas millonarias; también se llevan a cabo iniciativas en esta comisión y en el Congreso, y lo único se ha conseguido, el resultado en este último año es que solamente han aumentado dos cosas: una, la recaudación por multas y otra —que es la más importante—, las muertes. Muertes que alarman. Una sola muerte debería ser suficiente para generar alarma, pero según las últimas estadísticas, las del año 2023, 1145 personas han muerto en carretera. **(Muestra un recorte de prensa)**. En unos tiempos en los que se habla mucho de los colectivos y de la muerte de colectivos, ha habido 1145 muertes en carretera en un año. Hay que destacar también el aumento sustancial de 45 fallecidos más con respecto al año anterior en el caso de personas que utilizan la moto.

En un mundo donde hay sistemas de ayuda avanzada a la conducción —sistemas ADAS—, coches tecnológicamente mucho más avanzados, ahora que tenemos muchos más controles de drogas y de alcohol, muchos más radares, es incomprensible que estas estadísticas se hayan estancado cuando no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 4

umentado, como ha pasado este verano, que han muerto 241 personas, una cifra que es sustancialmente más importante que la tabla de estos cinco años. **(Muestra un documento).**

Si bien es cierto que en esta comisión y desde la DGT se hace mucho hincapié en la concienciación y la responsabilidad del conductor, no sé lo que usted me va a decir, pero siempre se elude una de las responsabilidades más importantes, que tiene un peso muy importante en las muertes. Me refiero al mantenimiento de las carreteras, un mantenimiento que cuesta 27 euros al año a cada español. **(Muestra un documento).** Esta cantidad, 27 euros al año de cada español, no es prácticamente nada si consideramos que la Televisión Española nos cuesta 26 euros al año a cada español, una diferencia de un euro. Las carreteras salvan vidas, mientras que esto simplemente sirve para adoctrinar e imponer ideología. Frente a los 1200 millones que valdría mantener en buen estado las carreteras, Televisión Española vale también casi 1200 millones de euros. Con una diferencia también, que mientras que Televisión Española no genera ningún beneficio en pro de las arcas del Estado y por tanto de los impuestos —de eso que tanto hablamos—, la industria del automóvil, la circulación, entre impuestos directos e indirectos genera 39514 millones de euros al año, insisto, 39514 millones de euros en impuestos. **(Muestra un recorte de prensa).** Y, a pesar de esta recaudación, tenemos unas carreteras con muchísimos puntos negros y estamos en una situación en la que estamos de acuerdo en que tiene que haber una mayor concienciación.

También quería preguntarle por la responsabilidad de estas muertes, que tiene que ver con el mantenimiento de la Red de Carreteras del Estado.

Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Tiene la palabra la subsecretaria para responder.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Muchas gracias, señora presidenta. Señorías, muchas gracias a todos convocarme a esta sesión.

En cuanto a la cuestión que formula su señoría y por enmarcar el contexto al que alude en primer lugar, el afán recaudatorio del Gobierno, por supuesto, lo primero que quiero poner sobre la mesa es que la prioridad del Ministerio del Interior y de la Dirección General de Tráfico es la seguridad vial y reducir la siniestralidad. En ningún momento el Ministerio del Interior ni la DGT se plantean la vigilancia del tráfico con un afán recaudatorio, el único afán que hay detrás es reducir la siniestralidad y, como bien sabe también su señoría, todo lo que se recauda por la Dirección General de Tráfico, tanto en sanciones como en tasas, va dirigido —porque así lo dice la ley y porque la cumplimos— a la financiación de actuaciones en materia de seguridad vial, a la prevención de accidentes de tráfico y a la ayuda y asistencia a las víctimas.

En realidad, la Dirección General de Tráfico para lo que trabaja es para que se reduzcan las infracciones. Si reducimos las infracciones, reducimos las multas. Por lo tanto, la Dirección General de Tráfico también trabaja para reducir las multas y un descenso de la recaudación —como el que de hecho se ha producido en el último año completo que tenemos, 2023 sobre 2022, periodo en el que, en contra de lo que ha señalado, se está reduciendo la recaudación por sanciones—, lejos de ser una mala noticia, es una buena noticia para la Dirección General de Tráfico. Menos sanciones, evidentemente son menos infracciones y, por lo tanto, más seguridad vial, que es lo que lo que todos perseguimos.

En cuanto a la que entiendo que es la principal preocupación de su señoría, que es el índice de siniestralidad en nuestras carreteras, estamos más que de acuerdo y compartimos totalmente la necesidad de seguir trabajando incansablemente por reducir esas cifras de fallecidos, como de hecho se ha venido haciendo durante los últimos años.

Tenemos que hacer el esfuerzo que esté en nuestra mano, en la de todos, para seguir manteniendo esa contención y, a ser posible, reducción de las cifras de siniestralidad y de fallecidos. La coyuntura actual es que prácticamente todos los países europeos —según nos indican los propios organismos internacionales, en concreto la Comisión Europea— están detectando también una estabilización en el descenso de los índices de siniestralidad. Con los últimos datos cerrados de 2023, el número de fallecidos ha descendido solamente en un 1 % respecto del año anterior y se aprecian aumentos muy significativos en países tan referentes en materia de seguridad vial como Dinamarca, que ha aumentado un 5%; en Alemania, un 2%; en Irlanda, un 19%; en Austria, un 9%. Y, según los últimos datos ya no solo de 2023 sino también de 2024, son preocupantes los incrementos de un 13 % en Francia o un 29 % en Irlanda. Todo ello está haciendo que se estén impulsando foros y reuniones internacionales para analizar entre todos las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 5

causas de esta estabilización y para analizar asimismo las medidas que todos podemos poner en marcha para profundizar en lo que ya venimos haciendo en todo caso, me refiero en toda la política integral de seguridad vial para actuar desde todos los frentes.

Es verdad que el año 2024 empezó con un dato malo, muy malo, el primer trimestre constatamos un incremento del 16% en fallecidos respecto del mismo periodo del año anterior. Esto hizo reaccionar rápidamente al ministerio y a la Dirección General de Tráfico. Se puso en marcha un plan de choque en abril de este año 2024. Ese plan de choque —del que luego le puedo dar un poco más de detalle de cuáles son las medidas que recogía— nos ha permitido constatar que una vez avanzado el año, a finales de este pasado mes de noviembre que acaba de determinar esa cifra del 16% de incremento de fallecidos hemos conseguido reducirla al 1%. Aun así, ¿nos contentamos? ¿Es una buena cifra? No, en absoluto. Un incremento del 1%, aunque no es un 16%, sigue siendo un dato muy malo y por eso, señoría, seguiremos actuando de manera integral y en todos los frentes posibles.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Per la rèplica, si vol, el senyor Alcaráz Martos.

*Muchas gracias.
Para la réplica, señor Alcaraz Martos.*

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchísimas gracias por su exposición, que viene a evidenciar que, ante la situación de estancamiento de las muertes en carreteras, usted me da las mismas soluciones que se han dado en anteriores años y en la legislatura anterior. Por lo tanto, lamentablemente su respuesta no nos genera ninguna esperanza de que realmente se esté haciendo algo positivo para evitar estas muertes.

Simplemente voy a darle un dato. Usted dice que todo lo que se recauda en multas que va precisamente a... Pues no. Mire, de hecho, las auditorías que se han realizado en los años 2020 y 2021 así lo apuntan con salvedades muy importantes —y así se ha denunciado también—. Los 622 millones de euros que se han recaudado en multas han ido destinados a Interior sin ninguna asignación en concreto, y así se ha denunciado incluso en esta comisión. Por otras preguntas que se han realizado, sabemos que han ido a Interior y no precisamente donde ha usted comentado, es decir, a financiar la DGT y los sistemas de seguridad. Hacemos hincapié en ello porque vamos a entrar en el año 2025 y ustedes siguen dando el mismo argumento y adoptando las mismas medidas para paliar este problema que tenemos, que es muy importante; ya le digo que 1145 muertes son muchas, que no se puede permitir ni una sola muerte. Pero es cierto que, aparte de la casuística de los accidentes que no se pueden evitar de ninguna manera, sí que se puede bajar sustancialmente la cifra. Ya se bajó en el pasado, pero, si hay algo que está haciendo que esa cifra se estanque o incluso que aumente, tienen que hacer un examen de conciencia y ver qué se está haciendo mal. No he visto ninguna autocrítica y eso me preocupa.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
I ara, la subsecretària, per respondre.

*Muchas gracias.
Señora subsecretaria, para responder.*

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Señoría, vuelvo a insistir en lo mismo. Por supuesto que no nos conformamos con un 1% de incremento, aunque sea poco, ni con un 0%, ni siquiera con un descenso si fuera de escasa cuantía. No nos conformamos, desde luego, no en el Ministerio del Interior ni en la Dirección General de Tráfico. Por eso no es que siempre contemos lo mismo, es que tenemos una hoja de ruta establecida.

Tenemos, como bien conoce, la Estrategia de Seguridad Vial 2030, alineada con los objetivos de Naciones Unidas y de la Unión Europea, fruto de estudios y de la participación de todos los expertos y de todos los organismos implicados en la seguridad vial. Esa es la hoja de ruta que nos guía y la que nos está permitiendo presentar cada dos años a la ciudadanía y también a esta comisión planes bienales en donde vamos adaptando las medidas en función de dónde se detecta que es necesario poner el foco. Por eso no siempre les contamos lo mismo; en el marco de la estrategia 2030, cada dos años la vamos actualizando y la vamos adaptando a las circunstancias y poniendo el foco, como le digo, allí donde más nos debe

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 6

preocupar. El primer plan bienal 2022-2023 ya está ejecutado, con un elevado índice de ejecución y el II plan bienal 2024-2025 está ahora mismo en marcha y a pleno rendimiento. Son planes vivos, como lo es la propia estrategia 2030. Por eso, lejos de contarles siempre lo mismo, es bueno que cada dos años se pueda ver cómo avanzamos en esas medidas, cómo incorporamos medidas nuevas. De hecho, de las 137 medidas incorporadas al plan bienal 2024-2025, 54 son totalmente nuevas.

Es un plan que se va adaptando a donde realmente es necesario hacer hincapié. ¿Dónde estamos haciendo hincapié —y luego podremos entrar un poquito más en detalle en el resto de preguntas—? En usuarios vulnerables, en motoristas porque efectivamente, como usted también ha dicho, es muy preocupante la cifra de accidentes de motoristas. Por eso hay un paquete de medidas concreto y específico para ellos que hemos hecho público en septiembre de este mismo año. Al final, como le digo, de lo que se trata es de que la experiencia, los datos y los estudios rigurosos nos vayan diciendo dónde tenemos que poner el foco y dónde actuar. Y eso es lo que estamos haciendo con esos planes que se actualizan cada dos años, que no son invariables ni son siempre iguales. Entre todos tenemos que conseguir que esas cifras bajen de manera significativa.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyora subsecretària.

— **PREVISIONES ACERCA DE ACOMETER ACTUACIONES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL Y LA FLUIDEZ DEL TRÁFICO EN LA N-550 A SU PASO POR SIGRÁS, TALES COMO LA CREACIÓN DE ACERAS, UNA NUEVA ROTONDA EN LA INTERSECCIÓN DE LAS VÍAS AC-400, AC-214 Y LA PROPIA N-550, Y OTRAS POSIBLES SOLUCIONES A ESTA SITUACIÓN.**

AUTOR:

PÉREZ LÓPEZ, ÁLVARO (GP)

IBÁÑEZ HERNANDO, ÁNGEL (GP)

MORALEJA GÓMEZ, TRISTANA MARÍA (GP)

GONZÁLEZ VÁZQUEZ, MARTA (GP)

(Número de expediente 181/000741).

La señora **PRESIDENTA**: I ara passarem a la següent pregunta sobre previsions sobre com escometre actuacions per a millorar la seguretat vial i la fluïdesa del tràfic a la N-550 al seu pas per Sigràs.

I formularà la pregunta la diputada senyora Moraleja Gómez. Endavant, si us plau.

Pasamos ahora a la siguiente pregunta sobre provisiones acerca de acometer actuaciones para mejorar la seguridad vial y la fluidez del tráfico en la N-550 a su paso por Sigràs.

Formulará la pregunta la señora Moraleja Gómez.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Buenos días, señorías.

Señora Crisóstomo, bienvenida y gracias por contestar a todas nuestras preguntas.

La pregunta que traemos hoy aquí desde el Grupo Parlamentario Popular es una demanda histórica de los vecinos del municipio de Cambre. Por eso yo le pregunto, ¿qué actuaciones tiene previsto el Gobierno acometer para mejorar la seguridad vial y la fluidez de tráfico en la N-550 a su paso por Sigràs?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Senyora subsecretària.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Gracias presidenta.

Señoría, como bien saben, se trata de un asunto que es de la competencia del Ministerio de Transportes, no del Ministerio del Interior, pero eso no impide que como Gobierno demos respuesta a esta pregunta, y con sumo agrado le he trasladado la información que he podido recabar del Ministerio de Transportes.

En primer lugar, respecto del tramo de carretera por el que pregunta es importante tener en cuenta que la circulación del tráfico por la N-550 cuenta con una alternativa que garantiza la continuidad de la Red de Carreteras del Estado a través de vías de alta capacidad, como son la AC-14 y la A-6. De hecho, en esta misma carretera, la N-550, el tramo que transcurre por Culleredo, que está prácticamente colindante con Sigràs, se encuentra cedido al Ayuntamiento de Culleredo, no así el que transcurre por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 7

Cambre y es este por el que se interesa su señoría en su pregunta. Igual que se hizo con el Ayuntamiento de Culleredo, podría ser cedido, sin ningún problema, al Ayuntamiento de Cambres si así lo solicitaran. Por lo tanto, podría el ayuntamiento acometer la actuación por la que se interesa.

En todo caso, hasta tanto se produzca esta posibilidad, esta intersección por la que se interesa es una intersección regulada por semáforos; está perfectamente semaforizada y regulada, y por la misma solamente transcurre tráfico local. El tráfico de largo recorrido tiende a utilizar, como le decía antes, las alternativas de vías de alta capacidad.

Asimismo, hay un aspecto muy muy importante en este tramo de carretera, y es que en concreto en esta intersección hay edificaciones privadas colindantes muy cercanas a la vía. Cualquier intervención en la zona supondría tener que expropiar gran número de propiedades privadas, por lo que, de llevarse a cabo la actuación, los ciudadanos lejos de verlo como un beneficio podrían verlo como un claro perjuicio hacia ellos.

En todo caso, analizados los índices de siniestralidad y de accidentabilidad en la vía, la conclusión es que tiene una accidentabilidad baja, no está catalogado como tramo de concentración de accidentes y sobre todo es muy importante tener en cuenta que la actuación por la que pregunta conllevaría la expropiación de numerosas propiedades privadas y habría que tener en cuenta esta circunstancia.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Té la paraula la senyora Pérez Osma (sic).

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Gracias, señora subsecretaria, por sus aportaciones.

Es una zona que usted estaba diciendo ahora mismo que no es de muchísimo tráfico, pero yo vivo al lado y le puedo asegurar que voy por allí muchísimas veces y que sí es de muchísimo tráfico y la seguridad vial deja bastante que desear. Por eso traemos hoy aquí esta pregunta.

Hay que actuar, no se puede dejar pasar el tiempo. La zona actualmente tiene una gran afluencia de tráfico, como le decía, y sí está regulada por unos semáforos —que durante mucho tiempo estuvieron apagados— en el cruce de A Pena, donde confluyen, para que sus señorías entiendan, varias carreteras: la AC-400, la AC-214, una vía municipal que usted dice que podía ser cedida y la N-550; afecta a dos ayuntamientos, Cambre y Culleredo. Se hace aconsejable la creación de aceras en el entorno de ese cruce, una glorieta para que ese tráfico —que usted dice es local, pero no sabe la cantidad de camiones que pasan diariamente— sea más fluido, facilite el paso de peatones por la zona y, por tanto, mejore su seguridad vial.

Esto es lo que nos solicita Diana Piñeiro, nuestra portavoz en el Ayuntamiento de Cambre. Lo traemos aquí porque usted acaba de decir que hay un tráfico local, pero le voy a decir lo que hay alrededor de ese cruce. Ese cruce de cuatro vías se encuentra en medio de un área de constante crecimiento, mientras que la infraestructura vial, como usted sabe y lo ha dicho, sigue siendo la misma que hace décadas a su paso por esta zona de Cambre. Sigue pasando el tiempo, se ignoran esas necesidades de esos vecinos y, a petición del Partido Popular, se incluyó en los presupuestos generales de 2022. Yo misma traje enmienda para debatirla en los presupuestos generales en esta casa, pero ustedes, el Gobierno socialista, vetaron todas nuestras iniciativas y, por tanto, esto cayó en el olvido; es decir, ni intersección con aceras ni rotonda.

No sé si ustedes tienen una noción de cómo es el sitio: en tan solo 1000 metros a la redonda de esa intersección hay dos polígonos, a lo que se añaden otras zonas de varias naves, empresas, un centro comercial, una urbanización, dos colegios, un área residencial en crecimiento y además es la zona de paso, como usted ha dicho, de dos municipios que los unen con la carretera nacional, y una también esa carretera nacional con el aeropuerto de La Coruña y con la salida a la autovía A-6.

Sé que esas alternativas existen, sí, es cierto, pero el tráfico entre los municipios pasa por ahí y la gente que no es de esos municipios también pasa por ahí para ir al aeropuerto. Además, todo esto confluye en un único punto, el cruce de A Pena. A pesar de esta situación, ustedes no han hecho nada; esos semáforos se pusieron, estuvieron mucho tiempo apagados y nosotros solicitamos que se recuperasen. Ahora los semáforos funcionan, pero no hay aceras y es un peligro constante. Lo sé porque le puedo asegurar que yo visito esa zona con mucha frecuencia.

Por tanto, queremos que se hagan cosas como han hecho otras Administraciones. Por ejemplo, la Xunta de Galicia en el año 2022 acometió unas inversiones en la AC-214, en ese cruce. También la Xunta ha construido a tan solo unos metros una senda peatonal; ha hecho unos muros de sostenimiento para esas sendas; ha hecho una zona de estacionamiento; ha realizado mejoras de accesibilidad, y ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 8

mejorado la señalización de la vía y el acondicionamiento de dos paradas de autobús, asegurando así la seguridad de nuestros peatones cuando cruzan por esa vía. En total se han invertido 740 000 euros.

Yo creo que ustedes también podrían acometer una serie de mejoras en ese cruce —cuando la N-550 atraviesa todo ese tramo— con el fin de mejorar la seguridad vial de los vecinos de Cambre. Por eso le pregunto, ¿qué medidas concretas van a acometer ustedes? ¿Va a ser una rotonda, van a ser unas aceras? ¿Qué medida concreta va a hacer el Gobierno de España para mejorar la seguridad vial en el entorno de A Pena en el municipio de Cambre?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Pérez Osma (sic).

La señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Muchísimas gracias.

Señoría, no voy a entrar por supuesto a discutir el conocimiento de la zona; seguro que usted la conoce mucho mejor que yo. Yo sí le puedo trasladar los datos objetivos, absolutamente técnicos, que he podido recabar tanto de la Dirección General de Tráfico como del propio Ministerio de Transportes. Por lo que me dicen en este punto la accidentalidad es bajísima, según los datos que me trasladan de los últimos años, en 2017 hubo un accidente con fallecidos, uno en 2019 con heridos graves, y no ha habido ningún accidente en los últimos tres años. Y en cuanto a los índices, la intensidad media diaria del tráfico está ahora mismo en 9228 vehículos al día y de ellos solamente un 5,62% son vehículos pesados. Esta intensidad media diaria se puede considerar un término medio, ni muy elevada, ni tampoco muy baja, en un término medio. Hágase a la idea de que, en esta misma carretera, la N-550 en el entorno de Santiago, la intensidad media diaria está en 25 000 vehículos mientras que aquí estamos hablando de 9000.

En todo caso, ya le digo las actuaciones que se puedan llevar a cabo desde el punto de vista de la infraestructura viaria y de las carreteras; me comprometo a trasladar al Ministerio de Transportes este interés especial que existe en concreto en ese punto para que se analicen, junto con todos estos criterios técnicos y objetivos, las circunstancias que se puedan estar produciendo en la zona en cuanto al incremento de población, de actividad, lo que me dice de polígonos, los centros comerciales... Yo entiendo que, si hay puntos en los que se puede hacer un seguimiento más especial y ver cómo evolucionan esos índices o intensidades medias de circulación diaria, por supuesto se podrían tener en cuenta.

Y muy importante también, como le digo, si el Ayuntamiento de Cambre lo solicita al Ministerio de Transportes y a la Dirección General de Carreteras, por supuesto, se cederá el tramo de la vía por el que se interesan y podrá el Ayuntamiento acometer todas las actuaciones que considere necesarias.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyora subsecretària.

I disculpi'm, que li he transformat el nom, senyora Moraleja, abans li he dit senyora Pérez. Ho sento, estava pensant en el següent intervinent. Disculpi'm, si us plau, li demano excuses.

Muchas gracias, señora subsecretaria.

Discúlpeme que he transformado su nombre, señora Moraleja, antes la he llamado señora Pérez. Lo siento, estaba pensando en el siguiente interviniente. Discúlpeme, por favor, le pido perdón. (La señora Moraleja Gómez: Ese es mi nombre, siempre ha sido mi nombre).

— **VALORACIÓN DEL GOBIERNO DEL AUMENTO DE UN 8% DE FALLECIDOS ENTRE USUARIOS VULNERABLES EN EL BALANCE DE SINIESTRALIDAD VIAL DE VERANO, ASÍ COMO MEDIDAS A IMPLEMENTAR PARA TRATAR DE QUE ESTA CIFRA SE REDUZCA DE MODO CONSIDERABLE. AUTOR: IBÁÑEZ HERNANDO, ÁNGEL (GP) (Número de expediente 181/000742).**

La señora **PRESIDENTA**: Ara sí passem a la tercera pregunta, que seria respecte la valoració de Govern de l'augment del 8% de persones finades entre usuaris vulnerables en el balanç de sinistralitat vial de l'estiu, així com mesures a implementar per intentar que aquesta xifra es redueixi de forma considerable, proposada pel Grup Popular i farà la pregunta el senyor —ara sí— Pérez Osma.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 9

Pasamos a la tercera pregunta, que tiene que ver con la valoración del Gobierno del aumento de un 8% de fallecidos entre usuarios vulnerables en el balance de siniestralidad vial del verano, así como medidas a implementar para tratar de que esta cifra se reduzca de modo considerable. Propuesta por el Grupo Popular.

Para formular la pregunta, ahora sí, el señor Pérez Osma.

El señor **PÉREZ OSMA**: Ahora sí.

Muchas gracias, señora presidenta.

Señora subsecretaria, en primer lugar, me gustaría agradecerle que esté hoy aquí compareciendo ante nosotros para escuchar nuestras propuestas y así poder plantear, insisto, las propuestas y soluciones en materia de seguridad vial, que yo creo que es algo que compartimos todos y es algo más que necesario.

Me voy a centrar precisamente en los usuarios vulnerables en las vías de circulación. El pasado verano, los meses de julio y agosto, el balance de siniestralidad vial en estos usuarios vulnerables aumentó un 8%, en concreto alcanzó la cifra de 112 personas. Este incremento —yo creo que esto es especialmente relevante— representa casi la mitad de los fallecidos durante esos meses en carreteras, en concreto un 46%. Por lo tanto, y a pesar de solo contar con siete minutos en total, yo creo que esto exige un análisis serio y riguroso para poder abordarlo y también para poder abordar unas medidas y unas propuestas.

También quisiera añadir que este verano se ha producido un récord de desplazamientos en carretera, en concreto 97,7 millones de vehículos, lo que supone un 4,4% más que en los mismos meses del verano anterior. Esto, lejos de mirarse como una excusa del aumento de la siniestralidad, yo creo que nos tiene que servir como una advertencia de que va a ser habitual que cada vez haya más desplazamientos. Por lo tanto, estos usuarios vulnerables cada vez —valga la redundancia— van a ser más vulnerables debido a la gran cantidad de vehículos que salen a nuestras vías. Por lo tanto, tenemos que analizar este tema, insisto, muy en profundidad.

Quiero individualizar un poco los datos. En primer lugar, los motoristas. Estos han sido el grupo más afectado, en concreto, ha habido trece víctimas mortales más que el verano anterior. De hecho, también en los conductores de furgonetas se ha pasado de cinco fallecidos en verano de 2023 a quince este verano. Pero no todo es malo, en concreto, en contraste a esto, en los usuarios de turismo los fallecidos han disminuido un 13%, aún hay margen de mejora, pero cuando las políticas de seguridad vial se aplican de una forma correcta creo que se dan los resultados y este es uno de ellos. Por tanto, tenemos que seguir en la misma línea para luchar también contra los siniestros de los usuarios vulnerables. No podemos obviar que existe un nuevo método de transporte, como he comentado al principio, por ejemplo, cada vez hay más ciclistas en la carretera y también los usuarios de patinetes eléctricos.

En este sentido precisamente va mi pregunta. Estos datos mencionados anteriormente, como ya he comentado, sobre este aumento de la siniestralidad vial que nos lleva a máximos históricos de estos usuarios vulnerables, se tienen que analizar desde varias vertientes. En primer lugar, las vías convencionales. La mayoría de los accidentes con víctimas mortales se producen en estas carreteras donde las condiciones de seguridad vial suelen ser inferiores a las de las autopistas y autovías. Se da la circunstancia que cerca del 74% de fallecidos se producen en carreteras, sobre todo, del mundo rural. Mundo rural del que también yo soy diputado y conozco la problemática, si añadimos el tema de la despoblación a unas carreteras que necesitan un margen de mejora con una mayor siniestralidad nos dan unos resultados bastante alarmantes y que debemos de tener en cuenta. También hay comportamientos de riesgo, porque persisten comportamientos y prácticas que agravan las consecuencias de los accidentes, como no llevar el cinturón o no llevar el casco, así como no respetar la distancia de seguridad entre los ciclistas. También hay que tener en cuenta la densidad del tráfico, como comentábamos al principio, porque cada vez hay más tráfico en las carreteras.

También cabe recordar, señora subsecretaria —y ya comienzo a hacerle las preguntas al hilo de esto—, que, desde el Gobierno, se han comprometido a reducir el 50% de la siniestralidad vial para el año 2030. Estas tendencias para conseguir esos objetivos ahora mismo ya nos dicen que dificultan este propósito, y no solo lo dificultan, sino que también ponen en cuestión si las medidas actuales están siendo lo suficientemente eficaces. Por tanto, señora subsecretaria, cuál es la valoración que hace el Gobierno sobre este preocupante incremento en la siniestralidad entre usuarios vulnerables, si considera que las políticas actuales están alineadas con los desafíos que enfrentamos en materia de seguridad vial y qué medidas específicas se piensa implementar para revertir esta tendencia y garantizar que nuestras carreteras sean un espacio seguro para todos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 10

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Senyora subsecretària.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Muchas gracias, señoría, y gracias también por su pregunta. Soy la que, de verdad, está agradecida por poder estar aquí para compartir con ustedes todas las cuestiones que hacen referencia a la seguridad vial, que tanto nos preocupa a todos. Efectivamente, en septiembre de este año, cuando se sacó la información relativa al balance de la operación verano, se detectó claramente un incremento porcentual importante y preocupante en cuanto a los usuarios vulnerables de las vías. Para nosotros, técnicamente, los usuarios vulnerables en el ámbito de la seguridad vial son: los peatones, los usuarios de bicicleta, los de vehículos de movilidad personal, los de ciclomotores y los de motocicletas. En este último colectivo es donde se apreció, efectivamente, un incremento global de un 8 % respecto del mismo período del año anterior, lo que preocupó profundamente a todos. Es verdad que, dentro del colectivo, hay que diferenciar entre unos usuarios y otros, porque donde realmente se apreció una cifra preocupante del incremento fue en los usuarios de las motocicletas, que se incrementó de 59 a 72, es decir, trece fallecidos más respecto del mismo período del año anterior. Sin embargo, en los peatones descendió sensiblemente, hubo ocho fallecidos menos; en la bicicleta prácticamente se mantuvo igual y lo mismo en los vehículos de movilidad personal y también hubo un descenso en los ciclomotores. Por tanto, donde claramente había que poner el foco, dentro del colectivo de usuarios vulnerables, era en los usuarios de las motocicletas.

En todo caso, por contextualizar, esto fue en septiembre, a la finalización del balance de la operación verano, ahora ya podemos tener una perspectiva más amplia, hasta el 20 de noviembre, cuando hemos cerrado datos —e incluso hasta el 29 de noviembre— y se ha revertido esta tendencia. Se ha revertido en el sentido de que ahora la cifra global de fallecidos de usuarios vulnerables desciende, en el mismo periodo del año anterior, en un 7 %. Si en septiembre subía en un 8, ahora desciende en un 7. ¿Dónde desciende? De nuevo, desciende de manera importante en peatones y, muy poquito, en motocicletas, en un 2 %. ¿Qué nos dice esto? Que tenemos que seguir incidiendo en todos los vulnerables, pero en los usuarios de motocicletas especialmente más. Para ello, junto al plan de choque que se llevó a cabo en abril de este mismo año 2024, hay un paquete concreto y específico de medidas destinadas a los motoristas. Un documento que podremos compartir con ustedes, si es que no lo hemos hecho ya, porque creo que se les ha enviado en contestación a alguna pregunta escrita. Este es un documento, de 30 de septiembre de 2024, en el que se pone el foco específicamente en las motos. Este documento y estas medidas específicas para las motos se pudieron compartir también con el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, el pasado día 14 de octubre, y con todos los organismos y entidades. En todo caso, no es una preocupación nueva, ya se percibía en marzo, porque recordarán que, en Zaragoza, se celebró una primera Conferencia Internacional de Seguridad Vial de la Moto. Quiero decir que se percibía antes de marzo, porque si se celebró en marzo, evidentemente, es porque esa necesidad se venía percibiendo desde antes y ya se empezó a poner el foco con la primera conferencia internacional dedicada exclusivamente a la moto. Desde entonces, las campañas específicas de control y vigilancia han sido especialmente muy intensas este verano, entre los meses de junio y octubre, y, específicamente, durante los fines de semana y en aquellas zonas donde la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ya sabe objetivamente que va a haber más concentración de usuarios de moto. Pero no solo en el control y la vigilancia, que es fundamental, sino también para informar y para divulgar, incluso se hicieron unos trípticos que los propios agentes de la Guardia Civil iban repartiendo a los motoristas cuando hacían sus paradas y sus reuniones. También es muy importante, no solo controlar y vigilar, sino también concienciar y formar. En la formación también son muy importantes las medidas que se están estudiando y que pronto podrán ser aprobadas en cuanto a los cursos de conducción.

Otra medida que es muy importante por dos motivos es: los airbags de los motoristas. Es muy importante, por lo que ya se ha hecho una primera entrega de airbags a los agentes de Tráfico de la Guardia Civil, por dos cuestiones fundamentales, porque mejoramos la seguridad de los agentes —y es primordial que vayan bien protegidos y que puedan cumplir su trabajo en condiciones de seguridad— y porque, de alguna manera, predicamos con el ejemplo, lo que también es una forma de concienciar a los motoristas de que deben autoprotgerse. Afortunadamente, ahora existen unos dispositivos de seguridad que les pueden ayudar también a evitar fallecimientos cuando se producen caídas o siniestros en la moto y estamos convencidos de que es una medida que también va a tener un alcance importante.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 11

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyora subsecretària.
Per repreguntar, el senyor Pérez Osma.

Muchas gracias, señora subsecretaria.
¿Quiere repreguntar, señor Pérez Osma? (Pausa).

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

Gracias, señora subsecretaria. Efectivamente, como he comentado al principio, es un tema que da para mucho y para debatir mucho. Me alegra que ponga, efectivamente —y que se haya puesto—, el foco en esos usuarios vulnerables, en concreto en las motos, porque efectivamente es uno de los que más siniestralidad tuvo el pasado verano, pero tenemos que recordar —y quiero incidir aquí, porque lo he comentado al principio, y lo vemos todos en la realidad cuando salimos a la carretera o salimos a la ciudad a conducir— que cada vez son más, ya no las bicicletas, que también, sino los patinetes eléctricos. No tenemos que olvidarnos —y también quiero ir en este sentido—, porque si cada vez son más y cada vez más personas se desplazan con este medio, tenemos que concienciar a todos los vehículos y a todos los usuarios de la vía pública y, desde el Partido Popular, abogamos por eso. Si cada vez hay más patinetes eléctricos, los propios conductores, los propios usuarios de la vía y los propios usuarios de esos patinetes debemos de tener más conocimiento de lo que pasa en la carretera, de lo que pasa en la vía y cómo actuar ante cualquier eventualidad. También quiero incidir en nuestras infraestructuras, especialmente en las vías convencionales que necesitan mejoras inmediatas. En estas carreteras, insisto, es donde se concentra la mayoría de los accidentes mortales, por lo que requieren una señalización adecuada, una mejor iluminación, accesos seguros y un asfalto en un buen estado. Invertir en infraestructuras no es un gasto, sino una inversión en vidas humanas.

Por último, insisto, aquí, en el auge en los vehículos como bicicletas y patinetes eléctricos, es donde también tenemos que poner el foco, porque requiere un marco normativo actualizado que garantice su integración segura en nuestras ciudades y carreteras, porque, sin reglas claras, seguirán siendo un factor de riesgo creciente. Concluyo, el objetivo de reducir un 50 % de muertes en carretera en 2030 no puede quedarse solamente en un titular, es una meta alcanzable, pero solo si tomamos medidas efectivas. Desde el Grupo Popular reiteramos nuestro compromiso para trabajar en todas las iniciativas que protejan a los usuarios vulnerables y hagan de nuestras carreteras un lugar seguro para todos. Lo hemos demostrado con nuestro trabajo en esta comisión y lo seguiremos haciendo.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Senyora subsecretària.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Gracias, señoría. Reitero el agradecimiento sincero, porque me constan los trabajos que se hacen en esta Comisión de Seguridad Vial y lo mucho que sirven también a la Dirección General de Tráfico para profundizar y avanzar en sus medidas. Por eso, quiero compartir la última de sus afirmaciones: hacen falta unas reglas claras, especialmente para los usuarios vulnerables. Por eso, la DGT tiene ya preparada la modificación del Reglamento General de Circulación, a través de un real decreto, que modificará este reglamento en materia específicamente de usuarios vulnerables de la vía. Esta modificación busca aumentar la seguridad de este tipo de usuarios y establecer unas reglas claras y novedosas que, además, en el momento en que se vaya a aprobar o antes, por supuesto, será objeto de la necesaria difusión y concienciación, con campañas informativas, para que todo el mundo conozca las novedades que se van a introducir en esa modificación del reglamento. El borrador está terminado y se sometió a trámite de audiencia pública este verano. Hemos recibido —y nos congratulamos profundamente— más de 2000 observaciones de múltiples colectivos, entidades, asociaciones y usuarios. Esto nos demuestra el interés que la sociedad tiene por este tipo de regulación, porque nos afecta a todos en nuestro día a día. La contrapartida es que hay que analizar esas 2000 aportaciones, porque probablemente de todas ellas también saquemos elementos valiosos que nos permitan incorporar mejoras al borrador inicial, que probablemente vendrán de ese análisis detallado y riguroso de todas las aportaciones recibidas. En todo caso, espero tener la oportunidad pronto de poderles informar de cómo va avanzando la tramitación de este reglamento de usuarios vulnerables, pero les puedo anticipar algunas medidas concretas que ya están incorporadas en el texto. En cuanto a los peatones, se regulan las zonas de prioridad peatonales urbanas y se regulan los espacios

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 12

de visibilidad en los pasos para peatones. En cuanto a los vehículos de movilidad personal, se establecerá una edad mínima de 16 años y el casco homologado será obligatorio. Para los *riders*, los repartidores que realizan una actividad profesional, el chaleco reflectante será obligatorio en todos los casos y para el resto de los usuarios por la noche. En cuanto a las bicicletas, también para *riders*, será obligatorio el casco y también el chaleco reflectante en el ámbito urbano. La circulación en ciudad por el centro del carril se establecerá con carácter general y habrá que dejar un espacio de cinco metros entre las bicicletas y los vehículos a motor. En cuanto a los motoristas, vuelvo a incidir —es fundamental—, los conductores y pasajeros deberán llevar obligatoriamente guantes de protección cuando circulen en vías interurbanas y calzado cerrado en todo tipo de vías. Es imprescindible ir bien equipados para evitar los daños de un accidente en la moto. El casco de protección homologado deberá ser integral o modular en todos los casos. Para los ciclomotores los cascos deberán ser obligatoriamente homologados, no simplemente certificados. En vías urbanas y travesías será obligatorio el uso del chaleco reflectante por parte de las personas, vuelvo a incidir, que estén desarrollando una actividad profesional. Estos son algunos de los aspectos que ya están incluidos en esa norma, pero, como le digo, está sometido ahora a ese trámite de audiencia pública y de análisis de observaciones y, en cuanto tengamos un nuevo texto, empezará a circular y les podremos informar.

Creo que debo terminar ya. Hay otras medidas en materia de usuarios vulnerables, pero, por falta de tiempo, si acaso mejor lo comento en otra pregunta.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyora subsecretària.

— **AUMENTO DEL 4% EN EL BALANCE PROVISIONAL DE FALLECIDOS EN SINIESTROS VIALES ENTRE EL 01/01/2024 Y EL 01/09/2024 Y VALORACIÓN DEL GOBIERNO FRENTE AL HECHO DE QUE, LEJOS DE IR REDUCIÉNDOSE PROGRESIVAMENTE, LA SINIESTRALIDAD VIAL EN NUESTRO PAÍS VAYA EN AUMENTO.**

AUTOR: IBÁÑEZ HERNANDO, ÁNGEL (GP)
(Número de expediente 181/000743).

La señora **PRESIDENTA**: I passaríem a la següent pregunta, la número 4. En aquest cas, és sobre l'augment del 4% en el balanç provisional de persones finades als sinistres viaris entre el gener i el setembre de 2024 i la valoració del Govern front al fet que, lluny d'estar-se reduint progressivament, la sinistralitat viària al nostre país va en augment. Formularà la pregunta el senyor Herrero Bono, del Grup Popular també. Endavant.

Passaríamos a la siguiente pregunta, la número 4, en este caso, sobre el aumento del 4% en el balance provisional de fallecidos en siniestros viales, entre enero y septiembre de 2024, y la valoración del Gobierno frente al hecho de que, lejos de irse reduciendo progresivamente, la siniestralidad vial en nuestro país va en aumento. Formulará la pregunta el señor Herrero Bono, también del Grupo Popular.

Adelante.

El señor **HERRERO BONO**: Gracias, presidenta.

Buenos días, señora subsecretaria. Bienvenida por venir a comparecer aquí a esta comisión y también por responder a las preguntas que le planteamos los diputados. La verdad es que, venir aquí a hablar de fallecidos nunca es buena noticia, por lo que el objetivo de todos debe de ser ayudar y poner luz sobre los medios necesarios y suficientes para que estos no se produzcan o, al menos, para reducirlos en la medida en que se pueda. En un país como el nuestro en el que, por un lado, la movilidad tiene unos valores altísimos en cuanto al número, la orografía del terreno es la que es y las condiciones climatológicas son tan diversas a lo largo y ancho de la geografía española y, por otro lado, además que también subyacen otro tipo de características propias, tanto del propio conductor, del viandante o de las vías en cuestión. La verdad es que son muchas y diferentes las variables de las que dependen para que los siniestros no se minimicen o que no ocurran. Por eso, digo que todo lo que se pueda hacer, debe hacerse, en tanto en cuanto se sigan produciendo siniestros que trunquen proyectos de vida y, sobre todo, que también lastren a nuestra sociedad. El problema es que en España, año tras año, se incrementa el número de fallecidos, concretamente se ha dicho aquí, desde el 1 de enero hasta el 1 de septiembre, se ha producido un aumento del 4% con respecto al del año anterior y que, por ejemplo, solo en el mes de noviembre, en el mes que acaba de finalizar, han sido, nada más y nada menos, que 87 víctimas mortales en siniestros de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 13

tráfico, pero es que, en lo que llevamos de año, los siniestros viales ya son 1062, 17 más que en el mismo periodo del año anterior. Unos datos que, como digo, nos dejan profundamente impactados y de los que estoy convencido que, tanto a la Dirección General de Tráfico como al propio Ministerio del Interior, son unos datos que les preocupan, y nos preocupan de forma alarmante. En cierto modo, entiendo que se tiene que estar poniendo toda la carne en el asador para reducirlos y es ahí donde, a mi grupo parlamentario y a mí, se nos suscitan algunas dudas. Es verdad, porque una cosa son los protocolos, los estudios, las estrategias, los objetivos marcados y otra son si verdaderamente las medidas adoptadas están a la altura o son realmente eficaces para reducir esos siniestros. Usted lo ha dicho aquí, se estableció la Estrategia de Seguridad Vial 2030, la cual suscribía el objetivo de reducción de un 50%, que fue suscrito por la Comisión sobre Seguridad Vial en el Congreso, el 12 de noviembre de 2020, y también es verdad que España participa en todos los foros y los grupos de trabajo internacionales en los que se analizan las causas de siniestralidad y las medidas para lograr las reducciones sostenidas hasta el año 2030. Nosotros nos preguntamos si, después de esos debates, de esos foros y de esas medidas, vemos que año tras año siguen aumentando los siniestros, quiere decir que esas medidas no funcionan o, al menos, no funcionan como deseábamos. ¿No cree usted que deberían revisarse? Usted ha dicho que se revisan cada dos años, pero no cree usted que deberían revisarse a más corto plazo, por ejemplo, a un año, para ir acotando o ir alcanzando esos hitos previstos o, de verdad, ¿cree que se está haciendo todo lo que está en sus manos para intentar reducir ese número de siniestros? Mire, la situación particularmente grave se produce en las vías convencionales en las cuales se concentran tres de los cuatro siniestros mortales. Siendo además que los motociclistas y otros usuarios vulnerables, como bien ha dicho mi compañero anteriormente, son los principales afectados y fíjese que, en el año 2023, han sido, nada más y nada menos, que 485 los fallecidos en motocicletas y ciclomotores. La cifra más alta de los últimos diez años, con un aumento del 37% con respecto al año 2023 y, lamentablemente, este año los datos no van a ser mucho mejores. La verdad es que ha aumentado un 20% más el parque de motocicletas y ciclomotores, pero, fíjese, es que el número de siniestros ha aumentado casi el doble, casi el 37%. Por eso le digo: ¿No tiene la sensación de que en cuanto a las medidas de gobernanza estipuladas no se da con la tecla exacta para que, de una u otra forma, podamos reducir esos datos tan escalofriantes? Usted lo ha dicho también hoy aquí anteriormente en cuanto a las medidas normativas establecidas para la seguridad de los motoristas, concretamente ya está trabajando —entiendo que sí— el propio ministerio en ese real decreto en materia de protección a usuarios vulnerables de la vía, Por tanto, deseábamos y quisiéramos que viniera aquí al Congreso lo más rápidamente posible.

Usted ha hablado de que el pasado verano, ya en julio finalizó la presentación de alegaciones, ¿puede decirnos si ya se han analizado esas 2000 alegaciones que usted ha dicho que se han presentado desde los distintos niveles de la sociedad? Por eso digo que el tiempo es oro y en esto, cada día que pase y que no se apliquen este tipo de medidas, nunca mejor dicho, se nos va la vida. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Té la paraula la senyora subsecretària.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Gracias, presidenta.

Muchísimas gracias, señorita, de nuevo. Quiero compartir, por supuesto, como no puede ser de otra manera, esa preocupación profunda. Es verdad que las cifras a principio de año, como les decía antes, alarmaron y preocuparon especialmente. Por eso se incidió en un plan de choque con el que, por lo menos, podremos constatar a fin de año que ese aumento preocupante del principio de año se ha revertido de alguna manera. En cuanto a si debiéramos revisar a más corto plazo esos planes bienales, por supuesto, creo que nada lo excluye. La Estrategia de Seguridad Vial 2030, como le digo, es esa hoja de ruta que nos marca el camino y los objetivos. Esos planes bienales son los que nos permiten ir adaptando esas medidas a más corto o medio plazo, pero, por supuesto, como cualquier documento de estas características, es un documento absolutamente vivo. Por otro lado —esto es muy importante—, el hecho de que exista esa estrategia ya aprobada, definida y conocida por todos en absoluto impide que cuando se produzca una circunstancia que se perciba, que aconseje o requiera medidas especiales y medidas de choque se apliquen; una cosa no excluye la otra. Así ocurrió precisamente este año, en abril del 2024, al constatar ese incremento del 16% se aprobó un plan de choque en la Dirección General de Tráfico con medidas muy a corto plazo, muy concretas y muy específicas que han permitido, como le digo, revertir esa tendencia. ¿Cuáles son esas medidas que podemos abordar a corto plazo? Las campañas de sensibilización, que ya todos conocen, como la campaña de este verano sobre la ingesta de alcohol; el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 14

refuerzo de las campañas de vigilancia y control, aumentando de manera muy significativamente los controles de alcohol y drogas en nuestras carreteras, 600 000 controles de alcohol más y 20 000 de drogas desde este mes de abril y, por supuesto, aumentando la presencia de los agentes de Tráfico de la Guardia Civil en nuestras carreteras. Es fundamental que se vea a los agentes por las carreteras y por eso estamos incrementando el número de agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, lo que nos está permitiendo constatar incrementos en las cifras de los agentes de Tráfico de la Guardia Civil que no se veían desde hacía cinco años. Por eso le digo que el hecho de que esté la estrategia y de que esos planes sean bienales, en absoluto excluye, como usted mismo sugería, la necesidad de focalizarlo en momentos concretos, en determinadas actuaciones y en determinados colectivos. Insisto, igual que se está haciendo con el tema de las motos, igual que se está haciendo con los usuarios vulnerables y con esa hoja de ruta ya establecida para nada impide, por supuesto, que se pongan sobre la mesa más medidas. Por ejemplo, la reducción a 0,2 en la tasa de alcohol que, como saben, se ha puesto ya sobre la mesa y hay una proposición de ley en esta Cámara.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Per repreguntar, el senyor Herrero Bono.

Muchas gracias.

¿Quiere repreguntar, señor Herrero Bono?

El señor **HERRERO BONO**: Gracias, presidenta.

Gracias, subsecretaria. Le agradezco mucho las explicaciones, pero es que, a veces, no podemos esperar, porque da la sensación, y a veces no es la sensación, sino la seguridad, de que su Gobierno no está verdaderamente preocupado en los temas que verdaderamente importan a todos los españoles. No es un problema suyo, sino que es un problema de su propio ministerio y de la situación del propio Gobierno, de los casos de corrupción que le acechan también, lamentablemente, a su ministerio, y por eso nos crean esas dudas sobre el compromiso que ustedes deberían de tener y que no están preocupados como así debería de ser. Nosotros, desde el Grupo Parlamentario Popular, le lanzamos varias propuestas que ayuden a reducir la siniestralidad. Primero, realicen las obras pendientes en las vías convencionales. Sé que son muchas y muy variadas las que hay: desde implementar mejoras en infraestructuras de estas vías, como las mejoras del pavimento; su iluminación y eliminar los puntos identificativos de gran riesgo. Pero para ello se necesitan unos presupuestos generales y que, lamentablemente, a fecha de hoy todavía no sabemos y desconocemos si van a salir adelante o si no. También les pedimos que amplíen esos esfuerzos y contenidos de las campañas educativas, que usted ya ha comentado, pero sería necesario que potenciarán el uso de los cinturones de seguridad y también otros sistemas de protección, especialmente para los usuarios de motocicletas y ciclistas, y que aumente también esos programas de sensibilización, que también lo ha dicho.

En cuanto al uso de móviles y otros dispositivos, está claro que esa nueva estrategia nacional, tanto para conductores como para peatones, ciclistas y, por ejemplo, usuarios de patinetes no ha funcionado y por eso es necesaria, como digo, esa nueva estrategia nacional. A nuestro modo de ver, el fomento del transporte público es una de las medidas, sobre todo, en áreas urbanas y periurbanas, que sería necesario y beneficioso para reducir la siniestralidad. Como bien sabe, está en el Congreso esa Ley de Movilidad Sostenible, que ustedes han paralizado, de la que no tenemos constancia que vaya a desbloquearse y también es una medida necesaria y suficiente para que, entre todos, como digo, podamos mejorar la siniestralidad y la seguridad en nuestro país. Por cierto, ya que hablamos de la Ley de Movilidad Sostenible, como bien sabrá usted, hay un dato que llama muchísimo la atención y es que uno de cada cuatro vehículos, más del 25% de los vehículos que circulan por nuestras vías, no tienen pasada la ITV. Ese es un problema que, personalmente, a mí me alarma. Por eso le pregunto: ¿Cómo verían ustedes que hubiera una doble lectura en cuanto a la ITV, a la Inspección Técnica del Vehículo, y al seguro propio del vehículo? Es decir, tú cuando vas a pasar la ITV verifican que tienes...

La señora **PRESIDENTA**: Senyoria, acabi.

El señor **HERRERO BONO**: Ya acabo, gracias, presidenta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 15

... el seguro en vigor, pero cuando vas a sacar el seguro no verifican que tienes la ITV pasada o en vigor. Por eso también me gustaría que nos diera aquí su opinión sobre ese tema que también ayudaría, en cuanto a la seguridad de los vehículos, a mejorar, qué duda cabe, la siniestralidad en nuestras carreteras.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gràcies, senyoria.

Té la paraula la senyora subsecretària.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Muchas gracias, de nuevo, señoría. Discúlpeme, porque antes no le contesté a una de las últimas preguntas que me hizo que era si ya estaba terminado el análisis de las alegaciones que habíamos recibido a la modificación del reglamento para usuarios vulnerables y le puedo decir que ya está prácticamente finalizado ese análisis de las alegaciones y que muy pronto continuará la tramitación. En cuanto a traerlo al Congreso, se trata de un real decreto, porque es el Reglamento de Circulación el que se tocará, pero, en todo caso, por supuesto, en esta comisión, en cuanto consideren, podremos venir a darles cuenta de cómo va y cómo quedarán estas medidas, por supuesto.

En cuanto a sus propuestas, es que no puedo más que compartirlas y, por supuesto, he tomado buena nota de todas ellas, porque, en el ámbito de la seguridad vial, desde luego, si de algo estamos convencidos en el ministerio y en la DGT es de que no sobra absolutamente nadie. Ninguna de las aportaciones que recibimos son dejadas de lado, porque todos podemos aportar mucho en esto. Por supuesto, tomo nota del tema de la necesidad de incrementar campañas. Como saben, las campañas de divulgación y campañas informativas de la Dirección General de Tráfico se caracterizan por su alto impacto. Todos recordamos muchas de las campañas de la Dirección General de Tráfico, aunque hayan pasado años después de que se haya difundido, y en esa línea sigue trabajando la Dirección General de Tráfico. Si recuerdan, en Semana Santa se trataba de favorecer el pensar en los demás, en actitudes de convivencia y de respeto cuando uno coge un vehículo. Este verano fue fundamental lanzar el mensaje de «Solo 0 tiene 0 consecuencias». Hay que desterrar esa falsa percepción de que cuando bebes un poquito de alcohol, bueno, solo es un poquito. No, aunque sea un poquito afecta a la conducción, y los estudios científicos nos lo han demostrado. Por eso este verano ha sido importantísima esa campaña de «Solo 0 tiene 0 consecuencias», y ahí vamos a seguir.

En este otoño, se ha incidido precisamente en otro de los temas que me preocupaba y que le preocupaba usted —patinetes—, y se ha hecho una campaña específica dirigida a los usuarios de estos vehículos de movilidad personal para que tengan en cuenta que el patinete es un vehículo y que no pueden ir por las aceras. Se ha hecho mucho hincapié en esto porque, como sabe, es mucha la gente joven que utiliza estos vehículos, por lo que se ha incidido especialmente en redes sociales para que sepan que no pueden ir por las aceras. Esperemos que en breve podamos presentarles también la campaña de Navidad de la DGT. Por tanto, vamos a seguir sin descansar en potenciar campañas y en sensibilizar porque es uno de los aspectos fundamentales.

Si uno analiza el perfil de las víctimas de los siniestros—habrá que esperar y ver cómo evoluciona, y si se puede consolidar esa tendencia—, son menos los jóvenes víctimas de accidentes que las personas que ya tienen o tenemos una mediana edad, lo que nos permite pensar que el haber introducido como obligatoria la educación en seguridad vial en los currículos obligatorios en los colegios tanto en primaria como en secundaria y en bachillerato ha sido fundamental; asimismo, se ha establecido también un nuevo título de formación profesional de Técnico en Seguridad Vial, que favorecerá también todas las medidas del ámbito educativo y formativo junto con otras cosas ya que el espectro de medidas es muy amplio.

Termino, pero, por supuesto, tomo nota de lo último que me ha dicho; desde luego, el tema de seguros y de ITV lo pensaremos y se lo trasladaré al equipo de la Dirección General de Tráfico, y quizá también haya que hablar con el Ministerio de Economía por el tema de seguros, pero, como le digo, tomo nota de su propuesta y la analizaremos.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 16

— **MOTIVOS POR LOS QUE NO SE HA INICIADO LA IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO ALCOLOCK EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS INCLUIDO EN LA MEMORIA DE ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL 2022-2023 Y EN CONCRETO EN LA MEDIDA 22.2.3.01.**

AUTOR: IBÁÑEZ HERNANDO, ÁNGEL (GP)

(Número de expediente 181/000744).

La señora **PRESIDENTA**: Passem a la cinquena pregunta: Motius pels quals no s'ha iniciat la implantació del projecte Alcolock en el transport públic de viatgers inclòs en la memòria d'actuacions de Seguretat Viària 2022-2023, del Grup Popular.

Formularà la pregunta el senyor Ibáñez Hernando.

Endavant.

Pasamos ahora a la quinta pregunta. Motivos por los que no se ha iniciado la implantación del Proyecto Alcolock en el transporte público de viajeros incluido en la memoria de actuaciones de seguridad vial 2022-2023 por el Grupo Popular.

Formulará la pregunta el señor Ibáñez Hernando.

Adelante.

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

Muchas gracias, subsecretaria, y también al equipo de la Dirección General de Tráfico, que le acompañan en el día de hoy.

Sin lugar a dudas, el consumo de alcohol es uno de los factores más preocupantes en cuanto a la incidencia de su consumo en relación con la siniestralidad vial en nuestro país. Con buen criterio, en la Estrategia de Seguridad Vial se incluyeron medidas muy importantes para incidir en esta cuestión, y un ejemplo claro fue esa que abogaba por la implantación del Proyecto Alcolock en el transporte público de viajeros, un proyecto que garantizaría que ningún conductor de vehículos de transporte de viajeros se pusiera al volante habiendo consumido alcohol. Esa propuesta decía literalmente que iban a promover las actuaciones necesarias para garantizar la correcta implantación de la obligatoriedad del uso del Alcolock en vehículos de transporte de viajeros que estuvieran equipados con el interfaz de instalación previa previsto en el reglamento correspondiente.

Una vez evaluado el cumplimiento de esas actuaciones, esa propuesta se ha catalogado por el Gobierno como medida sin iniciar, y lo que han hecho es quedarse yo creo que muy tranquilos y volver a ponerla otra vez como propuesta de medida para el bienio 2024-2025, pero cuando desde nuestro grupo parlamentario hemos preguntado por escrito sobre los motivos por los que no se había iniciado la medida, se nos ha dicho que es que hasta este verano había pocos vehículos que tuvieran la interfaz, pero que a partir de ahora parece que sí se lo iban a tomar en serio y, ¿cómo en serio se lo iban a tomar? No han marcado ningún objetivo cuantitativo, pero sí tres compromisos. El primero es que —abro comillas— «proponen celebrar reuniones con Administraciones y entidades en el ámbito del transporte público de viajeros». Señora subsecretaria, ¿en serio cree que con reuniones pueden conseguir algo con esta cuestión? Veamos el segundo objetivo. Proponen evaluar el nivel de aplicación de una disposición adicional, la decimoquinta de la ley de tráfico, que indicaba que a partir del 6 de julio de 2022 —hace ya dos años y medio— los vehículos que tuvieran esa interfaz para dispositivos Alcolock destinados al transporte de viajero debían tener alcoholímetros antiarranque y que los conductores de estos vehículos estarían obligados a usar esos dispositivos de control de vehículos. Es decir, que dos años y medio después parece que no se ha hecho nada y que lo que van a hacer ahora es evaluar cómo no se ha aplicado una norma que era obligatoria y que estaba en la ley. El tercero de los compromisos, y esto ya es contundente —abro comillas—, es que «van a analizar si son necesarios desarrollos normativos». Así pues, hay una ley, un reglamento que la desarrolla, una disposición de obligado cumplimiento y una estrategia que se compromete con la medida, pero años después hay que analizar si hay que hacer un desarrollo normativo. Desde nuestro punto de vista, esto es una dejación de funciones absoluta porque estamos hablando de compromisos en una materia tan determinante como el consumo de alcohol y de proteger a colectivos vulnerables, que son usuarios del transporte de viajeros, desde los niños que van al colegio, por ejemplo, en el mundo rural, hasta nuestros mayores, cuando hacen sus viajes del Imsero en autobús. Por desgracia, esto no es solo un ejemplo, señora subsecretaria, porque lo que ocurre con esta actuación también ha ocurrido con muchas otras medidas de la Estrategia de Seguridad Vial 2022-2023 que ni siquiera se han iniciado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 17

Le recuerdo que, según la propia evaluación del Gobierno, de las ciento dieciocho medidas previstas para el anterior bienio, tan solo treinta y uno se han dado por finalizadas, ¡solo treinta y uno!, solo una de cada cuatro. Por eso, cuando el ministro comparece aquí y se lamenta de cada víctima de la siniestralidad vial, como hacemos todos, comprometiéndose a mejorar las cifras y a hacer planes de choque, desde el Grupo Popular lo que vemos es mucho relato, bastante postureo, pero muy poca ambición, como tampoco vemos una verdadera efectividad en la aplicación de medidas que han sido compromisos específicos del propio Gobierno.

Por eso hemos vuelto a hacer esta pregunta oral en comisión, porque queremos saber si realmente hay voluntad por parte del Gobierno en esta medida relacionada con el consumo de alcohol. Voy a escucharla muy atento para ver si realmente tienen intención o nos quiere dar una larga cambiada.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Senyora subsecretària.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Gracias, presidenta.

Señoría, por supuesto que hay un compromiso tanto con esta medida como con todas las de la estrategia, con todas las que ya se introdujeron en el Plan de actuaciones 2022-2023 y las que ya están introducidas en el Plan 2024-2025, que, como les decía antes, incorpora ciento treinta y siete medidas, cincuenta y cuatro de las cuales son nuevas respecto del anterior. Tenemos compromiso pleno y absoluto, no puedo decirle otra cosa, tanto con esta como en el resto de medidas. Esta les preocupa especialmente, y por supuesto que debe ser objeto de preocupación y atención, porque los dispositivos Alcolock son un elemento más para mejorar la seguridad, especialmente en el transporte de viajeros, y cualquier elemento, por pequeño que sea o por difícil que sea implantarlo, cualquiera que sirva para mejorar la seguridad, tenga la certeza de que será objeto de toda la atención por parte del ministerio y de la Dirección General de Tráfico.

En todo caso, por aclarar, como usted también mencionaba, lo que hizo la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, fue introducir una disposición adicional en el Real Decreto Legislativo 6/2015, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de tráfico, en donde marcaba una primera fecha: a partir del 6 de julio de 2022, los vehículos de categoría M2 y M3 —solamente se refería a este tipo de vehículos— que dispongan de la interfaz normalizada para la instalación de alcoholímetros antiarranque deberán disponer de estos dispositivos. Era muy acotado ya que se refería solamente a este tipo de vehículos y solo a aquellos que en aquella fecha ya dispusieran de la interfaz. ¿Qué es lo que decía la medida del plan 2022-2023? No la voy a reproducir porque la ha leído usted y es exactamente tal cual la ha leído, pero esta medida a lo que se refería es al Reglamento 2019/2144 de la Unión Europea, que establece otra fecha importantísima a tener en cuenta, y es la del 7 de julio de 2024, es decir, este verano. Es a partir de este verano cuando ya se ha establecido esa obligatoriedad para todos los vehículos que se matriculen a partir de ese momento ya que entre abril de 2022 y julio del año 2024 era tan reducido el porcentaje o el número de vehículos que podrían quedar sometidos a esa obligatoriedad que una muestra tan pequeña no iba a tener validez, digamos, científica o práctica para ayudarnos a evaluar esa medida realmente. Es ahora, este verano, con esa entrada en vigor de la obligatoriedad establecida por el Reglamento de la Unión Europea, cuando ya estamos en condiciones de hacer efectivamente esa evaluación rigurosa, y la haremos, además, como hace siempre la DGT y como es característica en su forma de actuar, con todos los afectados y con los implicados.

Desde luego, en mi humilde opinión, señoría, sí se consiguen cosas con reuniones; se consigue mucho sentándose con todos los expertos, con todos los implicados y con todos los afectados. En concreto, aquí tenemos una relación muy estrecha, muy directa y permanente con la patronal de empresas de transporte de viajeros, Fenebús, con quien estamos avanzando también en la implantación de esta medida. Ellos mismos incluso nos recuerdan que la introducción de esta medida en la ley de diciembre de 2021 fue iniciativa suya, lo cual nos confirma en la percepción de que muchas veces es el propio sector el que va por delante de nosotros y nos pone sobre la mesa medidas que ellos consideran importantes. Por supuesto, para nosotros no es ninguna pérdida de tiempo reunirnos, es fundamental, y, sí —como decimos en esta contestación y yo le reitero—, por supuesto que celebraremos estas reuniones para avanzar entre todos en la aplicación de este dispositivo; la propia patronal de empresas de transporte de viajeros nos dice que, pasada esa fecha de julio del 2024, en la que ya es obligatorio, están totalmente centrados en fomentar su uso, y nos trasladan que hasta el momento no han percibido ningún problema

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 18

en su aplicación y que en caso de que lo hubiera, nos lo trasladarían obviamente a la DGT lo antes posible. Vamos de la mano con ellos y, por supuesto, nos reuniremos todas las veces que haga falta.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Per la rèplica, si vol, el senyor Ibáñez Hernando.

Muchas gracias, señora subsecretaria.

Para la réplica, si quiere, señor Ibáñez Hernando.

El señor **IBÁÑEZ HERNANDO**: Muchas gracias por la respuesta.

Efectivamente, las reuniones son importantes; de hecho, ese diagnóstico previo con el sector es el que motivó que se pusiera esta medida, pero tenemos que estar necesariamente vigilantes al cumplimiento de los compromisos, porque, si hay reuniones y se deciden medidas pero luego no se aplican, podríamos pensar que hay mucho compromiso, poca acción o, como decimos en mi tierra, estar a Dios rogando, pero con el mazo dando.

Me va a permitir también que le hagamos unas sugerencias. Hace un par de meses, se celebró un encuentro en Madrid que organizó la Fundación Mapfre y el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, donde también se abordó la temática de Alcolock. Vinieron expertos europeos en la aplicación de este dispositivo y también participaron miembros de la propia Dirección General de Tráfico. Uno de los miembros del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte indicó —abro comillas—: «Cuando nuestros hijos hacen un viaje escolar en autocar es reconfortante saber que el conductor no ha estado bebiendo. Es un derecho que todos los padres en Europa deberían tener. Los vehículos pesados también deberían estar equipados con estos dispositivos ya que los siniestros con camiones suelen ser catastróficos». Fíjese, han venido desde Europa a decirnos que hay que ponerse las pilas ya con esta cuestión. El propio teniente coronel de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que participó en esa jornada, indicó que era muy importante la vigilancia de este tipo de conductas, y también valoraba positivamente la incorporación de estos sistemas de control del consumo de alcohol previo al encendido del vehículo. Y dijo: Con la esperanza que dicha implantación repercuta directamente en un descenso de la siniestralidad y las consecuencias de esta. Por tanto, nos lo dicen fuera y nos lo dice en casa nuestra propia gente, por lo que no tiene que pasar nada más para que realmente nos pongamos las pilas con esta cuestión.

También le pedimos a usted y a todo el equipo de la Dirección General de Tráfico ambición porque, tal y como se propuso en esa jornada, se podría promover el Alcolock, por ejemplo, también para conductores reincidentes o que hayan sido detectados con tasas muy elevadas de alcoholemia como posible alternativa a la retirada del carné en caso de que este sea necesario para trabajar o también como medida reeducadora en programas integrales de rehabilitación de algunas personas cuyas conductas son horrosas para la siniestralidad vial.

Seguimos insistiendo en que refuercen esas campañas específicas de los peligros del alcohol al volante, que se incrementen los mecanismos de formación y sensibilización sobre esta cuestión a quienes van a obtener el permiso de circulación y también a que definan estrategias concretas para el colectivo de conductores reincidentes en el incumplimiento de los límites del consumo de alcohol al volante.

Voy a terminar formulándole una pregunta respecto de una alusión que usted acaba de hacer. No sabemos cómo va realmente el trámite de la reducción de la tasa de alcohol que el ministro anunció en septiembre que está en una disposición reglamentaria y que, además, recibió el soporte del Congreso a través de una proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista, que no aceptó una enmienda del Grupo Popular, por lo que espero que nos pueda indicar cómo está esta cuestión porque es una disposición que tiene rango de reglamento, y ahora usted se ha referido a ello como que quisieran evitar aprobarlo a través del mecanismo que tiene el propio Gobierno para que sea el Congreso el que lo tramite a través de una proposición de ley. He creído entenderla esto, por lo que me gustaría que nos aclarara esta cuestión porque no todo se soluciona con restricciones, sino que hay que apostar por otras medidas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Senyora subsecretària.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Muchísimas gracias, de nuevo, señoría.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 19

Antes me comentó que en el Plan de Actuaciones 2022-2023 había muchas medidas no iniciadas y que solo treinta y una estaban finalizadas, pero, para que quede constancia y aclarar las circunstancias, me gustaría aclarar que ese Plan de Actuaciones 2022-2023 tiene un índice de ejecución del 92,4 % y que en él obviamente se incluyen tanto las treinta y una medidas finalizadas como todas aquellas que están en ejecución y las que están en ejecución permanente. Hay medidas de ese plan que no tienen un principio ni un final, son continuas y estas, obviamente, también deben entrar en los índices de ejecución del plan. Por tanto, como le digo, el índice de ejecución de las medidas que se encuentran o bien finalizadas o bien en ejecución es de un 92,4 %.

Otra de las cuestiones que me ha planteado es el sistema Alcolock, sobre el que ya le digo que, por supuesto, avanzaremos y lo haremos, como le digo, con todos los sectores implicados. Asimismo, habla de ser ambiciosos, pues, sí, también de esas reuniones y de esa necesidad de estudiar quizá haga falta un desarrollo reglamentario para hacer más efectivo este dispositivo porque de ahí a lo mejor puede salir efectivamente la posibilidad de aplicarlo no solo a estos vehículos de transporte de pasajeros, sino también a otro tipo de vehículos o de personas, por ejemplo, como usted dice, en reincidentes. Son cuestiones que podemos estudiar y abordaremos.

En la anterior ocasión en la que tuve el privilegio de venir a contestar una pregunta en esta Comisión de Seguridad Vial, se me planteó un asunto sobre la necesidad de regular la realización de controles a los trabajadores que desempeñan actividad profesional en el transporte de pasajeros y mercancías. Recordarán que se trataba de una cuestión en la que hay que hacer un desarrollo reglamentario, pues bien, tengo que decirles que ciertamente ha pasado el plazo y que todavía tenemos pendiente ese desarrollo reglamentario. Tiene mucha relación con el tema alcohol, con Alcolock, con la conducción profesional, y por esto quiero decirle, como me comprometí en aquel momento, que ya se está realizando un estudio sobre cómo está regulado en otros países. Es un estudio muy interesante, y espero poder compartir también en algún momento con ustedes como está regulado en otros países este aspecto de la práctica de control de alcoholemia, drogas o sustancias a los conductores profesionales. Se ha hecho un estudio exhaustivo de nueve países europeos de nuestro entorno, con conclusiones son interesantes porque vemos dificultad, pero también la oportunidad de ver cómo compaginar el ámbito laboral y los derechos de los trabajadores con la seguridad y esa obligatoriedad de someterse a esos controles. Espero poder compartir este informe con ustedes en breve porque lo tenemos ya elaborado, al igual que tenemos, como me comprometí a hacer, los componentes del grupo de trabajo que formaremos con el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Transportes por ser una cuestión que afecta al ámbito laboral. Quería decirselo porque me comprometí a ello.

Respecto de lo último que me ha planteado, la reducción de la tasa del 0,2 se hace a través de una proposición de ley ya presentada en esta Cámara porque no es suficiente con tocar el real decreto, hay que tocar la ley.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

— **MEDIDAS PREVISTAS PARA DAR CUMPLIMIENTO AL MANDATO DEL CONGRESO TRAS LA APROBACIÓN EN LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL, EL DÍA 16/10/2024, DE LA PROPOSICIÓN NO DE LEY QUE LE INSTABA A IMPULSAR DE MODO DECIDIDO LAS ADECUADAS ACCIONES FORMATIVAS Y DE SENSIBILIZACIÓN Y CONCIENCIACIÓN COMO HERRAMIENTAS NECESARIAS PARA REDUCIR LA SINIESTRALIDAD VIAL.**

AUTOR: IBÁÑEZ HERNANDO, ÁNGEL (GP)
(Número de expediente 181/000745).

La señora **PRESIDENTA**: Passem a la pregunta número 6, de les mesures previstes per donar compliment —ah, perdó— al mandat del Congrés després de l'aprovació de la Comissió sobre Seguretat Viària, del 16 d'octubre, de la proposició no de llei que l'instava a impulsar de forma decidida les adequades accions formatives i de sensibilització i conscienciació com a eina necessària per a reduir la sinistralitat viària.

I formularà la pregunta pel Grup Popular la senyora Alfonso Silvestre.
Endavant.

Pasamos ahora a la pregunta número 6, sobre las medidas previstas para dar cumplimiento al mandato del Congreso tras la aprobación en la Comisión sobre Seguridad Vial el 16 de octubre de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 20

proposición no de ley que le instaba a impulsar de modo decidido las adecuadas acciones formativas y de sensibilización y concienciación como herramientas necesarias para reducir la siniestralidad vial.

Formulará la pregunta la señora Alfonso Silvestre por el Grupo Popular.

Adelante.

La señora **ALFONSO SILVESTRE**: Gracias, subsecretaria.

Señorías, en esta comisión quiero tratar un tema de máxima importancia que debería estar por encima de todos los intereses partidistas: la necesidad de reducir la siniestralidad vial en nuestras carreteras.

Desde el Grupo Parlamentario Popular hemos impulsado una proposición no de ley con un objetivo claro: instar al Gobierno a desarrollar acciones formativas y de sensibilización como herramientas fundamentales para salvar vidas. Los datos evidencian que, aunque hemos avanzado en las últimas dos décadas, el ritmo de mejora está lejos de ser suficiente. En 2024, solo en los meses de julio y agosto, doscientas cuarenta y una personas perdieron la vida en accidentes de tráfico, y en los últimos dos años, el número de fallecidos y heridos graves ha superado en un 15 % y un 14 %, respectivamente, las previsiones de la Estrategia de Seguridad Vial 2030. Estas cifras no solo son preocupantes, son inaceptables, y exigen de una respuesta decidida. Lamentablemente, tanto el Grupo Socialista como SUMAR decidieron votar en contra de nuestra propuesta con argumentos que no están a la altura de la gravedad de la situación. Por un lado, el Grupo Socialista pretendía condicionar su apoyo a un reconocimiento de medidas previas ya aplicadas, cuando es evidente que estas han resultado ser totalmente insuficientes. Por otro lado, SUMAR se centra en cuestiones parciales como los accidentes laborales *in itinere*, desviando el foco de un planteamiento integral, que es el que realmente necesitamos.

Nuestra proposición no de ley no se limita a señalar problemas, sino que planteamos soluciones concretas como involucrar a expertos en seguridad vial y a asociaciones de víctimas y actores claves en la planificación y ejecución de campañas educativas de concienciación. La ley de tráfico ya contempla cursos de sensibilización y formación obligatoria, pero es evidente que su alcance debe ampliarse y su ejecución debe mejorarse. Ante esto cabe preguntarse por qué el Gobierno rechaza medidas que podrían reforzar estas acciones y salvar vidas. El rechazo a esta PNL no es un hecho aislado, sino parte de un patrón más amplio de desconexión entre el Gobierno y las Cortes Generales. Recordemos las palabras del presidente Sánchez, quien declaró que gobernaría con o sin el apoyo del Parlamento. Esto, junto con el desprecio sistemático hacia iniciativas aprobadas por esta Cámara, refleja una preocupante actitud de bloqueo que no podemos tolerar.

Señorías, desde el Grupo Parlamentario Popular seguiremos defendiendo esta causa no por razones partidistas, sino porque cada medida que no se tome puede significar vidas que no se salvan. Exigimos al Gobierno que cumpla con el mandato de esta Cámara y actúe de inmediato. Las cifras y vidas perdidas no esperan.

Gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Té la paraula la senyora subsecretària.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Muchas gracias.

Gracias, señoría.

Desde luego, nada más lejos que despreciar a esta Cámara, en absoluto. Las iniciativas que salen de aquí, y no solo las iniciativas, sino el propio contenido de los debates, para nosotros son importantísimos porque nos enriquecen siempre, y esta comisión en concreto, siempre caracterizada por la aportación de soluciones por consenso, para nosotros es fundamental, lo ha sido siempre y lo seguirá siendo.

Ya he mencionado en preguntas anteriores algunas de las medidas que estamos desarrollando y vamos a abordar para dar cumplimiento a esa proposición no de ley en cuanto a impulsar las actividades de sensibilización, concienciación y educación en el ámbito de la seguridad vial. Como sabe, en el año 2022 se incorporaron en los currículums formativos obligatorios tanto en educación primaria como en secundaria y bachillerato la enseñanza de la materia de seguridad vial para que nuestros niños y nuestros jóvenes se impliquen desde el primer momento en la concienciación de la necesidad de respetar las normas y de mantener comportamientos acordes con los principios de la seguridad vial.

Seguimos reforzando el ámbito del que me habla de la sensibilización y la educación con el Programa STARS, un programa que, como sabe, fue impulsado inicialmente por la Unión Europea y que arrancó en 2022 en España. Su objetivo es animar y premiar a los centros educativos que fomentan entre sus

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 21

alumnos los desplazamientos sostenibles y seguros. En el pasado curso académico 2022-2023, fueron 191 los centros educativos que participaron en el programa, y nos congratulamos de que en este curso 2023-2024 esta cifra haya llegado ya a los 370. Tal y como nos marca la propia proposición no de ley aprobada en esta comisión, es muy importante que en el ámbito educativo los niños y los jóvenes se conciencien y estén formados y educados en el tema de la seguridad vial. Pero no solo se trata de niños y jóvenes, ya que también tenemos emprendidos proyectos con centros de mayores para formar y concienciar en cuestiones de seguridad vial y de la protección de todos los usuarios de la vía.

En el plano normativo, hay un aspecto muy muy importante: ya se aprobó en septiembre la orden por la que se establecen los cursos para recuperar los puntos perdidos total o parcialmente. Esta orden, que ha entrado en vigor el 4 de noviembre, actualiza el contenido de estos cursos para recuperar los puntos introduciendo las novedades que recogen los cambios que ha habido en temas de movilidad desde la última regulación e introduce un contenido a mi juicio importantísimo, que es establecer la obligatoriedad de que en todos estos cursos una hora sea impartida por las víctimas de accidentes de tráfico; para quienes han perdido los puntos y los quieren recuperar es fundamental el testimonio que puede trasladar quien ha sufrido un accidente o las familias de quienes han sufrido un accidente. Para nosotros es una medida clave que ha entrado en vigor, como le digo, el pasado 4 de noviembre.

También estamos trabajando en los cursos de conducción segura y eficiente porque es muy importante dar a todos los conductores la posibilidad de formarse más, de que se bonifique con puntos incluso para la obtención del carné de conducir el estar más más formados y más concienciados tanto en la destreza de la conducción como en temas de seguridad vial y en cómo reaccionar, cómo responder y cómo evitar siniestros. Por eso, señoría, no tenga la más mínima duda de que, lejos del desprecio, una proposición no de ley aprobada en esta Cámara para nosotros es muy importante. Las medidas que se venían ya realizando desde años atrás se reforzaran y seguiremos trabajando en los temas de formación, sensibilización y concienciación, que sabemos que tanto influyen en la seguridad vial.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Per rèplica, la senyora Alfonso Silvestre, si us plau.

*Muchas gracias.
Para réplica, señora Alfonso Silvestre, por favor.*

La señora **ALFONSO SILVESTRE**: Gracias, subsecretaria.

Señorías, los argumentos que hemos escuchado del Gobierno y de sus socios en relación con la pregunta que hemos hecho son decepcionantes y preocupantes. No es suficiente decir que ya se están haciendo cosas cuando las cifras demuestran que las medidas actuales no logran los resultados necesarios. ¿Cómo pueden justificar que más de 230 fallecidos por encima de las expectativas sean simplemente una parte del proceso? ¿Es aceptable este inmovilismo cuando hablamos de vidas humanas? Además, como he comentado antes, la insistencia de SUMAR en que el problema se limita a infraestructuras rurales o a accidentes laborales *in itinere* es un enfoque meramente parcial. Estas cuestiones son importantes, pero no pueden ser excusa para rechazar un planteamiento más amplio, como el que proponemos desde el Partido Popular, que aborda los múltiples factores implicados en la siniestralidad vial.

Este rechazo no solo demuestra una falta de visión, sino también una preocupante actitud de obstrucción política. No solo es irresponsable bloquear una iniciativa únicamente porque proviene del Partido Popular, sino que también traiciona las expectativas de los ciudadanos, que esperan de nosotros soluciones reales a problemas concretos. Reiteramos nuestra exigencia al Gobierno: que cumplan con el mandato de esta Cámara. No estamos hablando de ideologías ni de méritos políticos; estamos hablando de salvar vidas. No cumplir con esta PNL no solo sería una muestra de incompetencia, sino también, sobre todo, de insensibilidad. España necesita un Gobierno que gobierne para todos, no uno que bloquee el progreso con intereses partidistas.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Té la paraula la senyora subsecretària.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Gracias, señoría.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 22

Quiero insistir. Sinceramente, lejos de cualquier actitud de desprecio, como le digo —y es una realidad—, las iniciativas que salen de esta Comisión sobre Seguridad Vial son analizadas, valoradas y cumplidas con el máximo interés por parte del Ministerio del Interior y de la Dirección General de Tráfico. Tenga la seguridad de que, en concreto, en el ámbito al que se refiere esta proposición no de ley de la sensibilización y la concienciación, vamos a seguir al 100% haciendo todo lo que esté en nuestras manos para, entre todos, reducir esos índices de siniestralidad. Es nuestro objetivo, lo ha sido desde el principio, lo es y lo va a seguir siendo; no hay nada partidista en esto, absolutamente nada, en esto estamos todos.

Si algo caracteriza el trabajo de la Dirección General de Tráfico es, precisamente, el recoger aportaciones de todos. Contamos con el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, en donde recogemos aportaciones de todos los expertos, de todas las organizaciones, de todas las entidades. Contamos, por supuesto, con el valiosísimo papel que juegan las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico. Es precisamente con ellas con quienes hemos acordado el que en esos cursos para recuperar los puntos sean las propias víctimas de accidentes quienes puedan dar su testimonio para concienciar y sensibilizar. Yo le garantizo, señoría, que esto que ya acaba de entrar en vigor y todo lo que estamos poniendo en marcha —y que seguiremos haciendo continuamente— no tiene otro objetivo que el objetivo compartido con su grupo y creo que con todos los que están en esta comisión: seguir luchando por reducir los muertos en las carreteras.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyora subsecretària.

— **MEDIDAS PREVISTAS PARA DAR CUMPLIMIENTO AL MANDATO DEL CONGRESO TRAS LA APROBACIÓN EN LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL, EL DÍA 16/10/2024, DE LA PROPOSICIÓN NO DE LEY QUE LE INSTABA 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.**

AUTOR: IBÁÑEZ HERNANDO, ÁNGEL (GP)

(Número de expediente 181/000746).

La señora **PRESIDENTA**: I passem a la darrera de les preguntes, la pregunta número 7, Mesures previstes per donar compliment al mandat del Congrés després de l'aprovació a la Comissió sobre Seguretat Vial, del dia 16 d'octubre, de la proposició no de llei que l'instava a millorar l'accés de les persones amb mobilitat reduïda a l'obtenció del permís de conduir en igualtat de condicions que la resta de la ciutadania. Formulada pel Partit Popular, formularà la pregunta el diputat senyor Clemente Muñoz... Senyora, disculpi. La senyora Clemente.

Pasamos a la última de las preguntas, la número 7. Medidas previstas para dar cumplimiento al mandato del Congreso tras la aprobación en la Comisión sobre Seguridad Vial, del 16 de octubre, de la proposición no de ley que le instaba 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. Formulada por el Grupo Popular, señora Clemente.

La señora **CLEMENTE MUÑOZ**: Gracias, presidenta.

Buenos días, señora subsecretaria y bienvenida a esta Comisión sobre Seguridad Vial.

Aunque no viniese nadie el pasado mes a cumplir con la labor de control que desde el Congreso ejercemos, la verdad es que justamente hoy la fecha elegida es una fecha que hace más acertada, oportuna y necesaria la pregunta que le voy a formular. Señorías, el día 3 de diciembre es el Día Internacional de las Personas con Discapacidad. Vaya por delante el reconocimiento de mi grupo, del Grupo Popular, que día a día mantiene su compromiso con la construcción de una sociedad más inclusiva, más accesible y más respetuosa con los derechos de todas las personas, independientemente de sus capacidades o circunstancias.

En esta línea, el pasado 16 de octubre, en el seno de esta comisión se aprobó una proposición no de ley en la que instaba al Gobierno 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. Según el estudio de personas con discapacidad en el acceso al permiso de conducir, realizado por la Fundación CNAE y la Fundación para la Seguridad Vial en colaboración con la Fundación ONCE, las personas con discapacidad que nunca han intentado obtener el carné de conducir argumentan que se debe en gran

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 23

parte a su discapacidad, al miedo o dificultades, a motivos económicos —en este caso un 20,7% de los encuestados— y a falta o carencia de autoescuelas —el 13,8—. Más de un 8% de las personas con discapacidad que obtuvieron el permiso de conducir se vieron obligadas a poner a disposición de la autoescuela su propio vehículo adaptado a sus necesidades, algo que no sucede con las personas que no tienen la necesidad de usar un coche adaptado. Aparte de esto, las personas que no pueden aportar su vehículo adaptado para hacer sus prácticas y posteriormente examinarse se ven obligadas a buscar las pocas autoescuelas que disponen de estos vehículos, lo que en muchos casos también les obliga a desplazarse a otras provincias cuyas autoescuelas sí que pueden ofrecer este servicio, por lo que en el medio rural y las ciudades más pequeñas se agrava aún más esta desigualdad.

Por todo esto le pregunto: ¿Qué medidas tiene previstas este Gobierno para mejorar el acceso de las personas con discapacidad a la obtención del permiso de conducir en igualdad de condiciones con el resto de la ciudadanía?

Gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Té la paraula la senyora subsecretària.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Gracias, presidenta.

Señoría, muchas gracias también por su pregunta. Lo primero que quiero es compartir, por supuesto, la conmemoración que hoy se hace y el reconocimiento a todas las personas con discapacidad. En esta materia, como bien sabe, la Dirección General de Tráfico lleva años también impulsando y favoreciendo distintas medidas para favorecer el acceso de las personas con discapacidad al permiso de circulación desde varios puntos de vista, tanto desde el punto de vista de los exámenes teóricos como del de las clases prácticas para obtener el permiso. Por ello, en 2022 se aprobó una instrucción que permitía la cesión de vehículos adaptados para la formación y pruebas de actitudes y comportamientos de aspirantes con alguna dificultad motora.

Esta es una opción realista que nos permite favorecer ese acceso de las personas con discapacidad a los exámenes prácticos sin colisionar con el ordenamiento jurídico. Es verdad que esta es una cuestión ciertamente compleja; hasta donde se ha podido analizar, ahora mismo esta es una solución realista para las personas que tienen este tipo de discapacidad y se sigue avanzando para que personas con otro tipo de discapacidad puedan acceder al carné de conducir. Me estoy refiriendo, por ejemplo, a personas con dislexia o con dificultades auditivas o de comprensión. Son muchas las adaptaciones que se han introducido para la realización de los exámenes teóricos y, como le digo, todo aquello que la Dirección General de Tráfico puede poner sobre la mesa para favorecer este acceso son medidas que se están llevando a cabo y en las que se seguirá, por supuesto, trabajando.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

La senyora... La senyora Clemente Muñoz, disculpi. És que estava amb el tema de la transaccional i m'he quedat una mica... La senyora Clemente Muñoz, si us plau, per repreguntar.

Gràcies.

Muchas gracias. (Pausa).

La señora Clemente Muñoz. Disculpe. Estaba en el tema de la transaccional y me he quedado en blanco. Señora Clemente Muñoz, por favor, para la repregunta.

Gracias.

La señora **CLEMENTE MUÑOZ**: Gracias, presidenta.

Gracias, subdelegada, por la respuesta. La verdad es que el compromiso es de todos en cuanto a facilitar que las personas con discapacidad puedan conseguir el carné de conducir, como hablábamos, porque la independencia que el carné de conducir otorga a cualquier persona es mucho más importante todavía para aquellas personas que sufren una discapacidad o una movilidad reducida. La voluntad de un Gobierno comprometido con la igualdad y la plena inclusión debería verse reflejada en actuaciones como estas. Por la responsabilidad que tiene el Estado para garantizar la autonomía personal, la accesibilidad y la participación plena en la sociedad de las personas con discapacidad no se tendría que alargar más la solución a un problema ampliamente debatido y del que se han diagnosticado tanto las barreras como las soluciones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 24

Poner a disposición de las autoescuelas coches adaptados desde la Dirección General de Tráfico, potenciar la formación de profesores para conseguir este fin y también establecer un paquete de ayudas para la adaptación de los coches particulares haría una sociedad más justa con quienes realmente más lo necesitan. Un Gobierno que dice no dejar a nadie atrás debería de hacer autocrítica y ver todas las medidas que anuncian y que nos tienen ya acostumbrados a no cumplir. En medidas como esta es donde realmente se ve el compromiso del Gobierno con las personas con discapacidad y con la sociedad en general. Pero, como pudimos ver en la comisión de octubre, al Gobierno y a sus socios les preocupa más el mantra de no favorecer a las empresas, esa alergia que le tienen a las empresas privadas que no les deja ver más allá; anteponen su ideología a favorecer a las personas que necesitan del apoyo del Estado. ¿De verdad cree que el que Tráfico ponga a disposición de las personas con movilidad reducida vehículos adaptados es ayudar a las empresas? Ahora se da la situación de que una persona con movilidad reducida debe adaptar su vehículo, con todo el coste que conlleva, antes de saber si va a conseguir el permiso de conducir. ¿De verdad que este es el apoyo de este Gobierno a las personas con movilidad reducida?

Desde el Grupo Popular nos tendrán para ayudar a conseguir una sociedad con plena inclusión de las personas con discapacidad. Les instamos a marcarnos entre todos el objetivo de que todas aquellas personas que puedan y quieran obtener la licencia de conducción puedan acceder en igualdad de oportunidades, sin que les falte la tecnología, sin que dependa de dónde vivan, sin que falten vehículos adaptados, sin la falta de profesores formados para este fin; que no se genere una nueva barrera para las personas con discapacidad. Para conseguirlo le pedimos voluntad y hechos. Que el 3 de diciembre de 2024 sea un día de obtención de logros y no solo una jornada de conmemoración.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Té la paraula la senyora subsecretària.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Gracias, presidenta.

Quiero agradecer, señoría, esa disposición a ayudar y a trabajar conjuntamente en este aspecto. En concreto, el aspecto de los exámenes prácticos por personas con discapacidad o discapacidad motora es especialmente complejo, no es fácil de solucionar, como seguro que también ustedes conocen. Como sabe, los vehículos con los que se hacen los exámenes prácticos no son de la DGT, son de las propias autoescuelas. Lo que ha hecho la DGT es favorecer que otras entidades puedan poner a disposición de las personas que lo necesitan estos vehículos. Es una solución viable, factible y que no va en contra, como le digo, de nuestro marco jurídico y de la capacidad de actuación que por ley y por la norma tiene la DGT. Nosotros somos los primeros que debemos respetar nuestra propia normativa de funcionamiento.

Esos vehículos, como le digo, no son de la DGT, y la medida de que se pongan a disposición de las autoescuelas tiene unas complejidades que, por supuesto, podemos debatir y llegar a soluciones y estudiarlo. Pero ¿a qué autoescuelas? ¿Con qué adaptaciones? Las necesidades de cada persona seguramente serían tan diferentes que sería imposible cubrir todo el espectro poniendo incluso la DGT vehículos a disposición de las autoescuelas, porque sería necesario tener en cuenta las necesidades específicas de cada persona. Es complejo y genera un poco de frustración, de alguna manera, el saber que esto es complejo, pero, como le digo, en absoluto impide que se sigan estudiando soluciones. Tenemos ahí la posibilidad incluso de plantearlo a las comunidades autónomas que sí tienen esta capacidad de establecer líneas de ayudas; de hecho, algunas tienen programas para favorecer, por ejemplo, el acceso de los jóvenes al carné de conducir. Quizá hablando con algunas comunidades autónomas podríamos llegar a algún tipo de solución.

Es un tema que nos consta que está sobre la mesa y en el que vamos a seguir estudiando y analizando posibles soluciones sin que eso, ya le digo, impida que en otros muchos ámbitos —no en concreto este de la cesión de vehículos— se esté trabajando sin descanso para favorecer el acceso de las personas con discapacidad a los permisos de circulación. Como una medida más, en todo caso, dentro de esa estrategia general que seguimos acometiendo con la participación y la implicación de todos en mejorar la seguridad vial y las políticas de seguridad vial en nuestro país.

Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltíssimes gràcies, senyora subsecretària, per haver pogut comparèixer aquí i donar resposta a tots els dubtes que s'han plantejat pels diversos grups parlamentaris.

Muchísimas gracias, señora subsecretaria, por haber podido comparecer hoy aquí y dar respuesta a todas las dudas que se han planteado por parte de los distintos grupos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 25

DECAÍDA DEL ORDEN DEL DÍA:

— PROPOSICIONES NO DE LEY:

— RELATIVA A LA NECESIDAD DE APROBAR UN PLAN INTEGRAL DE MEJORA DE LA N-640. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000047).

La señora **PRESIDENTA**: Els vull recordar que el Grup Mixt ha retirat la seva PNL, per tant, només es tramitaran dues PNL.

En segon lloc, com que jo intervindrè en una, la següent, doncs demanaré al vicepresident primer, si us plau, que presideixi aquesta comissió i després ja tornaré. I mentre fem aquest canvi, acompanyaré la senyora subsecretària per acomiadar-la fins a la porta.

Moltes gràcies.

Quisiera recordarles que el Grupo Mixto ha retirado su PNL, por tanto, solo se tramitarán dos PNL.

En segundo lugar, como yo intervendré en una, la siguiente, le pediré al vicepresidente primero, por favor, que se encargue de presidir esta comisión, y luego regresaré. Mientras hacemos este cambio acompañaré a la señora subsecretaria hasta la puerta.

Muchísimas gracias. (Pausa.—El señor vicepresidente, Jerez Antequera, ocupa la Presidencia).

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— PARA LA REPOSICIÓN EFECTIVA DE PLAZAS DE EXAMINADORES DE CARNÉ DE CONDUCIR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR. (Número de expediente 161/001427).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Buenos días, reiniciamos esta segunda parte de la comisión.

Proposición no de ley para la reposición efectiva de plazas de examinadores del carné de conducir, que presenta el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

Tiene la palabra el señor Alonso, por un tiempo de cinco minutos.

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

La falta de examinadores del carné de conducir en las diferentes jefaturas es un problema que ya lleva años aconteciendo en las diferentes provincias de España; un problema de carácter estructural. En las zonas más afectadas, la lista de espera puede ser de bastantes semanas para la prueba práctica. Las causas del problema, además de la falta de cobertura de plazas arrastrada durante años, también se achaca a la falta de respuesta suficiente ante la estacionalidad: el número de alumnos suele ser mayor en vacaciones y en Navidad. A finales de septiembre, por ejemplo, en la provincia de Barcelona, una de las más gravemente afectadas, el número de ciudadanos y ciudadanas que esperaban a acceder al examen práctico de circulación era de más de 53 500, según datos que la propia DGT facilita a las autoescuelas y que recoge la Federación de Autoescuelas de Barcelona, FAB. Esto incluye permisos profesionales y no profesionales.

También es cierto que los datos con los que trabaja la DGT recogen el máximo volumen potencial de las pruebas de circulación a dos años. Este volumen de personas formándose o pendientes de formación es necesario en el mercado, ya que sin él no podrían mantenerse los diferentes centros de formación. Por eso en picos de temporada, en Barcelona, por poner un ejemplo, o en Eivissa, la espera entre el examen teórico y práctico fácilmente supera el mes y medio para la mayoría del alumnado. Muchas de las provincias españolas, donde el acceso a la vivienda es inasumible para una familia, también tienen cifras elevadas de tiempo de espera. En mayo, por ejemplo, la cifra llegaba en Valencia a 13 000 aspirantes; 8 000 en Baleares; en Castellón, 4 200 y en Cartagena, 3 000. No se trata, por tanto, ni de un problema puntual ni focalizado en un territorio en concreto.

Durante los últimos seis años y de forma continuada la Dirección General de Tráfico viene reforzando las plantillas —cierto— para poder dar un servicio de calidad a la ciudadanía en cada uno de los centros de examen. En 2024 se cuenta con la cifra más alta de examinadores de los últimos doce años. Desde 2018 se han ofertado 284 plazas de examinadores y se han puesto en marcha otras medidas dirigidas al aumento y refuerzo de la plantilla de examinadores con la incorporación de funcionarios

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 26

examinadores interinos, tanto en la modalidad de acumulación de tareas como por vacante, lo que ha supuesto hasta ahora un refuerzo importante. Además de garantizar un servicio de calidad, se intenta que haya partida presupuestaria para la realización de horas extras para los examinadores y para diecisiete examinadores itinerantes. Existe un plan, el plan de choque 2023-2027, y se han autorizado 550 auxiliares interinos pertenecientes al cuerpo general; en concreto, este año se han autorizado 300 funcionarios interinos. Los esfuerzos por parte de la DGT para paliar el problema son evidentes, es cierto, y especialmente en los últimos meses, pero no es suficiente ni van acompañados de las medidas de contratación necesarias.

Por todo ello, hemos hecho una PNL que hemos transaccionado y que yo creo que cumple una serie de expectativas, entre otras, la de iniciar con el sector un estudio de las posibles mejoras para la realización de exámenes, que considero que es fundamental.

Muchas gracias.

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

En primer lugar, por haber presentado una enmienda, tiene la palabra la señora Argota Castro, del Grupo Parlamentario Socialista, por un tiempo de tres minutos.

La señora **ARGOTA CASTRO**: Señor presidente, creo que la enmienda decae al presentar la transaccional los tres grupos que la hemos acordado.

En cualquier caso, no sé si me toca ahora. **(El señor vicepresidente, Jerez Antequera: Sí)**. Perfecto.

Podría calcar la intervención del portavoz de SUMAR en este caso, pero me vais a permitir que haga cuatro matizaciones y consuma mi tiempo.

Lo que no se puede poner en solfa es el esfuerzo que desde el ministerio se viene haciendo para mejorar la situación que se encontró en el año 2018. Durante los últimos seis años y de forma continuada, la Dirección General de Tráfico viene reforzando las plantillas, como ya se ha dicho, para poder dar un servicio de calidad a la ciudadanía en cada uno de los centros de exámenes, tanto en los centros propios como en los desplazados.

En cuanto al personal examinador, en el año 2024 es cierto que contamos con la cifra más alta en los últimos doce años. Desde 2018 son ya 284 las plazas de examinadores y examinadoras que se han ofertado, así como garantizar un servicio de calidad disponiendo de partidas presupuestarias para la realización de horas extra para los examinadores y examinadoras y, como ya se ha mencionado también, para diecisiete examinadores itinerantes.

También es bueno resaltar que se ha trabajado con respecto al personal auxiliar y administrativo. Desde la Dirección General de Tráfico se elaboró un plan de choque 2023-2027, y en este caso hay que mencionar que en el desarrollo de dicho plan a lo largo del año 2023-2024 han sido 550 los auxiliares interinos e interinas, pertenecientes al Cuerpo General Auxiliar de la Administración del Estado, los que se han autorizado para poder realizar este trabajo. En concreto, en este año que nos ocupa, se han autorizado 300 funcionarios y funcionarias para este fin.

Para terminar, me gustaría hacer mención a algo que se viene poniendo en cuestión desde el ministerio de una u otra manera. Es cierto que en determinadas épocas puede haber muchas personas que tienen que acudir al examen, pero también es cierto —y con esto termino, señor presidente— que el dato que aparece en esa exposición de motivos de más de 50 000 personas, evidentemente, es un dato estimativo para poder planificar en las autoescuelas. No todas estas personas están ya formadas y preparadas para presentarse a las pruebas, hay como tres niveles: habrá personas que no han comenzado a prepararse, otras que están preparándose y otras que se han preparado y han resultado no aptos.

Finalizo, evidentemente, valorando esta transaccional de los tres grupos políticos para, en cualquier caso, poder mejorar aún más el servicio a la ciudadanía. **(Aplausos)**.

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

Ahora, también por tiempo de tres minutos, la señora Madrenas, por el Grupo Junts per Catalunya. Adelante.

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

A mi em sap greu, senyoria Alonso, company, que abans m'agradava més la proposta que no tant l'actual. En general, des de Junts per Catalunya, quan venen propostes de grups que estan en el govern doncs ja normalment no hi donem suport o no hi donem un sí, sinó normalment ens abstenim, perquè,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 27

escolti, si creuen que han de fer alguna cosa, la facin, no?, que per això estan en el govern. Però, en tot cas, a nosaltres el que ens agradava de la seva proposta era intentar fer, fins i tot semblava com una prova pilot, hagués pogut ser una prova pilot, d'aquesta implementació d'un sistema que s'està duent a terme a d'altres llocs, com a Portugal per exemple i que funciona molt bé, en què hi ha una participació publico-privada a l'hora de poder examinar a les persones que es volen treure el carnet de conduir.

Perquè he obviat el primer, perquè és tan obvi, és tan obvi el que vostè ha descrit de la situació tan escandalosa que estem vivint a Catalunya respecte el que s'ha de tardar, el que ha de tardar un jove per poder obtenir el carnet de conduir. Però que suposa conseqüències tan greus, a la vida d'aquesta persona que fins i tot se plantejen no escollir la universitat on volen anar perquè veuen que no podran tenir el carnet de conduir. És a dir, fins i tot, que té repercussions i conseqüències greus per la situació i el desenvolupament personal dels joves a Catalunya, no?

Vull dir, jo només diré una dada i és que dels vint-i-tres nous examinadors que, efectivament, es van aportar, van cobrir l'oferta pública d'ocupació a Catalunya ja han quedat, vaja, absolutament obsolets. De fet, el 66 % de totes les places doncs..., només el 66 estan cobertes, de les places. De..., 298 treballadors en actiu, dels 452. Ja es veu que això és impossible d'abordar. I això sense tenir en compte que hi ha un agreujament que potser el Govern hauria d'averiguar a què és produït, d'un altíssim grau d'absentisme entre els treballadors també. Per tant, alguna cosa deu passar. Segurament, com que són pocs els que estan en actiu, doncs reben les repercussions de l'atenció als que hi són.

És un escàndol, és un escàndol, el que estem vivint. I la proposa que ara ens proposa òbviament és dèbil, feble, no té massa substància. La d'abans ens agradava molt. Torni a la d'abans i serà dels pocs casos votarem un sí.

Moltes gràcies.

Muchas gracias.

A mí me sabe mal, señoría, Alonso, compañero; antes me gustaba más la propuesta, no tanto la actual. En general, desde Junts per Catalunya Cataluña, cuando vienen propuestas de grupos que están en el Gobierno normalmente no las apoyamos o no damos un sí, normalmente nos abstenemos porque si ustedes creen que tienen que hacer algo, pues háganlo, porque para eso están en el Gobierno. Pero, en cualquier caso, lo que nos gustaba a nosotros de su propuesta era intentar hacer incluso hasta una prueba piloto —hubiera podido ser una prueba piloto— con esta implementación de un sistema que se está llevando a cabo en otros lugares, como Portugal, por ejemplo, y funciona bien, una participación público—privada a la hora de poder examinar a las personas que desean sacarse el carné de conducir.

He obviado lo primero porque es tan obvio lo que usted describe de la situación tan escandalosa que estamos viviendo en Cataluña respecto a lo que un joven tiene que esperar hasta poder sacarse el carné de conducir, que supone consecuencias tan graves en la vida de esta persona que incluso se plantean no escoger la universidad a la que quieren ir porque ven que no podrán tener el carné de conducir. Es decir, tiene repercusiones y consecuencias graves para la situación y el desarrollo personal de los jóvenes en Cataluña. Yo solo quiero dar un dato, y es que de los veintitrés nuevos examinadores que, efectivamente, cubrieron la oferta pública de ocupación en Cataluña han quedado absolutamente obsoletos ya. Prácticamente, solo el 66% de las plazas están cubiertas; me refiero a 298 trabajadores en activo de los 452.

Ya se ve, esto es imposible abordarlo, y eso sin tener en cuenta que hay un empeoramiento de la situación que quizá el Gobierno debería ver a qué se debe: un altísimo grado de absentismo entre los trabajadores también. Algo pasará seguramente. Como son pocos los que están en activo, pues claro, reciben esas repercusiones de esa tensión puesto que son los que están en activo. Es un escándalo, un escándalo lo que estamos viviendo. La propuesta que nos plantean evidentemente es débil, no tiene mucha sustancia. La de antes sí nos gustaba; vuelva a la de antes y es de las pocas veces en que les vamos a dar un sí.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señora Madrenas. Es el turno del Grupo Republicano. Señora Inés Granollers, adelante.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Sí, gràcies, president.

Bé, celebrem que, per fi, hi hagi un grup més que veu el greu problema de la falta d'examinadors a la DGT, perquè fins ara hem estat molt sols denunciant aquest greuge. La situació actual dels exàmens per obtenir el permís de conduir a Catalunya ens produeix una profunda preocupació. Durant els darrers

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 28

anys s'han produït un augment constant de les dificultats relacionades amb la disponibilitat i efectivitat dels funcionaris examinadors a la DGT, cosa que ja sabem que han generat retards substancials i podem dir que estem en una situació de col·lapse.

Segons les dades oficials —ho ha dit també la meua companya— hi ha assignades un total de 452 places de treballadors de la DGT a tot el territori català, però només n'estan ocupades 298 d'aquestes places, lo qual significa que únicament tenim un 66% de les posicions disponibles que efectivament estan cobertes. Això és una mancança crònica de personal i és un dels principals factors que contribueixen als retards i les dificultats per satisfer la demanda creixent d'exàmens. El resultat directe d'aquesta manca de personal i dels problemes d'operativitat és l'acumulació alarmant d'alumnes que estan ara en espera.

Segons dades recents, tenim un total —i fixin-se bé amb la dada, perquè crec que és molt preocupant— de 74001 persones, 74001 alumnes que han aprovat l'examen teòric, però que no poden continuar amb el procés per obtenir el permís de conduir, a causa dels retards en la programació de les proves pràctiques. I aquesta situació és especialment preocupant si considerem l'alt volum de ciutadans que necessiten obtenir el permís de conduir no només per l'ús personal, sinó també per motius professionals o d'estudis. El sector del transport, per exemple, es veu greument afectat per aquesta problemàtica, amb conductors professionals que no poden accedir a la seva llicència a temps per començar o continuar amb la seva activitat laboral mentrestant hi ha moltes places vacants per cobrir de conductors professionals.

Per tot això, ens preguntem: Per què no s'estan adoptant mesures eficaces per cobrir aquestes places vacants? Especialment quan existeixen persones qualificades al territori disposades a ocupar aquestes posicions. El mateix Servei Català de Trànsit va oferir aquestes solucions la legislatura passada i, tot i així, ni el Govern ni la DGT no ho va acceptar. És evident que la falta d'atractiu per aquestes posicions pot estar relacionada amb qüestions de salaris, condicions laborals o d'habitatge, motiu pel qual considerem més que mai encara necessari plantejar la possibilitat de traspasar aquestes competències a les comunitats autònomes o, el que vindria a ser el mateix, crear una borsa de funcionaris de Catalunya per treballar a Catalunya.

I, per acabar, un missatge adreçat al director de la DGT, que segur que ens està seguint en aquesta sessió: Vostè sap que el col·lapse actual no és només un problema circumstancial, sinó una mostra de gestió inadequada d'una falta d'inversió en recursos humans i, sobretot, en no escoltar un sector que fa anys que clama ajuda. Senyor Navarro, tingui un mínim d'empatia, almenys amb aquest sector. I senyories de SUMAR, els votarem a favor, com no pot ser d'una altra manera, però estan a Govern i també penso que haurien de fer alguna altra cosa més que presentar una PNL.

Gràcies.

Muchísimas gracias, presidente.

Celebramos que, por fin, haya un grupo más que ve el grave problema de la falta de examinadores en la DGT, porque hasta ahora estábamos solos cuando lo denunciábamos. La situación actual de los exámenes para obtener el carné de conducir en Cataluña nos produce una profunda preocupación. Durante los últimos años ha habido un aumento constante de las dificultades relacionadas con la disponibilidad y efectividad de los funcionarios examinadores en la DGT, cosa que, como sabemos, ha generado retos sustanciales y podemos decir que estamos en una situación de colapso.

Según los datos oficiales —como ha dicho mi compañera—, hay asignadas un total de 452 plazas de trabajadores de la DGT en todo el territorio catalán, pero solo están ocupadas 298 de estas plazas, lo cual significa que solo tenemos un 66% de las posiciones disponibles que, efectivamente, están cubiertas. Esto es una falta crónica de personal y es uno de los principales factores que contribuyen a los retrasos y dificultades para satisfacer la demanda creciente de exámenes. El resultado directo de esta ausencia de personal y de las faltas de productividad es la acumulación de alumnos que están ahora en espera. Según los datos recientes, tenemos un total —fíjense bien en los datos, porque me parece que son muy preocupantes— de 74000 personas, 74000 alumnos que han aprobado el examen teórico, pero que no pueden seguir con el proceso para obtener el permiso de conducir, como consecuencia de los retrasos en la programación de las pruebas prácticas. Esta situación es especialmente preocupante si tenemos en cuenta el alto volumen de ciudadanos que necesitan obtener el permiso de conducir, no solo para un uso personal, sino también por motivos profesionales o de estudios. El sector del transporte, por ejemplo, se ve gravemente afectado por esta problemática: con conductores profesionales que no pueden acceder a su licencia a tiempo para empezar o continuar con su actividad laboral y, mientras tanto, hay muchas plazas que están vacantes, que se tienen que cubrir, de conductores profesionales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 29

Por todo ello, nos preguntamos: ¿por qué no se están adoptando medidas eficaces para cubrir dichas plazas vacantes, especialmente cuando existen personas cualificadas en el territorio que están dispuestas a ocupar dichas plazas? El mismo Servicio Catalán de Tráfico ofreció estas soluciones en la legislatura anterior y, pese a todo, el Gobierno y la DGT no lo aceptaron. Es evidente que la falta de atractivo de estas posiciones puede estar relacionada con cuestiones de salario, condiciones laborales o de vivienda, motivo por el cual creemos que es más necesario que nunca plantear la posibilidad de traspasar estas competencias a las comunidades autónomas o, lo que vendría a ser lo mismo, crear una bolsa de funcionarios de Cataluña que pudieran trabajar en Cataluña.

Para terminar, un mensaje dirigido al director de la DGT, que seguro que nos está siguiendo en esta sesión. Usted sabe que el colapso actual no es solo un problema circunstancial, sino que es más bien una muestra de una gestión inadecuada, de una falta de inversión en recursos humanos y, por encima de todo, consiste en no escuchar a un sector que hace años que clama y que busca ayudas. Señor Navarro, tenga usted un mínimo de empatía, por lo menos, con este sector.

Señorías de SUMAR, votaremos a favor, como no podría ser de otra forma, pero están en el Gobierno y también pienso que deberían hacer alguna otra cosa más que presentar una PNL.

Muchas gracias.

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

Ahora es el turno del Grupo Parlamentario VOX.

Tiene la palabra el señor Manuel Mariscal. Adelante.

El señor **MARISCAL ZABALA**: Gracias, presidente.

Hoy SUMAR nos trae una iniciativa para cubrir las plazas de examinadores que hacen falta para la obtención del carné de conducir. Es evidente que en España hay un problema por la falta de examinadores. La CSIF ha denunciado retrasos de hasta seis meses en los exámenes prácticos de conducir en varias provincias de España, como en Barcelona, Castellón, Valencia y Baleares, pero es un problema que se repite en todas las provincias de España en mayor o menor medida. Según este sindicato, se necesitan un total de mil examinadores para cubrir las plazas necesarias y que se solucione así este colapso, una cifra de reposición muy alta que no puede esperar más. Además, es una situación que se vuelve más indignante porque, como se sabe, no es un problema reciente, sino que las autoescuelas llevan denunciándolo desde hace ya diez años.

En VOX vemos con preocupación la falta de examinadores, porque sabemos que hay miles de españoles que aún no tienen el carné de conducir debido a este problema y lo necesitan para trabajar o para garantizar su movilidad, porque es una realidad que en España cada vez es más inevitable el uso del coche, frente a la idea alejada de la realidad de la izquierda, que quiere reducir el uso del coche privado. El uso del coche se hace cada vez más necesario en las grandes ciudades, debido a que el alto precio de la vivienda y del alquiler hace que los trabajadores se vean obligados a vivir en zonas muy alejadas de su lugar de trabajo, en urbanizaciones o en ciudades dormitorio. Pero el uso del coche también es necesario para personas que viven en zonas rurales, que tienen que viajar a zonas urbanas para acudir al médico, llevar a sus hijos al colegio o realizar gestiones administrativas. A todo ello se suma la falta de transporte público en algunas zonas rurales y también los servicios de Renfe cada vez menos eficientes y más saturados.

Ahora bien, VOX no va a votar a favor de esta iniciativa de SUMAR, porque las autoescuelas y los alumnos llevan mucho tiempo esperando que se solucione el problema y la solución no puede ser un parche. La solución que proponen los sectores afectados, y que VOX comparte, es abrir a concurso las plazas necesarias para cubrir las vacantes de puestos de examinadores a nivel nacional, garantizando así un servicio óptimo y de calidad para la obtención del carné de conducir y evitar las listas de espera. Desde VOX también ponemos sobre la mesa la necesidad de ampliar el personal administrativo necesario, más allá de los examinadores, para tramitar con agilidad los permisos de conducir.

En definitiva, no apoyaremos esta iniciativa, porque no solucionará el problema y no recoge todas las necesidades que reclaman los examinadores y las autoescuelas. Además, SUMAR —anteriormente, Podemos— y el PSOE llevan seis años en el Gobierno y no han hecho nada, salvo anunciar promesas incumplidas como esta.

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

En último lugar, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ángel Ibáñez.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 30

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

En primer lugar, quiero mandar un afectuoso saludo a nuestra compañera Elisa Vedrino, que no ha podido venir por una cuestión de salud. Esperamos su pronta recuperación.

En segundo lugar, el Grupo Popular lleva alertando sobre el colapso en los centros de exámenes de la Dirección General de Tráfico desde hace mucho tiempo. Este problema no solamente es un obstáculo para los ciudadanos que necesitan el carné de conducir, sino que también afecta al tejido económico y a la calidad de la formación vial, especialmente para prevenir la siniestralidad vial.

Hoy debatimos una iniciativa que reconoce esta realidad, y lo primero que hay que decir es que resulta sorprendente que quienes hace apenas unas semanas votaron en contra de una propuesta del Grupo Popular prácticamente idéntica, incluso más ambiciosa, ahora copian y pegan algunas de esas propuestas y nos las traen hoy aquí. Por fin, quizá se ha hecho la luz y reconocen la magnitud del desastre que se está viviendo en España por esta cuestión. Hay que decir que la proposición no de ley en su contenido dispositivo no deja de ser ciertamente meliflua. Según las informaciones publicadas, los datos hablan de la existencia de novecientos examinadores, que son insuficientes para gestionar la demanda actual. En veintisiete jefaturas de Tráfico hay menos de diez examinadores, lo que significa que cualquier baja o jubilación paraliza por completo el servicio, y las listas de espera, como se ha dicho, llegan a superar los seis meses en alguna provincia, y hay hasta 100 000 alumnos pendientes de examinarse. A esta crisis se le añade la burocracia en la gestión de determinados trámites administrativos, que ha llevado incluso al ya mencionado director de la Dirección General de Tráfico, Pere Navarro, a indicar que el problema no es solo tener más examinadores, sino también más personal administrativo, como ya en la anterior Comisión de Seguridad Vial denunció nuestro grupo. Pero en este ámbito tampoco se ha avanzado lo suficiente, y las cifras reflejan esa debilidad del sistema, que no está dando respuesta a las necesidades.

Las medidas del Gobierno están siendo insuficientes. En los últimos dos años se han autorizado nombramientos temporales. Es cierto, pero esas contrataciones no están atacando el problema estructural ni resuelven el tapón enorme al que se enfrenta el sistema. El Grupo Popular propuso medidas claras y ambiciosas en esa iniciativa para tomar medidas urgentes para paliar el déficit de personal en las jefaturas de Tráfico, que está ocasionando esos importantísimos retrasos. Propusimos incrementar las plantillas de examinadores, del personal administrativo, convocar oposiciones públicas, mejorar las condiciones laborales y dar soluciones extraordinarias a las provincias más afectadas. Como acabo de decir, hace pocas semanas tuvimos el rechazo unánime del Grupo Socialista y de SUMAR, y fue por el voto ponderado por lo que esta iniciativa no salió adelante. Votaron en contra porque por encima de la incuestionable necesidad de paliar el déficit de personal en las jefaturas de Tráfico, por encima de la urgencia de defender el servicio público esencial y por encima de la obligación moral de atender a las demandas de todos los ciudadanos, por encima de todo eso parece que solo antepusieron la defensa y el blindaje de un Gobierno en caída libre.

Por ello, aunque apoyaremos el texto que nos traen por pura coherencia, nos tememos que esta iniciativa lo único que pretende es hacer un lavado de conciencia frente a la indolencia e incompetencia de un Gobierno que no gobierna y que solamente está a resistir un poco más.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Ibáñez. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia)**.

— PARA LA CORRECTA SEÑALIZACIÓN DE LAS ELECTROLINERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/001446).

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Doncs seguim amb l'última de les PNL, per a la correcta senyalització de les eletrolineres, del Grup Republicà.

I la companya Granollers doncs ens farà l'exposició. Endavant.

Muchas gracias.

Seguimos con la última de las PNL, para la correcta señalización de las electrolineras, del Grupo Republicano.

La compañera Granollers nos hará la exposición. Adelante.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 31

El setembre de 2019 s'aprova una proposició no de llei instant el Govern espanyol a declarar l'estat d'emergència climàtica. Posteriorment, el 21 de gener de 2020, el Govern espanyol va declarar l'emergència climàtica i ambiental per salvaguardar el medi ambient, la salut i la seguretat de la ciutadania. Aquesta declaració s'acompanyava de trenta mesures, però avui em centraré només en dues mesures, que van enfocades a la mobilitat i a la proposta que avui defenso en aquesta comissió.

La primera, remetre al Parlament el projecte de llei de canvi climàtic i transició energètica, que garantirà la obligació de reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle amb l'objectiu d'assolir la neutralitat climàtica el 2050 sobre la base d'un sistema elèctric cent per cent renovable, un parc de turismes i de vehicles comercials amb zero emissions. I el segon punt, fomentar les mesures per assolir una mobilitat sostenible, intermodal i connectada, que orienti el teixit empresarial cap als avantatges competitiu del futur i millori la qualitat de l'aire de les nostres ciutats i la salut de la ciutadania.

Per altra banda, aquell mateix any es presentava el pla nacional integrat d'energia i clima, el PNIEC, establint com a objectiu que el 2030 el parc de vehicles elèctrics es situés en els 5,5 milions. En aquest context, si bé s'han fet passos importants per promoure la transició cap a una mobilitat electrificada, observem tristament com l'electromobilitat no va a bon ritme a l'Estat espanyol. Per tant, es fa molt difícil complir amb els objectius marcats, i anirem a les dades.

L'Estat compta en l'actualitat amb un parc de vehicles elèctrics de 450 000, un trist 10 %, per tant..., un trist 10 % del total. Per tant, de moment no creix a la velocitat necessària per assolir els objectius del PNIEC. Una de les causes que condiciona la decisió de no adquirir un vehicle cent per cent elèctric és el desplegament de la infraestructura de recàrrega d'accés públic que, si és cert que continua avançant, tampoc no ho fa en el ritme de qualitat i capillaritat, sobretot capillaritat, necessària.

Es necessitaria tancar l'any 2024 amb 63 500 punts de recàrrega per complir amb els objectius de descarbonització i, en el tercer trimestre, es compta tan sols amb 37 876 punts, dels quals 10 333 no estan operatius. Per tant, estarem d'acord que la situació actual requereix actuar amb urgència sobre l'efectivitat de les mesures posades en marxa, com també sobre la situació i grau de compliment de cadascuna d'elles.

Una de les problemàtiques detectades per la compra de vehicles elèctrics és la falta d'informació precisa que poder ser claus per generar confiança i proporcionar confiança i certesa al ciutadà. El ciutadà que pensa en la compra d'un vehicle no veu en els seus trajectes senyals de circulació que permetin identificar la ubicació i principals característiques dels punts de recàrrega a les vies. Aquesta manca d'informació genera inseguretat i condiciona la compra del vehicle. Per tant, la senyalització, però urgent, de les electrolinereres facilitant la localització dels punts de recàrrega reduirà una de les principals preocupacions dels usuaris de vehicles electrificats i fomentarà la confiança en aquesta tecnologia en els usuaris futurs que actualment declaren la seva reticència cap a mobilitat electrificada.

Ja fa més de dos anys, la introducció del MOV 2022/12, publicada per la Direcció General de Trànsit, el 2022 va desenvolupar el pictograma de la senyalització dels punts de recàrrega a les vies. Tot i això, avui és anecdòtic veure aquests senyals a les carreteres. Sota aquesta perspectiva, és crucial que el Govern de l'Estat actuï amb determinació i celeritat per donar suport al desplegament de senyals electrolinereres a tota la xarxa viària.

Per tots aquests motius, els demano el vot favorable a la nostra proposta i que, en un termini de tres mesos, puguem començar a veure senyals d'electrolinereres a totes les carreteres. Fem que deixem ja d'una vegada de dir que, a les carreteres, no hi ha electrolinereres i, per tant, si et compres un vehicle elèctric, segurament et quedaràs a mig recorregut perquè no podràs repostar.

Moltes gràcies.

Muchas gracias, presidenta.

En septiembre de 2019 se aprobó una proposición no de ley instando al Gobierno español a declarar el estado de emergencia climática. Posteriormente, el 21 de enero de 2020, el Gobierno español declaró la emergencia climática y ambiental para salvaguardar el medio ambiente, la salud y la seguridad de la ciudadanía. Esta declaración se acompañaba de treinta medidas, pero hoy voy a centrarme solo en dos de ellas, enfocadas a la movilidad y a la propuesta que hoy defiende en esta Comisión: la primera es remitir al Parlamento el proyecto de ley de cambio climático y transición energética, que garantizará la obligación de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, con el objetivo de conseguir la neutralidad climática en 2050, sobre la base de un sistema eléctrico cien por cien renovable, parque de turismos y de vehículos comerciales con cero emisiones. El segundo punto era fomentar medidas para conseguir una movilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 32

sostenible, intermodal y conectada, que oriente el tejido empresarial hacia las ventajas competitivas del futuro y mejore la calidad del aire de nuestras ciudades y la salud de la ciudadanía.

Por otro lado, ese mismo año se presentaba el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, el PNIIEC, estableciendo como objetivo que en el 2030 el parque de vehículos eléctricos se situara en 5,5 millones. En este contexto, si bien se han dado pasos importantes para promover la transición hacia una movilidad electrificada, observamos, lamentablemente, que la electromovilidad no va a buen ritmo en el Estado español y, por tanto, le viene muy difícil cumplir con los objetivos marcados.

Iremos a los datos ahora. El Estado cuenta en la actualidad con un parque de vehículos eléctricos de 450 000, un triste 10% del total. Por tanto, de momento no crece a la velocidad necesaria para conseguir los objetivos. Una de las causas que condiciona la decisión de no adquirir un vehículo cien por cien eléctrico es el despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público, que, si bien es cierto que sigue avanzando, tampoco lo hace al ritmo de calidad y capilaridad —sobre todo, capilaridad— necesaria. Se necesitaría cerrar el año 2024 con 63 580 puntos de recarga para cumplir con los objetivos de descarbonización, y en el tercer trimestre se cuenta solo con 37 876 puntos, de los cuales 10 333 no están operativos. Por tanto, estaremos todos de acuerdo con que la situación actual requiere actuar con urgencia sobre la efectividad de las medidas puestas en marcha y también sobre la situación y el grado de cumplimiento de cada una de estas medidas.

Una de las problemáticas detectadas para la compra de vehículos eléctricos es la falta de una información precisa, que puede ser clave para generar confianza y proporcionar certidumbre al ciudadano. El ciudadano que se plantea comprar un vehículo no ve en sus trayectos señales de circulación que permitan identificar la ubicación y las principales características de los puntos de recarga en las vías. Esta falta de información genera inseguridad y condiciona la compra del vehículo. Por tanto, la señalización urgente de las electrolineras, facilitar la localización de los puntos de recarga, va a reducir una de las principales preocupaciones de los usuarios de vehículos electrificados y va a fomentar la confianza en esta tecnología a los usuarios futuros, que actualmente declaran sus reticencias hacia la movilidad electrificada.

Ya hace más de dos años la introducción de la Instrucción MOV 2022/12, publicada por la Dirección General de Tráfico en el 2022, desarrolló el pictograma de la señalización de los puntos de recarga en las vías. Pese a todo, hoy es anecdótico ver estas señales en las carreteras. Teniendo en cuenta esta perspectiva, es crucial que el Gobierno del Estado actúe con determinación y celeridad para dar apoyo al despliegue de señales de las electrolineras en toda la red vial.

Por todos estos motivos, les pido el voto favorable a nuestra propuesta, y que en un plazo de tres meses podamos empezar a ver señales de electrolineras en todas las carreteras, con la cual cosa dejemos de decir ya de una vez que en las carreteras no hay electrolineras y que, por tanto, si te compras un vehículo eléctrico, seguramente te vas a quedar a medio recorrido, porque no vas a poder repostar.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltíssimes gràcies, senyora Granollers.

Ara tindrien el torn d'intervenció pel Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR, el senyor Guijarro García, endavant.

Muchísimas gracias, señora Granollers.

Ahora tiene el turno de intervención el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

Señor Guijarro García, adelante.

El señor **GUIJARRO GARCÍA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes a todas y a todos. El contenido de esta proposición no de ley, que presenta el Grupo Republicano, no puede ser más de cajón. Nos parece que no solo el diagnóstico es absolutamente pertinente y razonable, sino que incluso las medidas que están proponiendo van en la buena dirección. Está claro que el despliegue de la movilidad eléctrica no está yendo al ritmo que nos gustaría. Es verdad que hace dos o tres años teníamos en perspectiva unas metas mucho más ambiciosas que las que se están cumpliendo. Ahora, la señora Granollers ha desgranado una serie de datos que ponen en evidencia este retraso en el despliegue que se había proyectado, y es una muy mala noticia. Esto me ha llevado a pensar en esa expresión tan castiza de «arrancada de caballo, parada de burro». Da un poco la sensación de que estamos en esa situación: una salida fuerte, de caballo, pero con una manera de evolucionar que no está directamente a la altura de las expectativas que se habían programado, y, sobre todo, no está a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 33

la altura de lo que exige el fenómeno climático que estamos enfrentando. En este sentido, mal podremos decir a nuestras futuras generaciones —nietos, bisnietos...— que no llegamos a salvar el planeta porque no nos poníamos de acuerdo con si había que señalar o no, por ejemplo, las electrolineras.

Por lo tanto, me parece que es imprescindible que el Estado apueste decididamente por este despliegue, que se involucre en asegurar que se cumple con las expectativas, con los objetivos y, desde luego, como muy bien decía la señora Granollers, es fundamental que la ciudadanía sienta cuando sale a la carretera que, efectivamente, tiene una red tecnológica que va a poder surtirle y darle servicio. Mientras no veamos de una manera recurrente esas señalizaciones por las carreteras de España, eso hará que los conductores y conductoras sean más reacios a cambiar a un vehículo con propulsión eléctrica. Por tanto, es fundamental que el Estado se involucre. De hecho, hasta leer esta iniciativa desconocía por completo que fuera iniciativa de los propietarios privados señalar ese tipo de servicio, las electrolineras. Me parece que lo lógico, desde un principio, hubiera sido que el propio Estado hubiera hecho publicidad de esa red, precisamente, como elemento de fomento y de atracción para la ciudadanía. Por lo tanto, votaremos a favor de la iniciativa, puesto que nos parece del todo razonable.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Pel Grup Parlamentari VOX, té la paraula el senyor López Maraver.

El señor **LÓPEZ MARAVER**: Parece cosa sencilla, que no va más allá de la señalización de los enchufes eternos de carga en las carreteras y, sin embargo, es una oda al rosco de colorines dictatorial del que empiezan a ser siervos y al que pretenden someternos a todos.

El coche eléctrico no es más que un negocio bien montado por los inventores de la emergencia del fanatismo climático que tiene como objetivo, entre otras cosas, arruinar a las clases medias y hacer más ricos a los dictadores de la Agenda 2030. El coche eléctrico les cuesta a los españoles una media de entre un 25 % y un 30 % más que un coche de combustión. El coche eléctrico no permite llegar a los españoles de la ciudad al pueblo, a sus orígenes, dónde están sus padres y abuelos, porque la capacidad de la pila y el tiempo de carga no están resueltos para ser viable. El coche eléctrico no tiene dónde cargarse en más del 88 % del territorio español, que es área rural: el Estado español no ha dotado a estas zonas de puntos de carga. En España, el coche eléctrico se congela en invierno y se achicharra en verano: las pilas no están preparadas para trabajar a bajas temperaturas o con temperaturas muy altas. El coche eléctrico lleva tecnología eléctrica y electrónica, que los talleres convencionales no conocen y que requieren de una adaptación, en algunos casos, con un coste no soportable para el autónomo y el pequeño empresario. El coche eléctrico no tiene capacidad de remolque y de empuje, debido a su falta de torque continuo. El coche eléctrico supone un impacto ambiental en su proceso de fabricación por la extracción de materiales, como el litio, cobalto y níquel, que, en muchos casos, provocan un nivel de contaminación cinco veces mayor a la vida útil de un vehículo de combustión. La realidad es esta y muchos fabricantes —entre los que se encuentra el mayor fabricante mundial de vehículos, Toyota, u otros como el Grupo Bosch— han dejado de trabajar en la fabricación de vehículos eléctricos por no ser una alternativa viable.

En definitiva, que el mundo *woke* europeo pretende contarnos la milonga de que van a salvar el mundo obligando a la población europea a un vehículo que no es viable —como ya acusan los propietarios— en el 6,8 % del territorio terrestre mundial, que es Europa, mientras que el 93 % restante sigue utilizando el vehículo de combustión. Por tanto, apoyar poner cartelitos en las carreteras de un elemento que hoy no es viable y no es maduro no tiene mucha razón de ser.

Muchas gracias.

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

Ara continuarem amb el diputat del Grup Parlamentari Popular, tot i que ara me comuniquen que hi havia una esmena pel Grup Socialista i, per tant, ho farem al final, si els sembla bé.

Per tant, ara acabem amb el Grup Popular. El senyor Ramajo Prada.

Bé, doncs vinga. És que com els altres ho hem fet així, m'ho han comunicar ara.

El senyor Oriol Almirón.

Gracias, señoría.

Ahora vamos a seguir con el diputado del Grupo Parlamentario Popular, aunque ahora me comunican que había una enmienda por el Grupo Socialista y, por tanto, la vamos a hacer al final, si les parece bien.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 34

Así que terminamos ahora con el Grupo Popular. Señor Ramajo Prada, por favor. (Una señora diputada: Pero al ser una enmienda in voce tiene que intervenir el Grupo Socialista).

Como en las demás lo hemos hecho así... Me lo acaban de comunicar.

Señor Oriol Almirón.

El señor **ALMIRÓN RUIZ**: Moltes gràcies, senyora presidenta.

Señorías, como siempre hemos hecho, reconocemos la importancia de la movilidad eléctrica en el contexto de la emergencia climática que enfrentan nuestro país y el mundo. Desde el Gobierno se ha asumido este reto con determinación, estableciendo medidas para descarbonizar el transporte por carretera y promoviendo la electrificación de nuestra movilidad. Sin embargo, también es nuestro deber garantizar que estas medidas se implementen de manera eficiente, conforme a criterios técnicos y normativos que aseguren su éxito a largo plazo.

Si bien compartimos sus objetivos, la propuesta del Grupo Republicano plantea una ejecución que consideramos irrealizable en el plazo propuesto. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ya está trabajando de forma rigurosa y coordinada con la Dirección General de Tráfico y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía para señalar las estaciones de recarga en la red de Carreteras del Estado. Pero ¿qué significa esto en la práctica? Primero, garantizar que las estaciones de recarga señaladas cumplan con criterios mínimos de calidad respecto a la potencia que tienen que tener instalada normativamente, y asegurar que las señales sean visibles, homogéneas y consistentes en toda la red viaria, como exige la normativa europea, y todo ello para garantizar que lo que se está señalando con estos indicadores es, efectivamente, una estación de recarga que cumple con todos los requisitos y que se garantiza a los consumidores de estas rutas electrificadas condiciones homogéneas. Este nivel de planificación es esencial para generar confianza en los usuarios y fomentar una transición ordenada hacia la movilidad electrificada.

Señorías, las actuaciones impulsadas por el ministerio ya están en marcha. En este momento se están trabajando en dos fases: la primera, centrada en la red básica transeuropea del Estado y, la segunda, en la red global transeuropea. También se está evaluando la posibilidad de extender la señalización al resto de la red de carreteras del Estado en etapas posteriores. Debemos recordar que la implementación de estas medidas conlleva diferentes tiempos según las características de cada punto. No es lo mismo añadir un pictograma adhesivo a carteles existentes, que fabricar o instalar, por ejemplo, nueva cartelería. Por tanto, un plazo de tres meses, como propone esta PNL, es técnicamente inviable. Asimismo, es necesario destacar que el Gobierno ya está actuando de oficio para acometer esta tarea en las estaciones que cumplen con los requisitos mencionados y sin consignación presupuestaria específica para hacerlo. Esto demuestra la voluntad clara de avanzar hacia una red de recarga eléctrica más accesible y visible, pero también subraya la necesidad de proceder con rigor y planificación.

Por ello, proponíamos un texto alternativo a nuestra enmienda presentada, pero, al final, no se ha podido llegar a un acuerdo. Lo lamentamos profundamente, ya que queríamos instar al Gobierno a desarrollar estas señales, primero, poniendo énfasis en la red global transeuropea y, después, abarcando toda la red de carreteras del Estado. Este enfoque nos permitiría centrar los esfuerzos en las infraestructuras de mayor impacto y priorizar los recursos, a la vez que se estaba evaluando extenderlos con rigor y haciendo una instalación de esos pictogramas de forma efectiva y eficiente, señalando aquellas electrolineras que sí cumplen con los requisitos. Pese a nuestro compromiso con la transición energética y una movilidad sostenible, no podemos estar de acuerdo con los tiempos que se proponen en esta PNL.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

I ara, pel Grup Parlamentari Popular, ara sí, el senyor Ramajo.

El señor **RAMAJO PRADA**: Gracias, presidenta.

Señorías, como introducción, hay que decir que el Gobierno de Sánchez abrazó con rapidez el principal objetivo del Pacto Verde Europeo, que es alcanzar la neutralidad climática en el año 2050 y, con ello, cuestiones como conseguir un parque de vehículos cien por cien eléctrico o con cero emisiones de CO₂ a la atmósfera. Pero ¿qué ha hecho el Gobierno hasta ahora para alcanzar este objetivo? Pues ahora mismo España tiene unos pésimos datos generales sobre este objetivo y debe mejorar los indicadores de electromovilidad. Y ya sabemos que el Falcon de Sánchez no es eléctrico, pero es que caminamos a paso de tortuga hacia los objetivos de descarbonización del transporte en el año 2030. Además, hace unos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 35

meses la ya exministra Teresa Ribera, culpable de los malos datos generales en estos últimos seis años —y también ustedes, señorías de ERC, como socios del Gobierno— modificó el objetivo sobre vehículos eléctricos a alcanzar y lo elevó a 5,5 millones de unidades para el año 2030, un objetivo imposible para este Gobierno, muestra de su prepotencia por no hablar previamente con los fabricantes y con el sector, porque la penetración del vehículo eléctrico en España es muy escasa y el despliegue de infraestructuras de recarga es insuficiente y, obviamente, no están bien señalizadas. Por ello, en el año 2024 está fallando el objetivo de alcanzar 280 000 turismos electrificados, ya que de enero a octubre van solo 90 000, es decir, que al cerrar el año vamos a quedarnos muy lejos de esa cifra y va a ser imposible llegar a la de 5,5 millones en el año 2030.

En relación con los puntos de recarga, el objetivo marcado para 2024 era de 63 500 puntos de recarga, de los que solo hay instalados a día de hoy 38 000 puntos, pero lo sangrante es que, de esos, 10 000 puntos no están operativos, y el ministerio sigue diciendo que se necesitan instalar, al menos, 45 000 puntos de recarga para el año 2025 y 100 000 para el año 2030. Y todos sabemos que, si el Gobierno sigue, como siempre, parado, que es lo que está haciendo, esto no se va a conseguir.

Señorías, tienen que ser conscientes de que ningún español va a comprar un vehículo eléctrico si inicialmente son mucho más caros, con una autonomía más baja, con un excesivo número de puntos de recarga de acceso público fuera de servicio o con dificultad para acceder a esos puntos por el desconocimiento de su ubicación o por un sistema fiscal no adecuado para una movilidad libre de emisiones. Y aquí es cuando llega la cuadratura del círculo, y por culpa del Gobierno los posibles usuarios desechan la idea de comprar un vehículo eléctrico frente a uno de combustión. Aun con estos datos, vemos adecuada la petición contenida en la PNL, pero consideramos que es escasa, por lo que el Grupo Parlamentario Popular buscará un texto más idóneo para las comisiones de Transporte o de Industria, y así mejorar los problemas de movilidad vinculados al coche eléctrico y avanzar en una única aplicación de carácter público que dé información fiel del estado y de la situación de los puntos de recarga, además de trabajar en mejorar los combustibles neutros en carbono, en más incentivos fiscales, en la colaboración público-privada y en facilitar la accesibilidad y la interoperabilidad.

No obstante, en este caso nuestro voto será favorable, pero sabemos que el contenido de esta PNL es mejorable en el objetivo que persigue y que el trabajo del Gobierno sobre este objetivo es nulo.

Muchas gracias, señorías. **(Aplausos)**.

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

Senyora Granollers, si es vol posicionar sobre l'esmena del partit Socialista?

Muchísimas gracias, señoría.

Señora Granollers, ¿se quiere posicionar sobre la enmienda del Grupo Socialista?

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**:

No, la votarem en els seus termes.

Gràcies.

No, la votaremos en sus términos.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**:

Moltes gràcies.

Muchas gracias.

PROPOSICIONES NO DE LEY. (VOTACIÓN).

La señora **PRESIDENTA**: Doncs, si els sembla bé, passàrem a la votació de les dues proposicions no legislatives. Recordin que la del Grup Mixt quedava enretirada.

Passem a la votació de proposició no de llei per a la reposició efectiva de places d'examinadors del carnet de conduir, del Grupo Parlamentari Plurinacional SUMAR, es votará en els termes de la transaccional i em comuniquen que s'ha d'afegir on diu «seguir trabajando en el refuerzo de las plantillas para poder dar un servicio público y de calidad al ciudadano», és «seguir trabajando en el refuerzo de las plantillas de la DGT para poder dar un servicio público y de calidad al ciudadano».

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 230

3 de diciembre de 2024

Pág. 36

Per tant, es recull *in voce*? Perfecte. Es votaria en aquests termes la transaccional, afegint «DGT», d'acord?

Pues, si les parece bien, pasamos a la votación de las dos proposiciones no legislativas. Recuerden ustedes que la del Grupo Mixto quedaba retirada.

Pasamos a la votación de la proposición no de ley para la reposición efectiva de plazas de examinadores del carné de conducir, del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, que se va a votar en los términos de la transaccional y me comunican que donde dice «seguir trabajando en el refuerzo de las plantillas para poder dar un servicio público y de calidad al ciudadano», ahí debería decir «seguir trabajando en el refuerzo de las plantillas de la DGT para poder dar un servicio público y de calidad al ciudadano».

Por tanto, se recoge así. Se votaría en estos términos la transaccional, añadiendo «DGT». ¿De acuerdo? (Asentimiento).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 30; en contra, 4.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Queda aprobada.

En segon lloc, passem a votar la proposició no de llei per la correcta senyalització de les electrolineres, del Grup Republicà, sense l'esmena, és a dir, en els seus propis termes.

En segundo lugar, pasamos a votar la proposición no de ley para la correcta señalización de las electrolíneas, del Grupo Republicano, sin la enmienda, es decir, en sus propios términos.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Moltes gràcies.

Aixequem la sessió. Bon dia.

Queda aprobada.

Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

Era la una y treinta y cinco minutos de la tarde.

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