



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2025

XV LEGISLATURA

Núm. 364

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 6

celebrada el lunes 16 de junio de 2025

Página

ORDEN DEL DÍA:

Exclusión del orden del día:

— Preguntas:

- Forma en que garantizará que los ciudadanos de Cataluña se puedan examinar este verano del carné de conducir.

Autor: Granollers Cunillera, Inés (GR)

(Número de expediente 181/001128) 5

Modificación del orden del día 5

— Preguntas:

- Actuaciones que está llevando a cabo el Gobierno para garantizar que se paguen las sanciones por infracciones cometidas por conductores extracomunitarios dentro de nuestro territorio nacional.

Autor: López Maraver, Ángel (GVOX)

Alcaraz Martos, Francisco José (GVOX)

(Número de expediente 181/000924) 5

- Incremento de la mejora del mantenimiento de las infraestructuras viarias con mayores tasas de siniestralidad con el objetivo de reducir su peligrosidad para las personas que circulan por dichas vías

Autor: Alonso Cantorné, Fèlix (GSUMAR)

(Número de expediente 181/000942) 7

- **Motivos por los que, según los datos que obran en poder del Gobierno, carreteras de similares características como las de Navarra y Castilla-La Mancha tienen un menor índice de siniestralidad respecto a las de otras comunidades, como Cataluña, La Rioja o Aragón.**
Autor: Alonso Cantorné, Fèlix (GSUMAR)
(Número de expediente 181/000943) 8

- **Medidas urgentes que está tomando el Gobierno para reducir la siniestralidad en los tramos más peligrosos de la Red de Carreteras del Estado.**
Autor: Alonso Cantorné, Fèlix (GSUMAR)
(Número de expediente 181/000944) 10

- **Evaluación que ha realizado el Gobierno sobre el posible impacto de la reestructuración de los centros de examen desplazados de pruebas de conducir en la lucha contra la despoblación y el equilibrio territorial.**
Autor: Verano Domínguez, Bella (GP)
Vedrina Conesa, María Elisa (GP)
Moraleja Gómez, Tristana María (GP)
Alfonso Silvestre, Alma (GP)
Clemente Muñoz, Raquel (GP)
Abades Martínez, Cristina (GP)
Rojas Manrique, Juan Antonio (GP)
Cuevas Larrosa, Raúl (GP)
Ibáñez Hernando, Ángel (GP)
Herrero Bono, José Alberto (GP)
Pérez Osma, Daniel (GP)
Cortés Carballo, Mario (GP)
Pedreño Molina, Juan Luis (GP)
Ramajo Prada, Óscar (GP)
Requena Ruiz, Juan Diego (GP)
(Número de expediente 181/001085) 12

- **Previsiones acerca de reforzar, en el marco del Plan de Seguridad Vial 2024-2025, las actuaciones dirigidas a mejorar la seguridad vial de las personas mayores, tanto mediante la adaptación de los entornos urbanos como a través de campañas específicas de formación y concienciación para este colectivo.**
Autor: Vedrina Conesa, María Elisa (GP)
Verano Domínguez, Bella (GP)
(Número de expediente 181/001123) 13

- **Realización por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de la Auditoría de Seguridad Vial (ASV) en las obras del nuevo tramo que se están ejecutando de la reconversión de la N-122 en A-11 entre San Martín del Pedroso y la frontera portuguesa conforme al Real Decreto 345/2011 y a la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.**
Autor: Ramajo Prada, Óscar (GP)
Vedrina Conesa, María Elisa (GP)
Verano Domínguez, Bella (GP)
(Número de expediente 181/001140) 15

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 3

- **Medidas que está adoptando o va a adoptar el Gobierno para prevenir los accidentes de tráfico con fauna silvestre en las carreteras nacionales de la provincia de Cuenca.**
Autor: Verano Domínguez, Bella (GP)
Vedrina Conesa, María Elisa (GP)
Moraleja Gómez, Tristana María (GP)
Alfonso Silvestre, Alma (GP)
Clemente Muñoz, Raquel (GP)
Abades Martínez, Cristina (GP)
Rojas Manrique, Juan Antonio (GP)
Cuevas Larrosa, Raúl (GP)
Ibáñez Hernando, Ángel (GP)
Herrero Bono, José Alberto (GP)
Pérez Osma, Daniel (GP)
Cortés Carballo, Mario (GP)
Pedreño Molina, Juan Luis (GP)
Ramajo Prada, Óscar (GP)
Requena Ruiz, Juan Diego (GP)
(Número de expediente 181/001220) 17
- **Medidas previstas para impulsar de forma inmediata la ejecución del proyecto de glorieta en la N-II que permita mejorar el acceso a los polígonos industriales de la Puebla de Alfindén y BTV, en la provincia de Zaragoza, así como fecha en que prevé incluir una dotación específica en los presupuestos generales del Estado para su ejecución.**
Autor: Cuevas Larrosa, Raúl (GP)
Verano Domínguez, Bella (GP)
Vedrina Conesa, María Elisa (GP)
Rojas Manrique, Juan Antonio (GP)
(Número de expediente 181/001224) 19
- **Medidas previstas para garantizar un acceso ágil y suficiente a las pruebas prácticas de obtención del permiso de conducir, ante la evidente saturación del sistema y los retrasos generalizados en la asignación de exámenes, especialmente en determinadas provincias.**
Autor: Verano Domínguez, Bella (GP)
Vedrina Conesa, María Elisa (GP)
Moraleja Gómez, Tristana María (GP)
Alfonso Silvestre, Alma (GP)
Clemente Muñoz, Raquel (GP)
Abades Martínez, Cristina (GP)
Rojas Manrique, Juan Antonio (GP)
Cuevas Larrosa, Raúl (GP)
Ibáñez Hernando, Ángel (GP)
Herrero Bono, José Alberto (GP)
Pérez Osma, Daniel (GP)
Cortés Carballo, Mario (GP)
Pedreño Molina, Juan Luis (GP)
Ramajo Prada, Óscar (GP)
Requena Ruiz, Juan Diego (GP)
(Número de expediente 181/001226) 21
- **Medidas previstas por el Gobierno ante los retrasos en los centros de exámenes de conducir, especialmente en los meses de verano.**
Autor: López Maraver, Ángel (GVOX)
Alcaraz Martos, Francisco José (GVOX)
(Número de expediente 181/001229) 23

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 4

— Planes previstos por el Gobierno para reducir la probabilidad de siniestralidad vial asociada a la creciente antigüedad del parque móvil español. Autor: López Maraver, Ángel (GVOX) Alcaraz Martos, Francisco José (GVOX) (Número de expediente 181/001230)	25
— Eficacia de las medidas del Gobierno para minimizar la siniestralidad vial. Autor: López Maraver, Ángel (GVOX) Alcaraz Martos, Francisco José (GVOX) (Número de expediente 181/001231)	25
Proposiciones no de ley:	
— Relativa a revisar el sistema de etiquetas ambientales para ajustarlo a las emisiones reales y estudiar la armonización en el seno de la UE para no perjudicar la libre circulación en las zonas transfronterizas. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/002214)	27
— Relativa a dar a conocer la nueva normativa sobre el uso obligatorio de la señal luminosa V16. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001897)	31
— Relativa a la mejora de la seguridad de los trabajadores que prestan su servicio en las carreteras españolas. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/001991)	34
— Para promover la utilización de chalecos airbags en conductores de motocicletas de gran cilindrada. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002152)	38
— Para la autorización de acceso de los vehículos de movilidad personal eléctricos al transporte ferroviario y al transporte urbano e interurbano. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002165)	41
Proposiciones no de ley. (Votación)	45

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 5

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

EXCLUSIÓN DEL ORDEN DEL DÍA:

— PREGUNTAS:

— FORMA EN QUE GARANTIZARÁ QUE LOS CIUDADANOS DE CATALUÑA SE PUEDAN EXAMINAR ESTE VERANO DEL CARNÉ DE CONDUCIR.

AUTOR: GRANOLLERS CUNILLERA, INÉS (GR)
(Número de expediente 181/001128).

La señora **PRESIDENTA**: Molt bona tarda a tothom, benvinguts.

També vull donar la benvinguda a la subsecretària del Ministeri de l'Interior, la senyora Susana Crisóstomo, que avui en nom del Govern, doncs respondrà a les preguntes que ses senyories tinguin a bé formular-li.

En primer lloc, però, si me permeten, els informo que s'ha retirat una de les preguntes, la corresponent al Grup Republicà i, per tant, hi haurà una pregunta menys.

Buenas tardes a todos y bienvenidos.

Quiero dar la bienvenida también a la subsecretaria del Ministerio del Interior que, en nombre del Gobierno, hoy va a responder a las preguntas que sus señorías tengan a bien formularle.

En primer lugar, si me permiten, les informo de que se ha retirado una de las preguntas, la correspondiente al Grupo Republicano y, por tanto, tendremos una pregunta menos.

MODIFICACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

La señora **PRESIDENTA**:

I, en segon lloc, que ho vaig comentar al grup dels portaveus, que la diputada de PNV ha sol·licitat que la seva PNL fou substanciada en primer lloc. Ningú hi va posar inconvenient. Faríem aquest canvi d'ordre al dia. Algú en té inconvenient a fer aquest canvi? Perfecte.

En segundo lugar, como comenté ya en la reunión de portavoces, la diputada del PNV ha solicitado que su PNL fuera sustanciada en primer lugar. Nadie planteó ningún impedimento, así que vamos a hacer este cambio del orden del día. ¿Hay algún inconveniente? (Denegaciones). Estupendo. Si no hay inconveniente, queda aprobado por unanimidad.

PREGUNTAS:

— ACTUACIONES QUE ESTÁ LLEVANDO A CABO EL GOBIERNO PARA GARANTIZAR QUE SE PAGUEN LAS SANCIONES POR INFRACCIONES COMETIDAS POR CONDUCTORES EXTRACOMUNITARIOS DENTRO DE NUESTRO TERRITORIO NACIONAL.

AUTOR: LÓPEZ MARAVER, ÁNGEL (GVOX)
ALCARAZ MARTOS, FRANCISCO JOSÉ (GVOX)
(Número de expediente 181/000924).

La señora **PRESIDENTA**: Doncs si no hi inconvenient queda aprovat per unanimitat i, per tant, anem directament a les preguntes que ja es van formular en el seu moment per escrit.

La primera de totes està formulada pel Grup Parlamentari VOX i la formularà el diputat senyor Francisco José Alcaraz Martos. Endavant.

Vamos directamente a las respuestas a las preguntas que ya formularon en su día por escrito.

La primera está formulada por el Grupo Parlamentario VOX e irá a cargo del señor Francisco José Alcaraz Martos. Tiene la palabra.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Gracias, presidenta.

Muy buenas tardes, subsecretaria. Queremos preguntarle sobre las infracciones que se cometen en España por conductores de otros países, porque actualmente la normativa que regula las infracciones de tráfico a nivel comunitario se basa en la Directiva 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, que fue traspuesta en octubre de ese mismo año aquí, en España. A través de esta directiva, el objetivo perseguido es garantizar la cooperación de los Estados miembros de la Unión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 6

Europea para sancionar a los conductores que cometen la infracción de tráfico correspondiente en nuestro país. Curiosamente, los datos aportados por la Unión Europea dicen que el 40 % de las infracciones de estos países no se pagan. También hay que tener en consideración los países extracomunitarios como Marruecos y Reino Unido, por la colonia de Gibraltar.

El acuerdo que existe entre Marruecos y España en tema de transporte está regulado por la aplicación del acuerdo del Gobierno del Reino de España y el de Marruecos relativo al transporte internacional del año 2012, que dice que en caso de infracción de la legislación vigente en el territorio del país anfitrión, o de las disposiciones del presente acuerdo, o de las condiciones estipuladas en las autorizaciones, la autoridad competente del país de matriculación del vehículo podrá tomar las medidas siguientes, a petición de la autoridad competente de la otra parte contratante: amonestar al transportista infractor; prohibir al transportista, con carácter temporal o definitivo, que realice transporte en el territorio de la parte contratante en que se haya cometido la infracción, y que la autoridad competente que haya tomado dicha medida informará de ello a la autoridad competente del país anfitrión que la haya propuesto.

En una consulta al Portal de Transparencia precisamente sobre este tema, sobre el impago de las sanciones que tienen los extracomunitarios, como Marruecos, vemos que hay nula información. Solo tenemos información, en este caso, de Gibraltar: de 2837 sanciones —teniendo en cuenta que son 32 649 habitantes—, el 9 % no se pagan. Por otro lado, dado que el 25 % de los 80 000 transportistas que hay en España son extracomunitarios y provienen de Marruecos, ¿por qué no tenemos esa información? ¿Y qué está haciendo el Gobierno para que esas sanciones se paguen, igual que se están cobrando a cualquier español que comete cualquier infracción en España? ¿Qué medidas está tomando el Gobierno para ello? Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Té la paraula la senyora subsecretària del Ministeri de l'Interior.

Muchas gracias.

Tiene la palabra la señora subsecretaria del Ministerio del Interior.

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

Lo primero que quiero decir es que es un honor y un placer, como siempre, estar en esta Comisión sobre Seguridad Vial.

En cuanto al objeto concreto de su pregunta, señoría, plantea un asunto que, como usted muy bien acaba de decir, afecta a todos los países de la Unión Europea y, como en todas las cuestiones relacionadas con seguridad vial, estamos muy sometidos precisamente a lo que marca la normativa de la Unión Europea, así como a lo que establece nuestra propia legislación interna. En este sentido, según establece la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en concreto en su artículo 87, es importante tener en cuenta que, se sea del país que se sea, tanto de la Unión Europea como de terceros países, cuando no se sea residente en España se exige el pago en el momento. Por lo tanto, siempre que un conductor no residente en España, independientemente de su nacionalidad, sea parado tras la comisión de una infracción de tráfico, está obligado a abonar el importe de la multa antes de continuar su viaje. Esta es la medida más eficaz para garantizar que las infracciones cometidas por estos ciudadanos no residentes en España sean debidamente abonadas.

Asimismo, como usted muy bien acaba de mencionar, esta es una materia que se regula por una directiva del año 2015, la Directiva 2015/413, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información. Y es muy importante tener en cuenta que esta directiva ha sido recientemente modificada, precisamente el año pasado, en diciembre del 2024, mediante la Directiva 2024/3237, del Parlamento Europeo y del Consejo, que ha introducido nuevas medidas para asegurar este pago de las sanciones por parte de ciudadanos no residentes en el país donde se comete la infracción. En concreto, hasta ahora —antes de esta modificación de diciembre—, la comunicación entre países se circunscribía al intercambio de información respecto a los titulares de vehículos partiendo de la matrícula. Con la nueva modificación se produce un avance muy importante, ya que los países, en caso de que no haya respuesta a la notificación inicial, pueden intervenir sobre sus nacionales, identificando a los conductores e incluso notificando a estos por todos los medios disponibles, pudiendo incluso recabarse la intervención de las fuerzas y cuerpos de seguridad. Además, una vez iniciado el procedimiento sancionador, en caso de no pagarse en vía voluntaria, podemos pasar las sanciones a vía ejecutiva y cobrarlas a través de la Agencia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 7

Estatal de Administración Tributaria, ingresando lo recaudado en cada Estado respecto de los infractores residentes.

Por tanto, esta medida introducida en diciembre de 2024 por la Unión Europea debe ser un instrumento eficaz para solucionar el problema que plantea su pregunta.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Aprofito per recordar que cada diputat té dos minuts trenta que pot repartir-se entre pregunta i repregunta exactament igual que la compareixent.

Moltes gràcies.

Muchas gracias.

Aprovecho para recordar que cada diputado tiene dos minutos y medio, que puede distribuir entre pregunta y repregunta, exactamente al igual que la compareciente.

Muchas gracias.

— INCREMENTO DE LA MEJORA DEL MANTENIMIENTO DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS CON MAYORES TASAS DE SINIESTRALIDAD CON EL OBJETIVO DE REDUCIR SU PELIGROSIDAD PARA LAS PERSONAS QUE CIRCULAN POR DICHAS VÍAS.

AUTOR: ALONSO CANTORNÉ, FÈLIX (GSUMAR)

(Número de expediente 181/000942).

La señora **PRESIDENTA**: La segona pregunta aniria a càrrec del Grup SUMAR, i la formula el diputat Félix Alonso Cantorné.

La segunda pregunta iría a cargo del Grupo SUMAR, y la presenta Félix Alonso Cantorné.

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

Bona tarda. Bienvenida, señora Crisóstomo.

Le queríamos preguntar un elemento al parecer recurrente en cualquier medio de comunicación: si el estado de las infraestructuras viarias influye directamente en la seguridad de las propias vías.

Es cierto que en estos últimos años el Ministerio de Transportes —que ya sé que no es su ministerio directamente— está haciendo una gran inversión en las vías, y queríamos saber si se ha manifestado esa mejora de la siniestralidad en esas vías que históricamente tenían muchos accidentes.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Señora subsecretaria.

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

Efectivamente, como usted acaba de indicar, el mantenimiento de las infraestructuras viarias no corresponde al Ministerio del Interior, a la Dirección General de Tráfico; corresponde al Ministerio de Transportes. No obstante, son continuas las actuaciones que realiza este ministerio para el adecuado mantenimiento de la red viaria, de la Red de Carreteras del Estado, y se realizan en colaboración con la Dirección General de Carreteras. La Dirección General de Tráfico realiza estudios de seguridad vial específicos en aquellos tramos en los que, analizando los datos de siniestralidad o los problemas de tráfico que se detecten, se considera necesario que haya conclusiones más detalladas para favorecer también esas labores de mantenimiento del Ministerio de Transportes.

Precisamente en la página web de la Dirección General de Tráfico existe un apartado específico en donde se establecen toda una serie de recomendaciones para los titulares de las vías, a efectos de mejorar la seguridad vial, y muy específicamente en aquellos tramos en los que puede haber alta concentración de accidentes. Le invitaría a ver en concreto, por ejemplo, las recomendaciones de mejora de seguridad vial en entornos interurbanos y en travesías. También hay un documento específico para evitar entrar en sentido contrario en determinadas vías que son más peligrosas. Como le digo, la Dirección General de Tráfico pone todos estos estudios, estas recomendaciones a disposición de los titulares de las vías, que en ocasiones es el Estado, en ocasiones son las comunidades autónomas o incluso las entidades locales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 8

La señora **PRESIDENTA**: Per repreguntar?

¿Quisiera repreguntar?

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias.

Siguiendo con la pregunta, usted ha hablado del tema de la titularidad. En los últimos tiempos, la mayoría o muchas de las autopistas de pago se han revertido al Estado, lo cual es un gran qué, y obviamente ha habido un mayor incremento de tránsito en esas mismas vías. Y pongo el ejemplo concreto —ya que está aquí la presidenta— de la AP-7, donde precisamente ha habido un incremento sustancial del tráfico. Pero también queremos saber, por un lado, si el mantenimiento ha continuado al mismo nivel que cuando estaba en manos privadas y, por otro lado, si tienen cifras precisamente de accidentes derivados no del volumen del tránsito, que es lógico que haya muchos más, sino del mantenimiento de la vía. Simplemente esto.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Señora subsecretaria.

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

Señoría, le puedo facilitar algún dato concreto. Como sabe, la terminología que se utiliza es la de tramos de concentración de accidentes. Según la última actualización de esta información, que se revisa cada tres años, y según nos informa el Ministerio de Transportes, menos del 0,4 % del total de la longitud de la Red de Carreteras del Estado está identificado como tramo de concentración de accidentes.

Asimismo —por facilitarle también algún dato concreto—, la inversión realizada en actuaciones de conservación y seguridad vial en la Red de Carreteras del Estado ha ido aumentando en los últimos años hasta alcanzar, en el año 2024, un total de 1460 millones de euros, lo que supone un incremento del 50 % respecto del año 2020; un incremento del 50 % en estos últimos cuatro años.

Y le doy un dato quizá más vinculado ya al ámbito de seguridad vial y que creo que es muy importante. Podemos decir que el conjunto de las actuaciones ejecutadas en los últimos años en la Red de Carreteras del Estado ha sido realmente eficaz para mejorar la seguridad vial en las carreteras estatales. La red estatal de carreteras ha reducido el riesgo de sufrir un accidente en un 14 % entre los años 2018 y 2023, y el riesgo de fallecer en un accidente se redujo en un 20 %. Estos son los datos que alientan a seguir por este buen camino y continuar con estas actuaciones.

La señora **PRESIDENTA**: Gràcies.

— **MOTIVOS POR LOS QUE, SEGÚN LOS DATOS QUE OBRAN EN PODER DEL GOBIERNO, CARRETERAS DE SIMILARES CARACTERÍSTICAS COMO LAS DE NAVARRA Y CASTILLA-LA MANCHA TIENEN UN MENOR ÍNDICE DE SINIESTRALIDAD RESPECTO A LAS DE OTRAS COMUNIDADES, COMO CATALUÑA, LA RIOJA O ARAGÓN.**

AUTOR: ALONSO CANTORNÉ, FÈLIX (GSUMAR)

(Número de expediente 181/000943).

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara, per formular la tercera pregunta, que correspon al Grup SUMAR també, i en aquest cas serà el senyor Jorge Pueyo Sanz. Endavant.

Para a formular la tercera pregunta, que también corresponde al Grupo SUMAR, tiene la palabra el señor Jorge Pueyo Sanz.

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

La pregunta es muy sencilla: ¿cuáles son los motivos por los que hay carreteras de similares características, como las de Navarra y Castilla-La Mancha, que tienen una menor siniestralidad respecto a las de otras comunidades, como Cataluña, La Rioja y Aragón? Asimismo, me gustaría que me hablara específicamente del caso de la N-211 a la altura de Caspe y el estado en el que se encuentra, porque lleva dos años en redacción y no tenemos ningún tipo de respuesta.

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

Señora subsecretaria.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 9

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

Gracias, señoría, por su pregunta.

En primer lugar, como saben todos los miembros de esta Comisión de Seguridad Vial, es importante tener en cuenta que un siniestro de tráfico es un fenómeno complejo en el que intervienen innumerables variedades de circunstancias, muchas de las cuales no están estadísticamente cuantificadas con la suficiente precisión como para permitir una explicación completa de las diferencias territoriales que se puedan observar. Es evidente que las características de la red viaria influyen en los índices de siniestralidad, pero no son el único factor. Existen numerosos factores adicionales vinculados a los conductores, a los vehículos, al tráfico, al entorno, que provocan que redes viarias aparentemente similares presenten índices de siniestralidad muy distintos.

Y es que las cifras de siniestralidad podemos decir que están influidas por múltiples factores que, además, no siempre actúan en la misma dirección: hay veces que una misma variable puede incidir a favor o en contra de los índices de siniestralidad según cómo interactúen con el resto de las variables; por ejemplo, la distribución de la movilidad según el tipo de vía, el número de kilómetros recorridos en autopistas y autovías frente al número de kilómetros recorridos en carreteras convencionales. Los datos disponibles indican que el riesgo de fallecimiento por kilómetro recorrido en una carretera convencional es entre dos y tres veces superior al que se registra en autopistas o autovías.

Asimismo, la intensidad del tráfico: a medida que la intensidad del tráfico en una vía concreta aumenta, también lo hace el número de siniestros. Sin embargo, el incremento del tráfico suele conllevar una reducción de las velocidades medias, lo que a su vez disminuye la gravedad de las consecuencias. Por lo tanto, hay un efecto dual respecto de esta variable: aumenta la frecuencia de los siniestros, pero disminuye su letalidad.

La composición del tráfico también es un factor importante a tener en cuenta. Por ejemplo, la proporción entre motocicletas y vehículos pesados también tiene un peso importante en esta variable. Las motocicletas presentan un riesgo de mortalidad entre catorce y diecisiete veces superior al de los turismos por kilómetro recorrido. Los territorios con un gran parque de motocicletas suelen registrar índices de siniestralidad más elevados. La estructura demográfica también es un factor importante a tener en cuenta para evaluar los índices de siniestralidad: las personas mayores tienden a registrar siniestros más graves. La antigüedad del parque de vehículos sin duda también influye; y no es lo mismo este factor de antigüedad en unos territorios que en otros. Incluso afecta el comportamiento de los conductores, puesto que no conducen igual en unas zonas que en otras; y ese comportamiento de los conductores también incide de manera directa. Otro es la intensidad de la vigilancia, es decir, ¿cuántos radares hay? ¿Cuántos agentes hay vigilando las carreteras? Es un factor que también puede influir de manera muy decisiva.

Podría seguir. Tenemos también las condiciones meteorológicas, incluso las propias circunstancias orográficas de cada territorio.

Por lo tanto, no sería riguroso asociar las características de la red viaria a los índices de siniestralidad, dado que son muchos los factores que influyen.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

De fet, té temps per repreguntar, però, vaja, després li demanaré que sigui molt breu perquè ha esgotat el seu temps.

Senyor Pueyo.

Muchas gracias.

Tiene tiempo para repreguntar, en realidad. De hecho, le pediré después que sea muy breve, puesto que ha agotado su tiempo.

El señor **PUEYO SANZ**: Sí, ha sido interesante, pero le he preguntado directamente por la N-211, y espero que se pueda guardar al menos diez segundos para comentarnos su estado.

Una de las carreteras con mayor mortandad de toda la península es la N-260, que compartimos Cataluña y Aragón.

El caso de la N-211, entre Caspe y Mequinenza, creo que es un ejemplo del abandono territorial que ha sufrido mi tierra, Aragón. Además, en los últimos años —como digo—, se han sucedido una larga lista de accidentes. No sé si es porque conducimos peor —creo que ha dicho usted que hay un poco de eso también—, pero yo creo que no. Lo que hay es una carretera en mal estado, un abandono infraestructural por parte del Estado. Llevamos dos años, desde 2023, haciendo preguntas al ministerio, a todos los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 10

ministerios, y se nos dice que el proyecto está en redacción. No sé si están redactando el nuevo libro de Patrick Rothfuss o un nuevo *El Quijote*, pero ya llevamos dos años, dos años, sin que veamos máquinas allí.

La mejora de esta carretera es una vieja reivindicación de los vecinos y las vecinas, que al final lo que esperan es que se pueda dar oportuna respuesta al elevado número de accidentes que se producen en ella. En la actualidad, la N-211 no cumple con los anchos de arcenes que requiere una vía de estas características, llegando a parecer más una carretera local que una nacional. El firme, además, está mal parcheado y en los arcenes hay demasiada gravilla, lo que dificulta el paso de los ciclistas por esta carretera. Precisamente, la curva sobre la que está previsto intervenir está calificada como punto negro al concentrar una mayor siniestralidad en la mayor parte de los siniestros por vehículos agrícolas.

Evidentemente, en este tramo se debe actuar de forma inmediata porque cuesta vidas, muchas vidas todos los años. Por ello, le reclamamos que se ejecute cuanto antes la mejora del firme y el ensanchamiento del arcén de todo el tramo entre Caspe y Mequinenza de la carretera N-211 para cumplir la normativa, así como la mejora de curvas del tramo conocido como de Valmayor, en el término municipal de Mequinenza, para garantizar en el menor plazo posible la seguridad vial.

Insisto: ¿cómo está el proyecto?, ¿en qué fase está?, ¿sigue en redacción después de dos años?

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Li demano molta brevetat, si us plau, senyora subsecretària.

Gracias.

Le pido mucha brevedad, por favor.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Sí, respondo rapidísimamente, porque sé que no tengo tiempo.

Le tengo que decir, señoría, que yo no tengo ahora mismo aquí la información de cómo está ese proyecto, que es un proyecto del Ministerio de Transportes; pero lo que haré, inmediatamente, en cuanto termine esta sesión, es hablar con los colegas del Ministerio de Transportes y trasladarles, por supuesto, el interés en la finalización de ese proyecto, interesarme por cómo está, y que se informe sin demora a su señoría.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Muchas gracias.

— MEDIDAS URGENTES QUE ESTÁ TOMANDO EL GOBIERNO PARA REDUCIR LA SINIESTRALIDAD EN LOS TRAMOS MÁS PELIGROSOS DE LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO.

AUTOR: ALONSO CANTORNÉ, FÉLIX (GSUMAR)

(Número de expediente 181/000944).

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Passaríem a la següent pregunta, en aquest cas formulada pel Grup SUMAR també, i per sa senyoria, Félix Alonso Cantorné.

Pasamos a la siguiente pregunta, también del Grupo SUMAR, de su señoría, Félix Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Señora Crisóstomo, ahora mismo nos acaba de comentar que el 0,4 % de las carreteras españolas se consideran tramos de concentración de accidentes. También nos ha comentado que influyen en los accidentes muchos factores. Lógicamente, le preguntamos qué medidas urgentes está tomando la dirección general para subsanar o para minimizar esos accidentes.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Señora subsecretaria.

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

Junto con lo que hemos comentado al contestar a la anterior pregunta, en la que le he podido dar un poco más de información sobre las actuaciones que realiza el Ministerio de Transportes en el uso de sus competencias, en lo que afecta más directamente a las competencias del Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, le puedo contar cuáles son las medidas más urgentes e inmediatas para reducir la siniestralidad en esos tramos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 11

En primer lugar, la puesta en marcha del plan de instalación de nuevas ubicaciones de control de velocidad, de radares, en toda la geografía, que es competencia de la Dirección General de Tráfico. Este plan, que ya está en marcha, consiste en la instalación de 300 ubicaciones de control y de 150 cinemómetros, de los cuales el 40 % son fijos y el 60 % son de tramo. En 2024 ya se instalaron 54 equipos. Este plan supone una inversión en torno a los 8 900 000 euros.

En segundo lugar, está la implantación del nuevo equipamiento en carretera ITS, que son las siglas de Sistemas de Transporte Inteligente. Supone una inversión de 4,7 millones de euros, ya ejecutados en 2024; y ha supuesto la instalación de 63 paneles de mensaje variable, 93 cámaras, 25 estaciones de toma de datos, 77 equipos de lectura de matrícula, 7 cruces inteligentes, 17 señales dinámicas, 21 radares pedagógicos y 2 controles de acceso.

Y, en tercer lugar, la plataforma del vehículo conectado DGT 3.0, mediante la que se facilita la interconexión de todos los actores que forman parte del ecosistema de la movilidad para ofrecer en todo momento información del tráfico en tiempo real a todos los usuarios de la vía, permitiendo así lograr una movilidad segura e inteligente. Es un proyecto en el que la DGT está siendo un referente internacional y en el que pensamos seguir trabajando, convencidos de que es un elemento fundamental para reducir los índices de siniestralidad.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Per repreguntar senyor Cantorné.

Muchas gracias.
Tiene la palabra para repreguntar.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: La felicito por el esfuerzo y el trabajo que soy consciente que se está haciendo.

No hace mucho estuvimos de visita en la dirección general, en su casa, y el propio director nos explicaba de forma coloquial que uno de los problemas que tenemos —que es evidente porque sale en las cifras— es el hecho de que muchos de los accidentes que se están produciendo hoy en día son de motos de grandes cilindradas, de personas mayores de 50 años, etcétera, etcétera.

También, hay otro elemento que me preocupa aún más —si bien todos me preocupan, evidentemente—, que es el tema de los accidentes, en los que parece que cada vez las principales víctimas son ciclistas y peatones. Hablando de todas estas cosas, lógicamente algunas influyen, pero otras no. ¿Qué piensa hacer el ministerio, en este caso del Interior, para resolver esa problemática tan dura?

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

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

Aunque es verdad que las últimas cifras en cuanto a siniestralidad, especialmente de motoristas —que nos preocupan mucho; lo sabe—, nos dicen que se está revirtiendo un poco esa tendencia al alza y que los datos de siniestralidad parece que están disminuyendo, este es el foco de atención permanente de la Dirección General de Tráfico; no solo los motoristas, sino todos los que conocemos o identificamos como los usuarios vulnerables de la vía, en donde englobamos motoristas —como usted ha dicho—, peatones, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal... Para todo eso seguimos avanzando en la elaboración de una modificación del reglamento de circulación, orientado específicamente a los usuarios vulnerables, con toda una serie de medidas que han sido sometidas a audiencia pública; se han recogido observaciones de todos los afectados y de todos los interesados; y se está acelerando la tramitación de esta norma para introducir medidas específicas, concretas y que pensamos que han de tener una eficacia real en el descenso de la siniestralidad para estos colectivos.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 12

— **EVALUACIÓN QUE HA REALIZADO EL GOBIERNO SOBRE EL POSIBLE IMPACTO DE LA REESTRUCTURACIÓN DE LOS CENTROS DE EXAMEN DESPLAZADOS DE PRUEBAS DE CONDUCIR EN LA LUCHA CONTRA LA DESPOBLACIÓN Y EL EQUILIBRIO TERRITORIAL.**

AUTOR: VERANO DOMÍNGUEZ, BELLA (GP)

VEDRINA CONESA, MARÍA ELISA (GP)

MORALEJA GÓMEZ, TRISTANA MARÍA (GP)

ALFONSO SILVESTRE, ALMA (GP)

CLEMENTE MUÑOZ, RAQUEL (GP)

ABADES MARTÍNEZ, CRISTINA (GP)

ROJAS MANRIQUE, JUAN ANTONIO (GP)

CUEVAS LARROSA, RAÚL (GP)

IBÁÑEZ HERNANDO, ÁNGEL (GP)

HERRERO BONO, JOSÉ ALBERTO (GP)

PÉREZ OSMA, DANIEL (GP)

CORTÉS CARBALLO, MARIO (GP)

PEDREÑO MOLINA, JUAN LUIS (GP)

RAMAJO PRADA, ÓSCAR (GP)

REQUENA RUIZ, JUAN DIEGO (GP)

(Número de expediente 181/001085).

La señora **PRESIDENTA**: Ara per reformular la següent pregunta, en aquest cas, en nom del Grup Popular, sa senyoria Juan Antonio Rojas Manrique.

Para formular la siguiente pregunta, en este caso, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra su señoría, don Antonio Rojas Manrique.

El señor **ROJAS MANRIQUE**: Gracias, presidenta.

Subsecretaria, muchas gracias por acudir a esta comisión.

Señorías, buenas tardes.

La reestructuración o, si lo prefieren, la transformación de los centros de exámenes desplazados de la Dirección General de Tráfico es una cuestión que, bajo la apariencia de una decisión técnica, tiene profundas implicaciones sociales, económicas y territoriales, porque, aunque el Gobierno afirma que no hay reestructuración, los hechos hablan por sí solos. El paso de la informatización total de las pruebas teóricas implica que muchos ayuntamientos deberán asumir gastos y gestiones que no siempre pueden afrontar y, si no lo hacen, sus vecinos tendrán que desplazarse a decenas de kilómetros para examinarse. Eso sí es una reestructuración, aunque no se diga. Sabemos que la modernización del sistema tiene aspectos positivos. Incorporar pruebas como la percepción del riesgo o facilitar la accesibilidad a personas con discapacidad es un avance, pero la modernización no puede hacerse a costa de la equidad territorial, porque lo que está ocurriendo ya es algo preocupante: autoescuelas que pierden alumnado, familias que asumen más costes y jóvenes que ven más difícil sacarse el carné. En muchas zonas rurales, eso significa más trabas al empleo, a la movilidad y, en última instancia, al arraigo y, por tanto, más despoblación.

El Gobierno habla de convenios con ayuntamientos, pero omite que muchos de esos consistorios son pequeños, con recursos limitados y que la carga que ahora se les traslada, aunque sea mínima, es muy real para ellos. Y aquí es donde falta lo esencial, una evaluación de impacto territorial. No hay datos sobre los costes reales para las familias, sobre el efecto para las autoescuelas ni sobre las consecuencias en términos de movilidad o empleo juvenil. No sabemos cuántos ayuntamientos podrán asumir la informatización ni qué ocurrirá con los que no puedan. Por tanto, queríamos preguntarle al Gobierno si ha realizado una evaluación detallada del impacto económico-social de esta transformación sobre las zonas rurales, las autoescuelas locales y las familias y qué medidas concretas va a poner en marcha para garantizar que esta informatización no acabe traduciéndose en un nuevo obstáculo para quienes ya lo tienen muy difícil por vivir lejos de grandes núcleos urbanos.

Gracias. **(Aplausos)**

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Señora subsecretaria.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 13

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

En efecto, como usted mismo ha comentado, se trata de seguir avanzando y de hacerlo en los ámbitos urbanos y rurales, donde tan importante es, precisamente, seguir avanzando y que esos avances en tecnología y en seguridad vial lleguen a todos. Por eso lo que se está haciendo desde la Dirección General de Tráfico es promover que los ayuntamientos se sumen a esta iniciativa de informatizar las aulas a través de una inversión que, efectivamente, en muchos casos es mínima. Es algo que, además, no es nuevo. Como sabe, esos centros desplazados en muchos de los ayuntamientos ya utilizan infraestructuras de los propios ayuntamientos, en una colaboración que viene siendo estrecha desde hace muchos años con la DGT. Lo que se pretende es seguir con esa colaboración con los ayuntamientos, que nos consta que la mayoría están interesándose y algunos han firmado ya el convenio. Son ellos, sin duda, los primeros interesados en que sus ciudadanos puedan beneficiarse, a pesar de vivir en un entorno rural, de esos avances en tecnología, unos avances que en este caso están orientados a la seguridad vial. Como usted ha dicho, que todos los ciudadanos puedan hacer esas pruebas de evaluación de riesgo, esas nuevas pruebas orientadas a disminuir la posibilidad de sufrir un accidente, y lo que está pretendiendo la Dirección General de Tráfico es precisamente que lleguen a todos.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Muchas gracias.

— **PREVISIONES ACERCA DE REFORZAR, EN EL MARCO DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2024-2025, LAS ACTUACIONES DIRIGIDAS A MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL DE LAS PERSONAS MAYORES, TANTO MEDIANTE LA ADAPTACIÓN DE LOS ENTORNOS URBANOS COMO A TRAVÉS DE CAMPAÑAS ESPECÍFICAS DE FORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN PARA ESTE COLECTIVO.**

AUTOR: VEDRINA CONESA, MARÍA ELISA (GP)

VERANO DOMÍNGUEZ, BELLA (GP)

(Número de expediente 181/001123).

La señora **PRESIDENTA**: Passem a la següent pregunta, en aquest cas la número 6, formulada també pel Grup Popular i, en aquest cas, formulada per part de la senyora Elisa Vedrina Conesa.

Pasamos a la siguiente pregunta, en este caso la pregunta número 6, formulada también por el Grupo Popular, por parte de su señoría María Elisa Verano (sic) Conesa.

La señora **VEDRINA CONESA**: Vedrina.

La señora **PRESIDENTA**: Ah, perdón.

La señora **VEDRINA CONESA**: Muchas gracias, presidenta.

Señora subsecretaria, la Memoria de Actividades 2023 indica que las personas mayores de 64 años representan ya el 27 % de los fallecimientos y el 18 % de los heridos graves en siniestros viales. Además, el INE estima que, de mantenerse las tendencias actuales, el porcentaje de población de 65 años o más, que actualmente representa el 20,4 %, llegará a suponer el 30 % en el año 2030. Por eso me gustaría preguntar al ministerio qué medidas concretas contempla para reforzar la seguridad vial de las personas mayores, tanto en el diseño del espacio urbano como en la formación y sensibilización específica.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Per respondre, té la paraula la senyora subsecretària.

Muchas gracias.

Para responder, tiene la palabra la señora subsecretaria.

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

Señoría, en primer lugar, agradezco especialmente que se plantee este asunto relacionado con un colectivo que tanta atención merece por parte de todos, como es el de los mayores. En este sentido, la Dirección General de Tráfico ya tiene en marcha una estrategia específica para mejorar la seguridad vial de las personas mayores. Dentro de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 y de los distintos planes bianuales que, como sabe, se van aprobando, existe ya esta estrategia orientada específicamente a las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 14

personas mayores, que tiene como objetivo fomentar la movilidad segura, autónoma y activa de las mismas, y el principal instrumento para ello es la formación, la sensibilización, la adaptación normativa y la colaboración institucional.

Es muy importante que toda intervención que se desarrolla en el ámbito de la seguridad vial tenga en cuenta las circunstancias específicas y particulares del colectivo al que se dirige, especialmente cuando estamos hablando de las personas mayores. En este sentido, tras años de experiencia en la Dirección General de Tráfico y tras realizar a finales del año pasado un primer curso piloto dirigido a los profesionales que trabajan con los mayores, se están desarrollando y planificando ahora todas las actuaciones que están previstas en la estrategia. Por supuesto, a lo largo de este proceso contamos con la colaboración de asociaciones y de agentes de la sociedad civil para compartir experiencias y con otros organismos especializados en este ámbito, como es el Imserso.

Por lo tanto, se van a reforzar las actuaciones dirigidas a mejorar la seguridad vial de este colectivo y ello ya está contemplado expresamente en el Plan de Actuaciones 2024-2025, al que usted se refería en su pregunta. En concreto, estamos hablando de las medidas 22/1302 y 24/1701.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies i disculpem, senyora Vedrina. M'he confós amb el nom. Torna a tenir la paraula per repreguntar.

Muchas gracias y discúlpeme, señora Vedrina. Me he confundido con el apellido. Vuelve a tener la palabra para repreguntar.

La señora **VEDRINA CONESA**: Señora subsecretaria, acompañar con responsabilidad el envejecimiento de la población exige actuar con previsión también en el ámbito de la movilidad, como usted bien ha reconocido. Por eso permítame que le sugiera tres líneas de trabajo, algunas de las cuales usted me ha mencionado, pero, bueno, llueve sobre mojado. En primer lugar, cabría considerar una revisión del entorno urbano y rural, con especial atención a aquellos municipios donde la proporción de personas mayores de 64 años resulta significativa. Ajustar los tiempos semafóricos, mejorar la señalización visual y acústica, garantizar la accesibilidad de los pasos peatonales o aplicar criterios de pacificación del tráfico en áreas sensibles no requiere en muchos casos grandes recursos, pero sí una voluntad técnica, planificación y continuidad. En segundo término, podría resultar útil promover acciones formativas —usted hacía referencia a ello en su respuesta— integradas en programas de envejecimiento activo, en entornos municipales, en centros de salud o en espacios comunitarios. Esta actualización permitiría también adaptar comportamientos a esos nuevos entornos normativos y tecnológicos, reforzando la percepción del riesgo y favoreciendo así una movilidad más consciente y segura. Y, en tercer lugar, los animo a seguir explorando la vía de articular una colaboración estable con la DGT, el Imserso, la FEMP y las comunidades autónomas. Incluso me atrevo a decir que también con los ayuntamientos. Una cooperación bien orientada podría dar lugar a la identificación de buenas prácticas, a la elaboración de instrumentos útiles para la gestión municipal y a una asignación más eficaz de los recursos disponibles, alineada con datos reales de siniestralidad.

Señora Crisóstomo, hablamos de un fenómeno estructural que ya forma parte de la realidad demográfica del país. Incorporemos esta variable con rigor y con visión anticipatoria a las políticas públicas de seguridad vial para así marcar la diferencia entre una gestión reactiva y una política verdaderamente preventiva.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
La senyora subsecretària per respondre.

*Muchas gracias.
Señora subsecretaria, para responder.*

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

Pues no puedo más —lo primero— que agradecer, por supuesto, las sugerencias y el espíritu y el tono constructivo de su intervención. Por supuesto, todo aporta, todo suma y, sin duda, se tendrá en cuenta.

En concreto, de las tres sugerencias que me hace, la revisión del entorno urbano es una de las cuestiones en las que, cuando vea la luz la modificación del reglamento de circulación para usuarios vulnerables, al que antes me refería, también va a incidir la reforma normativa, ya que se va a establecer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 15

la necesidad de que las ordenanzas municipales regulen de forma específica medidas de acceso de vehículos a zonas restringidas para favorecer la subida y bajada de personas mayores, de movilidad reducida o con discapacidad. Y también se prevé que en las proximidades de centros escolares, centros hospitalarios y centros de personas mayores se implementen medidas específicas de limitación de velocidad, estacionamiento y cualquier otra medida para calmar el tráfico en esas zonas.

En cuanto a la formación, ya le he comentado que, efectivamente, es uno de los puntos donde más se incide. Para que tenga un dato, está prevista la realización de un curso de formación *online* a través de la plataforma Campus DGT, un curso de treinta horas dirigido a los profesionales que trabajan con los mayores: auxiliares de ayuda a domicilio, educadores de centros sociales, responsables de servicios sociales... Tenemos un buen dato: ya son seiscientas las personas que han solicitado matricularse en esta actividad formativa dirigida específicamente a nuestros mayores.

Y con respecto a la colaboración, seña de identidad de la Dirección General de Tráfico, se habla con todos y se buscan colaboraciones siempre que sean beneficiosas para la seguridad vial. En concreto, la colaboración con el Imsero es una de las cuestiones que ya están específicamente recogidas en la Estrategia 2024-2025.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Muchas gracias.

— REALIZACIÓN POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA AUDITORÍA DE SEGURIDAD VIAL (ASV) EN LAS OBRAS DEL NUEVO TRAMO QUE SE ESTÁN EJECUTANDO DE LA RECONVERSIÓN DE LA N-122 EN A-11 ENTRE SAN MARTÍN DEL PEDROSO Y LA FRONTERA PORTUGUESA CONFORME AL REAL DECRETO 345/2011 Y A LA DIRECTIVA 2008/96/CE SOBRE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS.

AUTOR: RAMAJO PRADA, ÓSCAR (GP)

VEDRINA CONESA, MARÍA ELISA (GP)

VERANO DOMÍNGUEZ, BELLA (GP)

(Número de expediente 181/001140).

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

La setena pregunta la saltem perquè ha estat retirada pel grup proponent.

I passem a la vuitena pregunta, en aquest cas també presentada pel Grup Popular i la formula sa senyoria Óscar Ramajo Prada.

La séptima pregunta la vamos a saltar porque ha sido retirada por el grupo proponente.

Pasamos a la pregunta 8, en este caso presentada también por el Grupo Popular y formulada por el señor Óscar Ramajo Prada.

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

Gracias, señora subsecretaria.

Mi pregunta es muy importante para la seguridad vial de una de las carreteras nacionales... **(Problemas técnicos impiden escuchar la intervención durante unos instantes)**. ¿... de San Martín del Pedroso a la frontera con Portugal? Y, si se ha realizado, ¿dónde podemos ver los zamoranos este documento y qué resultados y recomendaciones ha propuesto dicha auditoría?

He utilizado las palabras pequeño tramo en ejecución de kilómetro y medio porque lo que realmente nos gustaría preguntarle es si se ha realizado la auditoría de seguridad vial sobre los 78 kilómetros necesarios para la reconversión total de la N-122 en autovía A-11, desde Zamora capital a la frontera con Portugal, a la que el Gobierno de Pedro Sánchez ha renunciado a ejecutar mintiendo de nuevo a los zamoranos y a los alistanos con dos hechos muy claros. Primero, contratar solamente kilómetro y medio de autovía en siete años, solo para que no caduque el estudio de impacto ambiental prorrogado y que ya ha dejó ultimado el Gobierno del Partido Popular, y proyectar —solo proyectar— la circunvalación de Alcañices en una sola calzada, o sea, no como autovía, sino como carretera convencional.

Este es el triste balance en siete años de Gobierno del PSOE con Zamora y con las infraestructuras tan necesarias para la seguridad vial. ¿Vamos los zamoranos a poder ver estas auditorías de seguridad vial alguna vez?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 16

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Per respondre, la senyora subsecretària.

Muchas gracias.
Para responder, la señora subsecretaria.

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

Señoría, como sabe, se trata de una pregunta que es competencia exclusiva —digamos— del Ministerio de Transportes. Lo que hemos hecho ha sido solicitar información, lógicamente, a este departamento, que es el que tiene que realizar estas actuaciones, y procedo a darle traslado de la información que nos han facilitado.

En cuanto a las auditorías de seguridad viaria, como usted sabe, es en el Real Decreto 345/2011 donde se establece la obligación de realizar estas auditorías. Las auditorías de seguridad viaria formarán parte integrante de los procesos de proyecto y construcción de una carretera nueva y de modificación sustancial de una carretera ya existente en las fases de anteproyecto, proyecto de trazado, proyecto de construcción previa a la puesta en servicio y en la fase inicial en servicio. Serán también objeto de auditorías de seguridad viaria los proyectos de construcción modificados que se redacten en la fase de construcción. Actualmente, el tramo por el que usted se interesa se encuentra en fase de ejecución de obras, según nos informan. Estas se iniciaron el 18 de octubre de 2024. El contrato de obras se realiza con sujeción al proyecto de construcción que fue finalmente aprobado el 14 de marzo de 2023.

Por lo que se refiere a la auditoría de seguridad viaria vigente, se corresponde con la del proyecto de construcción. Al respecto, le puedo informar de que dicho proyecto de construcción, previo a su aprobación, fue sometido a informe de auditoría de seguridad viaria. Este informe de auditoría fue redactado en junio de 2022 y remitido a la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental, con fecha 11 de julio de 2022, para que la dirección del contrato de redacción del proyecto de construcción emitiera informe de respuesta. Este informe de respuesta se remitió con fecha 15 de febrero de 2023, previamente a la aprobación del proyecto de construcción. En este informe de respuesta se han recogido todas las decisiones adoptadas de cara a eliminar o paliar las omisiones y deficiencias, así como puntos críticos desde el punto de vista de la seguridad identificados en esa auditoría, dando respuesta adecuada a todos los puntos de la lista de comprobación del informe que contenían objeciones por parte del equipo auditor. Por parte de la empresa consultora, el equipo auditor y redactor del proyecto de construcción realizó todas las correcciones en el proyecto derivadas de las citadas decisiones que se recogieron en el informe de respuesta. A la vista de este informe, como le decía anteriormente, el proyecto se aprobó definitivamente el 14 de marzo y desde entonces no se han realizado nuevas auditorías, a la espera de que continúe el avance del proyecto.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Té tens per repreguntar i deixarem una miqueta de temps perquè la senyora subsecretària pugui respondre. Endavant, senyoria.

Muchas gracias.
Tiene tiempo para repreguntar y vamos a dejar algo de tiempo para que la señora subsecretaria pueda responder. Adelante.

El señor **RAMAJO PRADA**: Gracias por su contestación, pero creo que tengo que hacerle alguna precisión.

Obviamente, si esa auditoría está hecha, que era obligada por ley, le habrá dicho, en ese tramo de ejecución de kilómetro y medio, que lo que se necesita es que se hagan y se ejecuten los 78 kilómetros restantes. Es lo que tiene que decir una auditoría desde el punto de vista de seguridad vial, que es de lo que estamos hablando. Y le voy a dar más datos. De 2019 a 2024 han sido cuarenta y cinco las víctimas mortales en vías de distinto tipo en Zamora, numerosas de ellas en la N-122, de la que estamos hablando. En mi tierra, en Aliste, a esta nacional se la conoce (**muestra un documento**) como la carretera de la muerte.

Conclusión. Sus auditorías o son defectuosas o son auditorías *fake* si en ellas se concluye que para la mejora de la seguridad vial en la N-122, en Zamora, se renuncia a la reconversión de la nacional en autovía en los 78 kilómetros restantes; o si proyectan circunvalaciones en algunas localidades con una carretera convencional de una calzada; o si son auditorías internas, no públicas, y tampoco realizadas por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 17

profesionales independientes, como, por ejemplo, la que encargará Sánchez después de la dimisión de Santos Cerdán, o como las auditorías de Puente en el Ministerio de Transportes, que han servido para tapar la corrupción de su Gobierno, donde, de no hallar indicios de delito, la UCO ha encontrado irregularidades supuestamente en 128 contratos públicos adjudicados entre los años 2018 y 2021 en las autovías A-68, A-63 y muchas más llevadas a cabo por el triángulo de corrupción del PSOE: Cerdán, Ábalos y Koldo. En resumen, en Zamora, para mejorar la seguridad vial, solo necesitamos la auditoría que ya tiene, pero a la que no le están haciendo caso.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Per respondre, la subsecretària. Molt breument, si us plau.

Muchas gracias.

Para responder, tiene la palabra señora subsecretaria. Muy brevemente, por favor.

La señora **SUBSECRETARIA DE INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Sí, muy brevemente.

Señoría, como le decía anteriormente, trasladaré, por supuesto, todas sus consideraciones al Ministerio de Transportes. En las distintas auditorías que proceden en todos los proyectos, incluido este, no alcanzo a ver que haya nada especial, que haya una intención de demorar este proyecto o de no llevarlo a cabo. Estoy segura de que las auditorías se hacen cuando proceden y en los términos que establece la normativa. No obstante, como le digo, trasladaremos todas sus consideraciones al ministerio competente.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Muchas gracias.

— MEDIDAS QUE ESTÁ ADOPTANDO O VA A ADOPTAR EL GOBIERNO PARA PREVENIR LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO CON FAUNA SILVESTRE EN LAS CARRETERAS NACIONALES DE LA PROVINCIA DE CUENCA.

AUTOR: VERANO DOMÍNGUEZ, BELLA (GP)

VEDRINA CONESA, MARÍA ELISA (GP)

MORALEJA GÓMEZ, TRISTANA MARÍA (GP)

ALFONSO SILVESTRE, ALMA (GP)

CLEMENTE MUÑOZ, RAQUEL (GP)

ABADES MARTÍNEZ, CRISTINA (GP)

ROJAS MANRIQUE, JUAN ANTONIO (GP)

CUEVAS LARROSA, RAÚL (GP)

IBÁÑEZ HERNANDO, ÁNGEL (GP)

HERRERO BONO, JOSÉ ALBERTO (GP)

PÉREZ OSMA, DANIEL (GP)

CORTÉS CARBALLO, MARIO (GP)

PEDREÑO MOLINA, JUAN LUIS (GP)

RAMAJO PRADA, ÓSCAR (GP)

REQUENA RUIZ, JUAN DIEGO (GP)

(Número de expediente 181/001220).

La señora **PRESIDENTA**: Passem a la pregunta número 9. Està formulada pel Grup Popular i, concretament, la formularà, sa senyoria Daniel Pérez Osma.

Muchas gracias.

Pasamos a la pregunta número 9. Está formulada por el Grupo Popular y, concretamente, la formulará su señoría, el señor Daniel Pérez Osma.

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

Señora subsecretaria, más de la mitad de los siniestros en las carreteras de la provincia de Cuenca se producen por choques con animales. En concreto, es la N-420 la que acumula mayor cantidad de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 18

sinistros, con en torno al 9,99 %, seguida de la N-320 e incluso la autovía A-40. Mi pregunta es: ¿qué medidas plantea adoptar o ha adoptado su Gobierno para reducir este número de siniestros?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Per respondre, la senyora subsecretària.

*Muchas gracias.
Para responder, la señora subsecretaria.*

La señora **SUBSECRETARIA DE INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Muchas gracias, señoría.

En primer lugar, me gustaría trasladarle las medidas específicas que lleva a cabo el Ministerio de Transportes en uso de sus competencias y luego, si tengo tiempo, me gustaría poderle informar en la réplica de algunas iniciativas que desarrolla la propia Dirección General de Tráfico.

En cuanto a las actuaciones concretas en esas carreteras que me indica, y según nos informa el Ministerio de Transportes, en la red de carreteras del Estado que discurre por la provincia de Cuenca se han tomado recientemente medidas para tratar de disminuir los accidentes de tráfico con fauna silvestre. En algunos tramos de carreteras donde se han registrado este tipo de accidentes —en concreto, en la N-320, en la A-40 y en la N-III— se instalaron en octubre de 2023 disuasores reflectantes de fauna sobre hitos de arista en algunos tramos de la A-40 y de la N-320. En concreto, entre los puntos kilométricos 281 a 283 y 292 a 294 de la A-40 y entre los puntos kilométricos 150 a 158 de la N-320. Actualmente, se está evaluando la efectividad de estas medidas en estos tramos. También existen en la A-40, en concreto, escapes de fauna que se implantaron entre los años 2012 y 2016, que fueron ejecutados para conseguir que los animales que hayan podido entrar en el ámbito de la vía a través de los enlaces tengan opción de salir de ella a través de estos escapes. Por último, en 2023 se realizó por primera vez en toda España un estudio de lo que se conoce como tramos con especial incidencia de seguridad vial por fauna. En septiembre de dicho año se señalizaron los tramos; en concreto, los tres en donde se tenía detectada esta dificultad: en la A-40, entre los puntos kilométricos 281 a 283; en la A-40 entre el 293 y el 294; y en la N-III, entre el 174 y el 175. Estos tramos están ya debidamente señalizados, como le digo, dentro de este trabajo global, aparte de los habituales despejes de los márgenes, que ayudan a mejorar la visibilidad para que los conductores puedan ver con antelación algún animal que se pueda aproximar a la vía.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Per repreguntar, sa senyoria, senyor Pérez.

*Muchas gracias.
Para repreguntar, su señoría, señor Pérez.*

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

Ha hablado de varias medidas; en concreto, de las disuasoras reflectantes, que ya están en desuso porque muchos animales se acostumbran a ellas y se está demostrando que no reducen la siniestralidad. También ha hablado de las señales P-24, que son meras advertencias. Son señales lumínicas que lo único que hacen, como indica el propio estudio de la DGT, es avisar al conductor. Nada de vallado y tampoco nada de sensor perimetral, que es lo que realmente reduce la siniestralidad.

Pero es que los datos son muy tozudos. En la provincia de Cuenca, entre 2020 y 2025, los accidentes por fauna han subido en torno a un 34 %. Si comparamos enero y febrero del año anterior y de este, han subido un 12,36 %. Es una realidad de la que yo soy muy conocedor, al igual que muchos compañeros, porque nos recorremos las carreteras de la provincia muy a menudo. Y tanto los vecinos como los alcaldes que visitamos nos advierten: Cuidado a la vuelta, que el otro día me crucé con un animal. Créame que es muy habitual encontrarnos con esto. Y es que, en provincias como la nuestra, Cuenca, nos sentimos muy abandonados por el Partido Socialista y por Pedro Sánchez, porque constantemente ridiculiza a los concejales. Y por personas como el ministro de Transportes, al que usted ha hecho referencia, que insulta a los funcionarios por el mero hecho de trabajar en los ayuntamientos. Como cuando falló la luz, que también nos abandonaron. Los municipios de nuestra provincia estuvimos sin 112 y sin comunicación. Fue la Guardia Civil la única que nos ayudó, y en muchos casos patrullas o guardias civiles que no trabajaban y quisieron hacerlo de forma totalmente altruista y sin que se los activara. Es el mismo cuerpo, la misma

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 19

Guardia Civil contra la que ustedes, el Partido Socialista, se encargan de lanzar bulos, Guardia Civil de la que el Partido Popular está orgulloso, y Cuenca cada vez cuenta con menos patrullas. Menos patrullas que están en activo, plazas que no se cubren, como en el Ayuntamiento de Almodóvar, o cuarteles que tienen que pedir vehículos a cuarteles vecinos, como fue el caso de Valverde de Júcar, porque todos los suyos se encuentran averiados, pueblos en los que los agentes acaban patrullando cientos de kilómetros, más lejos del acuartelamiento de zona. ¿Y saben cuál es el resumen de todo? Que el Partido Socialista lo único que hace es tratar a mi provincia con desdén y desprecio.

Señora subsecretaria, le pido, por favor, que tomen medidas, la provincia de Cuenca las necesita. Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
La senyora subsecretària per respondre.

Muchísimas gracias.
Señora subsecretaria, para responder.

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

En esta ocasión, no puedo compartir la mayoría de las apreciaciones, porque me consta que las actuaciones que se están realizando en todos los ámbitos, en concreto, en el ámbito rural, para favorecer a la población que vive en estos entornos, son muchas y eficaces y se hacen desde todos los frentes.

Antes, con la pregunta de los centros de exámenes desplazados no dio tiempo a hablar más, pero la propia Dirección General de Tráfico es un referente en cuanto a proyectos para acercar la Administración a la ciudadanía. Hace poco se ha presentado un proyecto piloto a través del cual la Dirección General de Tráfico garantiza la prestación de todos y cada uno de sus servicios en todos y cada uno de los pueblos de España. Precisamente, cuanto más rural es el entorno, más está la Dirección General de Tráfico. Se ha hecho un proyecto piloto para que, a través de videoconferencias, todos los ciudadanos de todos los pueblos de España puedan realizar sus trámites con la DGT con un funcionario experto y sin necesidad de tener conocimiento en nuevas tecnologías. Se pueden conectar desde cualquier punto de España con la Dirección General de Tráfico. Este proyecto ya se ha implantado en Teruel y ha sido tan beneficioso que estamos pensando en exportarlo al resto del territorio.

Por lo tanto, señoría, en lo que afecta a la Dirección General de Tráfico, que es en lo que estamos hoy aquí centrados, las actuaciones para favorecer al entorno rural son muchas y muy comprometidas.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Muchas gracias.

— MEDIDAS PREVISTAS PARA IMPULSAR DE FORMA INMEDIATA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE GLORIETA EN LA N-II QUE PERMITA MEJORAR EL ACCESO A LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES DE LA PUEBLA DE ALFINDÉN Y BTV, EN LA PROVINCIA DE ZARAGOZA, ASÍ COMO FECHA EN QUE PREVÉ INCLUIR UNA DOTACIÓN ESPECÍFICA EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA SU EJECUCIÓN.

AUTOR: CUEVAS LARROSA, RAÚL (GP)
VERANO DOMÍNGUEZ, BELLA (GP)
VEDRINA CONESA, MARÍA ELISA (GP)
ROJAS MANRIQUE, JUAN ANTONIO (GP)

(Número de expediente 181/001224).

La señora **PRESIDENTA**: Passem a la pregunta número 10, formulada també pel Grup Popular i, en aquest cas, la formularà sa senyoria, senyor Luis Beamonte Mesa.

Pasamos a la pregunta número 10, formulada también por el Grupo Popular. En este caso, la formula su señoría, el señor Luis Beamonte Mesa.

El señor **BEAMONTE MESA**: Buenas tardes, señora subsecretaria.

Buenas tardes también, señorías, especialmente a los miembros del grupo de Gobierno y a los socios de conveniencia. Hoy no es un buen día, llevan unos malos días. Imagino que no es sencillo centrarse

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 20

cuando se está políticamente al borde del abismo —es la vida misma—, pero no hace falta que adopten ningún gesto compungido, con aire de luto emocional, como con el que salió el propio presidente Sánchez. Ya saben quién es este, ¿no? El de profundamente enamorado, profundamente decepcionado. De lo que no se da cuenta es de que los españoles están profundamente hartos de él ya. Bien, no se preocupen, que se hará justicia, por una vía o por otra, que las togas y las urnas les esperan.

Pero vamos a centrarnos en lo que nos toca, señora subsecretaria. Le pongo en el contexto de un municipio, el de La Puebla de Alfindén, en la provincia de Zaragoza, un municipio con un gran crecimiento, que genera una intensa actividad logística, empresarial y también de transporte. Más de cuatrocientas empresas se han instalado en esa zona, en dos polígonos concretos, con miles de trabajadores que, además, sufren a consecuencia de una infraestructura obsoleta, peligrosa y que ha generado muchísimos accidentes. Por eso se demanda una glorieta en la N-II que conecte los polígonos de la Puebla de Alfindén y el BTV. No es un vicio, es una necesidad urgente, por lo que, señora subsecretaria, le solicito hoy aquí un compromiso firme, claro, evidente y concreto, porque son muchos años ya de demora. Y la pregunta que le formulo es: ¿qué medidas piensa adoptar el Gobierno para impulsar de manera inmediata la ejecución de esta glorieta en la N-II? **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Per respondre, la senyora subsecretària.

*Muchas gracias.
Para responder, tiene la palabra la señora subsecretaria.*

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

Según la información que nos ha trasladado el Ministerio de Transportes, que —una vez más— es el competente en relación con el asunto que plantea en esta pregunta, ya en el año 2019 se ejecutó la glorieta de acceso al polígono Malpica-La Puebla de Alfindén, en el punto kilométrico 334 de la N-II. Con esta actuación se eliminó un tramo de concentración de accidentes, transformando la glorieta partida que existía hasta esa fecha en una glorieta cerrada. Y con respecto a la otra glorieta por la que se interesa, la de acceso al polígono BTV-La Puebla de Alfindén, desde la carretera N-II, ese espacio no constituye ningún tramo de concentración de accidentes en este momento, tal y como se puede comprobar en el listado oficial publicado en la página web del Ministerio de Transportes. Según el artículo 6.4 de la Orden de Eficiencia, que es la instrucción que rige la realización de obras por parte del Ministerio de Transportes, este tipo de actuaciones ha de promoverlas y acometerlas el ayuntamiento interesado. La competencia de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se circunscribe a la autorización de estas en el caso en que proceda. Por lo tanto, teniendo en cuenta esta normativa, que establece que no se incluirán en los proyectos actuaciones cuya justificación y necesidad se base en la promoción de desarrollos urbanísticos, polígonos industriales y similares, lo que se hace es implantar un trámite de autorización por parte del Ministerio de Transportes, pero su ejecución y financiación corresponde a los propios ayuntamientos. En esta línea, según nos informan, el ayuntamiento interesado ya ha solicitado formalmente la ejecución de esta nueva glorieta en este punto kilométrico. Se está tramitando esa solicitud dentro del expediente de autorización que está gestionando el Ministerio de Transportes, y en el último trámite —muy reciente— que se ha realizado —según nos indican, mediante Oficio de 26 de mayo del 2025 del mes pasado— se ha requerido al ayuntamiento la subsanación de la documentación presentada por tener algunas deficiencias formales. Una vez se reciba la subsanación que se ha requerido, continuará la tramitación del expediente y esperemos que la correspondiente autorización.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Per repreguntar, sa senyoria, el senyor Beamonte.

*Muchas gracias.
Para repreguntar, tiene la palabra el señor Beamonte.*

El señor **BEAMONTE MESA**: Muchas gracias, presidenta.

El ayuntamiento actúa porque el Gobierno no hace nada al respecto desde hace muchísimos años. Podrá verse la realidad como se quiera ver, pero yo la veo perfectamente y la veo en muchas ocasiones. Son miles los trabajadores que a diario pasan por esa zona. Por lo tanto, soy consciente también de la cantidad de accidentes que se han producido al respecto. El Gobierno lo sabe, pero probablemente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 21

prefiere actuar de una manera más discrecional, porque siempre es mejor que, cuando quienes gobiernan en esa comunidad no son del mismo color político —o sí son del mismo color político, pero no son muy amigos—, se desvíen las actuaciones y se hagan las inversiones donde están aquellos que dan un mejor apoyo parlamentario. No resulta suficiente ni bastante cuanto usted me manifiesta, sabedores de los antecedentes que le acabo de manifestar.

No es un capricho, como le decía en mi primera intervención; es una necesidad urgente. El ayuntamiento actúa porque no actúa el Gobierno, dejémoslo bien claro. Aragón, como otras comunidades —y lo han dicho antes un miembro de SUMAR y algún compañero mío...

La señora **PRESIDENTA**: Tiene que ir acabando, señor diputado.

El señor **BEAMONTE MESA**: ... merece respeto, merece inversión y atención, y es lo que yo le demandaba. Usted me ha contestado, y se la agradezco, pero piense que no es una respuesta suficiente a la demanda real y necesaria del municipio y del propio entorno.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Si molt breument vol fer una resposta, molt breument.

Muchas gracias.

Si quiere responder, hágalo muy brevemente, por favor.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Simplemente, quiero tomar nota del interés que nos ha trasladado, señoría, y lo trasladaré también al Ministerio de Transportes para que se interesen por el expediente en concreto y lo agilicen para sacarlo adelante lo antes posible, dado el interés que existe.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Muchas gracias.

— MEDIDAS PREVISTAS PARA GARANTIZAR UN ACCESO ÁGIL Y SUFICIENTE A LAS PRUEBAS PRÁCTICAS DE OBTENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR, ANTE LA EVIDENTE SATURACIÓN DEL SISTEMA Y LOS RETRASOS GENERALIZADOS EN LA ASIGNACIÓN DE EXÁMENES, ESPECIALMENTE EN DETERMINADAS PROVINCIAS.

AUTOR: VERANO DOMÍNGUEZ, BELLA (GP)

VEDRINA CONESA, MARÍA ELISA (GP)

MORALEJA GÓMEZ, TRISTANA MARÍA (GP)

ALFONSO SILVESTRE, ALMA (GP)

CLEMENTE MUÑOZ, RAQUEL (GP)

ABADES MARTÍNEZ, CRISTINA (GP)

ROJAS MANRIQUE, JUAN ANTONIO (GP)

CUEVAS LARROSA, RAÚL (GP)

IBÁÑEZ HERNANDO, ÁNGEL (GP)

HERRERO BONO, JOSÉ ALBERTO (GP)

PÉREZ OSMA, DANIEL (GP)

CORTÉS CARBALLO, MARIO (GP)

PEDREÑO MOLINA, JUAN LUIS (GP)

RAMAJO PRADA, ÓSCAR (GP)

REQUENA RUIZ, JUAN DIEGO (GP)

(Número de expediente 181/001226).

La señora **PRESIDENTA**: Passaríem a la pregunta número 11, pel Grup Popular també. I farà la defensa de la proposta, sa senyoria Bella Verano Domínguez.

Vamos a pasar a la pregunta número 11, también del Grupo Popular.

La defensa de la propuesta irá a cargo de la señora Verano Domínguez.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 22

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: Muchas gracias, presidenta.

Muchas gracias, señora subsecretaria, por venir hoy a contestar nuestras preguntas.

Hoy quiero hablarles de algo que muchos ciudadanos viven en silencio, de jóvenes que acaban su formación pero que no pueden examinarse, de familias que hacen esfuerzos para pagar clases de conducir y luego ven cómo pasan semanas o meses sin tener una fecha, o de autoescuelas que no pueden planificar ni crecer porque el sistema no responde. No es solo un atasco burocrático, es un obstáculo que retrasa la vida, especialmente en zonas rurales —hemos hablado aquí mucho sobre zonas rurales—, donde tener un carné no es un lujo; es la única forma de llegar al trabajo, a una entrevista o de ir al médico.

Mientras eso pasa, en muchas provincias crece una sensación de abandono, de que el sistema va tarde, va mal y va sin rumbo. Por eso, por responsabilidad política y por la empatía hacia miles de ciudadanos que no tienen altavoz, les formulo esta pregunta: ¿qué va a hacer el Gobierno para que sacarse el carné de conducir no dependa de una espera de meses para hacer el examen práctico?

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Per respondre, la senyora subsecretària.

Muchas gracias.

Puede responder, señora subsecretaria.

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

En efecto, traslada un asunto que en el ministerio y en la Dirección General de Tráfico nos preocupa especialmente, y por esa preocupación es precisamente por lo que se ha venido haciendo un esfuerzo importantísimo en estos últimos años. Lo que pretendemos hacer es continuar y, en la medida de lo posible, aumentar ese esfuerzo que ya se viene realizando.

En estos últimos siete años se han reforzado las ofertas de empleo público de examinadores, y en total han sido 732 las personas que se han incorporado al colectivo de examinadores de la DGT desde el año 2018. Es, con mucha diferencia, el colectivo con más incorporaciones dentro de la DGT en la última década. Y para el futuro más inmediato, para este verano, para el año 2025, el proceso selectivo ya está en marcha y permitirá de nuevo el aumento de plantilla de examinadores. Está previsto que en septiembre ya se puedan incorporar a sus puestos de trabajo 102 examinadores nuevos, lo que incidirá, sin lugar a duda, en la capacidad de realizar pruebas para la obtención de los distintos permisos.

En todo caso, sabemos que en determinadas épocas del año, en determinadas provincias y en determinados momentos esto no es suficiente para absorber los picos de demanda que se puedan estar produciendo, y por eso, siempre que es necesario, acudimos al nombramiento de funcionarios interinos para que puedan realizar estas funciones como refuerzo de los funcionarios de carrera. Han sido 365 las personas que se han incorporado en estos años para dar un soporte extra a esta labor examinadora, y también se implantó hace un tiempo, precisamente para cubrir las necesidades allí donde se producen de manera más intensa, una plantilla de quince examinadores itinerantes que se trasladan de unas provincias a otras para cubrir esta demanda. Además, siempre que es necesario, se establece un sistema de horas extras. Esto supone que ha aumentado el ritmo de pruebas que se han realizado, y lo más importante es que, gracias a estas medidas de incremento de la oferta de empleo, tenemos ahora mismo la RPT del personal examinador al 97 %, lo que no impedirá que sigamos aumentando las ofertas de empleo en años sucesivos para poder absorber la demanda de los ciudadanos.

Gracias.

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: Muchas gracias, señora subsecretaria.

Nos ha dicho que hay más examinadores que nunca, pero lo que usted no cuenta es que durante muchos años no se han cubierto jubilaciones, que se ha tirado de interinos sin estabilidad alguna y que muchas provincias siguen igual o peor que hace una década. Eso no es refuerzo, es tapar un agujero tarde y mal. Además, si el sistema necesita tirar constantemente de horas extra —como ha dicho usted—, de equipos itinerantes y de soluciones provisionales, entonces están ustedes reconociendo algo muy claro, y es que el sistema ordinario no funciona. Y no lo digo yo, lo dice la realidad que viven miles de personas que se encuentran con este escollo cada vez que se van a examinar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 23

Además de todo esto, ahora conocemos —salió ayer una noticia— que el PSOE está negociando con sus socios el traspaso de las competencias a Cataluña de los exámenes de conducir. Dicen que en Cataluña hay 75 700 alumnos de autoescuela que han aprobado la prueba teórica y que para obtener el permiso tienen enormes dificultades. Tienen en Cataluña a 75 700 alumnos de autoescuela esperando, y en el resto de España tienen a miles y miles, incluso en un número superior al de Cataluña.

Lo digo con claridad: esto no puede ser la solución para arreglar lo que está roto. Señorías, si algo no funciona, la obligación del Gobierno es arreglarlo para todos. Lo decimos antes de que ocurra, porque estáis negociando: no puede haber territorios de primera, donde se descentraliza lo que falta para que allí funcione, y otros territorios de segunda, donde los ciudadanos siguen esperando a que se les arregle el problema. El carné de conducir no puede depender del código postal donde vivas en este país, porque entonces no estamos hablando de movilidad, estamos hablando de desigualdad. Y eso, señora subsecretaria, es una decisión política profundamente injusta.

Señora subsecretaria, no se trata de dar cifras como las que usted ha aportado, sino de dar más certezas, más soluciones reales. Porque mientras el Gobierno está exhibiendo estadísticas, hay jóvenes que pierden oportunidades, hay padres que gastan lo que no tienen y hay un país que empieza a dudar de si este sistema sirve a todos por igual. Para muchos, el carné de conducir es la llave de su primer empleo, de su independencia y de su futuro.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene que acabar, señoría.

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: Hagamos que no sea una lotería, sino un derecho garantizado. Nada más y muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Molt breument, si vol respondre la senyora subsecretària.

Muchas gracias.
Si quiere responder, señora subsecretaria, hágalo brevemente, por favor.

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

Todas las cifras y datos que le he facilitado son para todo el territorio nacional, sin distinción. En Cataluña se aplicarán exactamente las mismas medidas que se van a implantar en el resto de los territorios. Los nuevos funcionarios que se incorporen en verano irán, en el porcentaje que corresponda, a Cataluña según cómo se encuentre la plantilla y sobre la base de los mismos criterios de reparto que se aplicarán al resto de los territorios. No tenga la más mínima duda.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Muchas gracias.

— MEDIDAS PREVISTAS POR EL GOBIERNO ANTE LOS RETRASOS EN LOS CENTROS DE EXÁMENES DE CONDUCIR, ESPECIALMENTE EN LOS MESES DE VERANO.

AUTOR: LÓPEZ MARAVER, ÁNGEL (GVOX)
ALCARAZ MARTOS, FRANCISCO JOSÉ (GVOX)
(Número de expediente 181/001229).

La señora **PRESIDENTA**: Passem a la pregunta número 12 formulada pel Grup VOX i, en aquest cas, la formula sa senyoria el senyor Francisco José Alcaraz Martos.

Pasamos a la pregunta número 12, formulada por el Grupo VOX. La pregunta va a cargo del señor Francisco José Alcaraz Martos.

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

Una previa, señora subsecretaria. En la anterior pregunta hemos hablado precisamente de las infracciones que se cometen por conductores extracomunitarios y usted no ha contestado ni una sola palabra a la pregunta que le he realizado. Usted se ha dedicado a ampliar la información de los acuerdos que tenemos en España con la Comunidad Europea. He hecho, incluso, lecturas de los acuerdos que tenemos con Marruecos, le he puesto el ejemplo de Marruecos, de Gibraltar, pero no me ha contestado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 24

nada. Entonces, le agradecería que, en adelante, si yo le pregunto por los conductores extracomunitarios, no me hable de la legislación comunitaria, porque Marruecos y Gibraltar no tienen nada que ver con el resto de Europa.

La pregunta que hacemos en este momento ya se ha desarrollado por la anterior interviniente, esto es como el día de la marmota, porque cada año —y llevo dos legislaturas en esta comisión— siempre se suscita el mismo problema. Pero ustedes siempre sacan pecho cuando llegan estas fechas. En CNAE dicen que va a haber 119 examinadores. **(Muestra un documento)**. Usted ha dicho 112, pero aquí dicen que 119. Pero las autoescuelas dicen que todavía hay 52 vacantes **(muestra otro documento)**, que no se llega al 100%. Las asociaciones **(muestra otro documento)** dicen que va a haber colapso y hasta dos meses de retenciones, por ejemplo, en Alicante. **(Muestra otro documento)**.

Señora subsecretaria, estamos cansados. Pero este no es un problema solo de ustedes, del actual Gobierno; en 2014, ya entonces, tres de cada diez autoescuelas no podían examinar. Es un problema que venimos arrastrando desde hace años. Aquí está el mapa que realizó CNAE en el año 2014. **(Muestra otro documento)**. Ustedes respondieron en el 2020 que iban a incorporar a guardias civiles. **(Muestra otro documento)**. En 2020, el señor Pérez Navarro decía que para hacer esos 180 000 exámenes teóricos que estaban pendientes se iba a llevar a cabo un aumento de la plantilla. **(Muestra otro documento)**.

Nos engañan año tras año. Mientras tanto, como bien han comentado, los jóvenes que viven en los pueblos pequeños no tienen otro medio de desplazarse más que con el coche. Sobre todo, hay un sector empresarial que está sufriendo ahora mismo, el de los conductores de autobuses y de camiones, que no tienen acceso a sacarse el carné de conducir. Esto está paralizando gran parte del desarrollo industrial en nuestro país. Por lo tanto, de verdad, ¿alguna vez van a decir la verdad y van a poner solución a este problema de los exámenes?

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Per respondre, la senyora subsecretària.

*Muchas gracias.
Puede responder la señora subsecretaria.*

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Señora presidenta, no sé si, por una cuestión de orden, puedo disponer de unos segundos para responder a lo que dicho sobre la primera pregunta. Lo que me pasó es que pensé que habría una réplica y no me di cuenta de que, al haber consumido la totalidad del tiempo, ya no había réplica.

La señora **PRESIDENTA**: Adelante.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Es cierto que no tuve ocasión de contestarle respecto de los conductores no comunitarios.

Con los conductores no comunitarios, a los que no se aplica ese sistema que le comenté de la directiva, estamos trabajando en la vía de los acuerdos bilaterales con los países. Es la vía que tenemos para poder solucionar este problema: llegar a acuerdos con los países para que ese intercambio de información, cuando se producen las sanciones, se pueda traducir en el pago efectivo de estas sanciones. En esta vía es en la que estamos trabajando. Hay dos países que tienen una incidencia especial en este ámbito: Reino Unido y Suiza. Las estadísticas nos lo dicen. Con Reino Unido ya se llegó al acuerdo. Está publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de marzo de 2023. Por lo tanto, con los ciudadanos residentes en Reino Unido ya tenemos ese sistema que permite el pago de las multas. Ahora mismo estamos en plena negociación con Suiza, porque es un país que también hemos detectado que tiene mucha incidencia en este ámbito. Se lo quería decir, no me dio tiempo antes y tenía usted razón: no le respondí a la pregunta sobre los ciudadanos no comunitarios.

Para no gastar del todo el tiempo, con respecto a los examinadores, señoría, tengo que insistir en lo que decía en la anterior pregunta. Se está haciendo un esfuerzo enorme a través de las ofertas de empleo público, a través del refuerzo con funcionarios interinos allí donde hacen falta, con horas extras y examinadores itinerantes. Sabemos que es un servicio público que los ciudadanos demandan y que no lo demandan por capricho, sino que necesitan el carné de conducir. Por eso, hacemos un especial esfuerzo en solicitar todos los años a la Secretaría de Estado de Función Pública que nos autorice estas ofertas de empleo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 25

El número de exámenes se está incrementando. Es verdad que inciden otros factores y ahora los estamos empezando a analizar para ver cómo pueden evolucionar, porque el número de aptos en los exámenes de conducir está descendiendo progresivamente. Los porcentajes están bajando. Eso supone que las mismas personas necesitan examinarse más veces porque no aprueban a la primera cada vez con más facilidad. Se están produciendo circunstancias que hay que ver cómo evolucionan dejando pasar un poquito el tiempo. Y si eso se convierte en una circunstancia estructural, habrá que adaptar las plantillas a todas estas circunstancias; pero el esfuerzo que se hace para poder prestar este servicio, créame, es importante.

Gracias y disculpe.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Me temo, señoría, que no le queda ya tiempo para repreguntar.

— **PLANES PREVISTOS POR EL GOBIERNO PARA REDUCIR LA PROBABILIDAD DE SINIESTRALIDAD VIAL ASOCIADA A LA CRECIENTE ANTIGÜEDAD DEL PARQUE MÓVIL ESPAÑOL.**

AUTOR: LÓPEZ MARAVER, ÁNGEL (GVOX)

ALCARAZ MARTOS, FRANCISCO JOSÉ (GVOX)

(Número de expediente 181/001230).

— **EFICACIA DE LAS MEDIDAS DEL GOBIERNO PARA MINIMIZAR LA SINIESTRALIDAD VIAL.**

AUTOR: LÓPEZ MARAVER, ÁNGEL (GVOX)

ALCARAZ MARTOS, FRANCISCO JOSÉ (GVOX)

(Número de expediente 181/001231).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la pregunta número 13, también del Grupo VOX.

Formula la pregunta su señoría el señor Francisco José Alcaraz Martos.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Gracias, presidenta.

Le preguntábamos qué va a hacer el Gobierno para minimizar la siniestralidad vial. Es evidente que en estos últimos años el número de accidentes ha ido en aumento y, obviamente, se ha hecho poco o nada, porque los resultados están ahí. Sin embargo, los conductores sí están viendo que hay un aumento de control en las carreteras, sobre todo, con esta masificación de radares que se está llevando a cabo en muchas carreteras. Además, muchos de esos radares no se están llegando a poner en sitios donde un exceso de velocidad realmente puede generar un peligro.

¿Qué es lo que pasa? Que se ve un afán recaudatorio de la Administración. No bajan las muertes en carretera; aumenta, como usted bien ha comentado, el número de accidentes en ciclomotores; sigue habiendo muchos más fallecidos; las muertes en carretera de doble sentido han aumentado sustancialmente. Todo eso gracias a la medida que ustedes, la DGT y este Gobierno, implantaron con la prohibición de poder aumentar en un 20% la velocidad de la vía para poder adelantar. El tiempo nos ha dado la razón. A mí no me preocupa que me dé la razón o que me la quite, no es algo que me vaya a afectar, pero sí ha afectado a las personas que han fallecido, precisamente, por esa medida, errónea a todas luces, que llevaron ustedes a cabo. Por lo tanto, ¿qué están haciendo para mejorar ese declive, esa debacle a que están llevando ustedes las cifras de mortalidad en las carreteras?

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Per respondre, la senyora subsecretària.

Muchas gracias.

Puede responder la señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Con respecto a las cifras de siniestralidad vial, nunca podremos decir que tenemos buenas cifras. Jamás. Pero no creo que podamos hablar de debacle. Los últimos datos nos indican que las medidas que se están implantando son medidas integrales y afectan a todas las posibilidades de actuación que se nos abren. Esas medidas están teniendo sus resultados.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 26

La cifra de fallecidos en carretera el año pasado, finalmente, se cerró en 1145. Estamos ahora mismo cerrando las cifras de fallecidos en ciudad. Es provisional, pero prevemos un descenso del 10% de fallecidos en entornos urbanos. Un 10% de fallecidos en nuestras ciudades supone una mejora significativa en el ámbito urbano. ¿A qué se debe? A los 30 kilómetros/hora, al calmado del tráfico en las ciudades que se implantó recientemente y ya nos está permitiendo constatar ese 10% menos de fallecidos.

En el año 2024 se registraron veintiocho días con cero fallecidos en nuestras carreteras. Son muy pocos veintiocho días, pero son veintiocho días en los que nadie falleció, lo cual nos indica que es posible y que tenemos que seguir trabajando para que ese número de días sin fallecidos siga incrementándose.

Las últimas cifras —y me voy a lo más reciente, con datos de hoy mismo que hemos sacado para esta comparecencia— indican que estamos en un descenso del 2% respecto del mismo periodo del año anterior. Por lo tanto, las cifras siguen bajando y siguen mejorando.

Con respecto a la medida a la que usted se refería de reducción de 100 a 90 kilómetros/hora que se introdujo en el año 2019, éramos de los pocos países europeos que aún manteníamos el límite de 100 kilómetros, y en ese mismo año las muertes en el conjunto de las carreteras convencionales se redujo un 10%. Pero el dato más sólido es este: comparando los tramos donde se redujo el límite con los que ya estaban en 90 kilómetros/hora, en los tres años siguientes a la medida las muertes disminuyeron en un 19% en los tramos que pasaron de 100 a 90.

Por lo tanto, señoría, sin triunfalismos, en los que jamás jamás podemos caer cuando hablamos de siniestralidad vial, sí es cierto que las medidas que se están implantando están teniendo efecto y están ayudando a que sea menor el número de personas que se dejan la vida en la carretera.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Per repreguntar, el senyor Alcaraz, sa senyoria.

*Muchas gracias.
Puede repreguntar el señor Alcaraz.*

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Un matiz. Me refería a los adelantamientos, no a que bajara la velocidad de 100 a 90, sino a cuando se podía superar en 20 kilómetros el límite para adelantar a un vehículo por carreteras convencionales. Los datos están ahí, y ahí están los expertos que lo han dicho.

Pasa igual con la siniestralidad, donde tiene mucho que ver que los conductores españoles tengan una economía bastante mermada y no podamos sustituir los coches de un parque móvil que tiene 14,2 años, de los más antiguos de Europa, y sin sistemas ADAS. Los sistemas ADAS pueden evitar en treinta años 250 000 muertes, lo que supone el 1% del PIB, 11 000 millones de euros de hospitalizaciones, indemnizaciones, muertes, bajas, etcétera.

Por lo tanto, creo que también hay una responsabilidad por parte de este Gobierno para que los conductores puedan llevar a cabo un cambio a un vehículo más nuevo y que no tengamos que estar conduciendo vehículos que no tienen las tecnologías que podrían salvar vidas. Eso también es responsabilidad muy directa de su Gobierno.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Si vol respondre molt breument, si us plau.

*Muchas gracias.
Si quiere responder, por favor, muy brevemente.*

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Crisóstomo Sanz): Intervengo muy rápido para coincidir, efectivamente, con la apreciación que ha hecho de que los dispositivos ADAS, las ayudas a la conducción, son un elemento fundamental para reducir los índices de siniestralidad. Por eso se realizan campañas para favorecer la adquisición de vehículos nuevos que ya incorporan estos dispositivos. En estos momentos, todos los coches de nueva homologación deben incorporar de serie al menos ocho sistemas: detector de somnolencia, asistente de velocidad inteligente, alerta de tráfico cruzado, caja negra, alerta de cambio involuntario de carril, sistema de frenado de emergencia, inhibidor de arranque con alcoholímetro y alerta de uso del cinturón en todas las plazas. Hay un calendario que seguro que conocen, señorías (**muestra un documento**), en donde se establece, según el tipo de dispositivo, el plazo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 27

en el que será obligatorio, y en esto es muy importante incidir y favorecer que los ciudadanos renueven el parque de vehículos, y las ayudas a la adquisición de vehículos nuevos son un gran instrumento para conseguirlo.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I finalment, la darrera de les preguntes del Grup VOX i la fórmula també sa senyoria, Francisco José Alcaraz Martos.

Muchas gracias.

Por último, la última pregunta, del Grupo VOX, será formulada también por don Francisco José Alcaraz Martos.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Es la pregunta de la...

La señora **PRESIDENTA**: Sí, la número 14, sobre la eficacia de las medidas del Gobierno para minimizar la siniestralidad vial.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Es la que acabo de hacer.

La señora **PRESIDENTA**: Entonces, ¿ya está?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Ha utilizado la réplica.

La señora **PRESIDENTA**: Ah, porque ha utilizado la réplica para la 14. Bien, pues lo dejamos así.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Queda una nada más, la número 16.

La señora **PRESIDENTA**: No, la número 16 es una PNL.

Entonces, acabamos aquí las preguntas. Antes de pasar al debate de las proposiciones no de ley, suspendemos dos minutos para despedir a la señora subsecretaria y continuamos.

Muchas gracias. **(Pausa)**.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **RELATIVA A REVISAR EL SISTEMA DE ETIQUETAS AMBIENTALES PARA AJUSTARLO A LAS EMISIONES REALES Y ESTUDIAR LA ARMONIZACIÓN EN EL SENO DE LA UE PARA NO PERJUDICAR LA LIBRE CIRCULACIÓN EN LAS ZONAS TRANSFRONTERIZAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/002214).**

La señora **PRESIDENTA**: Bé, doncs si l'is hi sembla continuem amb la sessió. Recordo els temps: cinc minuts pel proponent, tres per als esmenants i tres per a la resta de grups, com sempre.

Molt bé. Doncs començaríem amb la PNL número 19 que és la proposició no de llei relativa a revisar el sistema d'etiquetes ambientals per ajustar-lo a les emissions reals i estudiar l'harmonització en el si de la Unió Europea per no perjudicar la lliure circulació a les zones transfrontereres.

El Grup Parlamentari Basc és l'autor i la defensa d'aquesta iniciativa la farà sa senyoria, senyora Nerea Rentería Lasanta.

Endavant, si us plau.

Bien, si les parece, vamos a continuar con la sesión. Les recuerdo los tiempos: cinco minutos para el proponente, tres para quienes presentan las enmiendas y tres para el resto de los grupos, como siempre.

Vamos a empezar con la PNL número 19, relativa a revisar el sistema de etiquetas ambientales para ajustarlo a las emisiones reales y estudiar la armonización en el seno la UE para no perjudicar la libre circulación en las zonas transfronterizas, presentada por el Grupo Parlamentario Vasco.

Para defenderla, tiene la palabra la señora Nerea Rentería Lasanta.

La señora **RENTERIA LASANTA**: Señora presidenta, muchas gracias. Señorías, muy buenas tardes. Arratsalde on.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 28

En primer lugar, quiero agradecer que haya sido posible este cambio en el orden de presentación de esta PNL.

Hoy, en nombre del Grupo Parlamentario Vasco, voy a defender esta proposición no de ley que plantea una cuestión fundamental para la movilidad sostenible, para la equidad entre territorios y, sobre todo, para la justicia con los ciudadanos y ciudadanas, que es la necesidad de revisar el actual sistema de etiquetas ambientales aplicado a los vehículos en España e impulsar en el seno de la Unión Europea un etiquetado ambiental para vehículos interoperable que facilite el tránsito de la ciudadanía, sobre todo en las zonas transfronterizas de nuestro país.

Vivimos en una Europa sin fronteras físicas, pero con barreras invisibles a veces absurdas. Una de ellas es, precisamente, el etiquetado ambiental de vehículos. Lo que comenzó como un instrumento válido para promover la reducción de emisiones se está convirtiendo en una herramienta a veces injusta y poco eficaz. El sistema actual de etiquetado ambiental de los vehículos gestionado en España por la Dirección General de Tráfico fue diseñado en 2016 y está basado en la fecha de matriculación, lo que genera que dichas etiquetas no siempre se correspondan con el impacto ambiental que tienen los vehículos. Vemos necesario que haya mayor precisión en los criterios, que se ajusten y que realmente ayuden a reducir la contaminación en los municipios. Por ejemplo, los vehículos diésel Euro 6, que en pruebas de laboratorio cumplen los estándares, pueden emitir cantidades elevadas de óxido de nitrógeno en condiciones reales de conducción. Asimismo, ciertos vehículos híbridos enchufables reciben la etiqueta cero emisiones, a pesar de que muchos de ellos operan habitualmente mediante el motor térmico, generando emisiones significativas. Estas inconsistencias impactan directamente en políticas públicas como el acceso a zonas de bajas emisiones, la fiscalidad ambiental y los programas de incentivos a la renovación del parque automovilístico de los que se hablaba antes en las preguntas. Además, generan percepciones de injusticia entre los ciudadanos y ciudadanas, dificultando la aceptación social de las políticas de movilidad sostenible. Pedagogía, sí, pero certidumbre, también.

A esta situación se suma un problema adicional de creciente relevancia, la falta de interoperabilidad del etiquetado ambiental a nivel europeo en el contexto del establecimiento bajo normativa local, mancomunal o regional de zonas de bajas emisiones en distintos municipios, en los que observamos que no se da la interoperabilidad en cuanto a las etiquetas ambientales de uso obligatorio entre los Estados miembros, lo que dificulta identificar el tipo de vehículo en cuanto a emisiones se refiere.

En la Unión Europea, donde la libre circulación es uno de los pilares que hay que preservar, el requisito del uso de diferentes distintivos ambientales emitidos por Administraciones de diferentes Estados miembros supone un perjuicio en las zonas transfronterizas, donde el intercambio de la actividad económica es fundamental. Por ejemplo, este es el caso de Iparralde. Además, la falta de claridad ante la carga administrativa y burocrática se traduce en desafección hacia la Unión Europea. En estos momentos nos encontramos con que cada Estado tiene su sistema de etiquetado ambiental. Por ejemplo, la implantación de etiquetas ambientales en las zonas de bajas emisiones en Iparralde estaba prevista para el 1 de junio de este mismo año y, aunque la entrada en vigor ha quedado paralizada por el momento por la Asamblea Nacional de Francia, si se implantara tal y como estaba previsto, podría generar un problema para los ciudadanos y las ciudadanas de Euskadi, sobre todo para guipuzcoanos y guipuzcoanas, para navarros y navarras que cruzan a diario a Iparralde, al país vasco francés, y hablamos de alrededor de 62000 vehículos diarios que por distintos motivos cruzan esta frontera.

La Comisión Europea ya ha reconocido esta necesidad, ya que en marzo de 2023 el Parlamento Europeo solicitó avanzar hacia criterios comunes en el etiquetado ambiental de vehículos para evitar discriminaciones entre los Estados miembros. Sin embargo, el proceso es lento y debemos liderar este impulso. No podemos permitir que en las zonas transfronterizas sufran por falta de coordinación europea. No se trata de ir en contra de los objetivos ambientales; al contrario, una correcta clasificación de los vehículos resulta fundamental para lograr ciudades más limpias y avanzar hacia la descarbonización. Pero debemos hacerlo con justicia social, no podemos castigar a quienes dependen del coche para su actividad diaria por decisiones técnicas mal calibradas o desactualizadas, como tampoco podemos permitir que la movilidad de los trabajadores y de las trabajadoras se vea penalizada, mientras que grandes ciudades permiten una circulación privilegiada a vehículos supuestamente limpios pero contaminantes en la práctica.

Por tanto, con esta proposición no de ley pedimos promover una revisión técnica de las etiquetas ambientales, incluyendo criterios como emisiones reales en condiciones de conducción, eficacia energética, análisis del ciclo de vida de emisiones y autonomía eléctrica útil en vehículos híbridos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 29

enchufables, e instamos también a hacer un esfuerzo político para lograr la interoperabilidad europea a fin de evitar perjuicios a la ciudadanía, sobre todo en zonas transfronterizas, como Euskadi.

Señorías, muchas gracias. Eskerrik asko.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Com no hi ha esmenes, és el torn de fixar posicions.

En primer lloc, el Grup Plurinacional SUMAR, i ho defensarà sa senyoria el senyor Félix Alonso Cantorné.

Muchas gracias.

Como no hay enmiendas, es el turno de fijar posiciones.

En primer lugar, el Grupo Plurinacional SUMAR, y lo defiende el señor Félix Alonso.

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

El principal problema de la salud de los ciudadanos de las grandes áreas urbanas es la contaminación, y, por tanto, las zonas de bajas emisiones son un gran què, un gran avance que no podemos perder. Hablamos de centenares de muertes, hablamos también de problemas respiratorios de miles de ciudadanos, por lo que resulta importantísimo seguir con las zonas de bajas emisiones.

Esto no quiere decir que no se pueda hacer un análisis acerca de cómo están implantadas las cosas en estos momentos y buscar mejoras, tal como propone el Partido Nacionalista Vasco. Nosotros entendemos que su propuesta entra en una dinámica de sentido común y, por tanto, el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR la dará apoyo.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Pel Grup Parlamentari VOX, sa senyoria el senyor Francisco José Alcaraz Martos.

Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Francisco José Alcaraz Martos.

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

Señorías, esta PNL lo único que pretende es una determinada traducción respecto a las zonas de bajas emisiones, es decir, que unos cuantos privilegiados que puedan comprar un vehículo eléctrico, así como sus hijos, puedan respirar un aire limpiísimo en esas zonas de bajas emisiones, para lo cual el resto de los ciudadanos han de vivir en zonas de altas emisiones y soportar el tráfico, la contaminación, etcétera. Obviamente, incide sobre un privilegio que le cuesta reconocer al PNV.

Este es un problema que venimos arrastrando desde hace tiempo, porque era el propio Partido Popular aquí, en Madrid (**muestra una fotografía**), pendiente de una resolución, el que prometía que iba a eliminar todas las zonas de bajas emisiones; finalmente, la justicia lo echó para atrás, cuando se recurrió. Pero también tenemos, como bien se ha comentado ya, que Francia ha eliminado la zona de bajas emisiones (**muestra un recorte de prensa**). Y aquí estamos hablando de cambiar la etiqueta de los vehículos que pueden entrar en zonas de bajas emisiones, cuando hemos conocido esta semana que el propio presidente de Toyota (**muestra otro recorte de prensa**), que precisamente creo que sabrá algo más que nosotros sobre emisiones, dice que nueve millones de coches eléctricos contaminan tanto como veintisiete millones de coches híbridos, es decir, que los coches eléctricos dejan una huella de carbono muy superior a la de los coches que no solo son eléctricos.

Señorías, no vamos a apoyar esta iniciativa. Si ustedes quisieran dar ejemplo a las personas que viven en el centro de las ciudades, en ese fanatismo con el que ustedes aluden al cambio climático, en el Congreso no habría, como se ha publicado recientemente en un informe (**muestra un documento**), de trescientos cincuenta, solo tres diputados que tienen coche eléctrico.

Por tanto, con esta medida lo que ustedes están haciendo es promover una zona para privilegiados, frente al trabajador, frente al obrero, que no puede comprarse un coche eléctrico, que no puede cambiar de coche y, por tanto, cambiar su etiqueta. Lo que ustedes hacen precisamente es incidir sobre los privilegios de unos cuantos que se lo pueden permitir, frente a la mayoría de los españoles, que cada vez llegan con más dificultades a final de mes y mucho menos pueden comprar un vehículo.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 30

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Pel Grup Parlamentari Socialista, sa senyoria el senyor Daniel Senderos Oraá.

Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Daniel Senderos Oraá.

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

Hoy el Grupo Parlamentario Vasco nos trae una iniciativa para revisar el sistema de etiquetas ambientales. De sobra es conocido que nos encontramos ante dos retos de gran magnitud, el cambio climático y la polución atmosférica. Desde el Grupo Parlamentario Socialista queremos poner en valor el trabajo realizado por el Gobierno de España para luchar contra el cambio climático y la polución atmosférica mediante la elaboración de herramientas como la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima y el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica, en los que se establece la creación de zonas de bajas emisiones con un objetivo claro: mejorar la calidad del aire, promover la movilidad activa, desarrollar un transporte más sostenible, recuperar el espacio público para los peatones e impulsar la eficiencia energética en el transporte, para lo que las etiquetas de la DGT han jugado un papel fundamental, respecto a las cuales quiero señalar que también tienen un objetivo claro y son un instrumento eficaz para que los ayuntamientos puedan prohibir el tráfico por problemas de contaminación local. Por tanto, señorías, los propios ayuntamientos ya tienen competencias para tomar medidas para paliar la contaminación local.

Por último, para terminar, el principal objetivo debe ser consolidar las zonas de bajas emisiones. Este debe ser nuestro principal fin, aprovechando que estos distintivos están muy arraigados entre la población, de modo que su revisión actualmente podría crear confusión, al encontrarnos en plena transición hacia vehículos menos contaminantes, lo cual no impide, sin embargo, que, una vez consolidadas las zonas de bajas emisiones, lo que realmente es nuestro principal objetivo, se valore o estudie la modificación del etiquetado. Sin ir más lejos, me consta que respecto al anteproyecto de ley de movilidad sostenible hay una enmienda muy similar, que pide todo esto.

Por tanto, mi grupo apoyará esta iniciativa.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Finalment, pel Grup Parlamentari Popular, sa senyoria, el senyor Juan Diego Requena Ruiz.

Muchas gracias.

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Juan Diego Requena Ruiz.

El señor **REQUENA RUIZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Introduce aquí el PNV el debate de la revisión del sistema de etiquetas ambientales de los vehículos para adaptarlos a las realidades tecnológicas y medioambientales actuales, y lo plantea cuando los ciudadanos ya nos habíamos acostumbrado a distinguir qué etiqueta teníamos en nuestro vehículo y reconocíamos de manera sencilla qué vehículos son los menos contaminantes. Ahora parece ser que el Gobierno también está en esa tesitura.

Después de varios años desde su implantación, el etiquetado está detrás de gran parte de las grandes modificaciones o adaptaciones de fabricación que se han hecho por parte de la industria del automóvil para cumplir con los Reglamentos Euro VI y Euro VII y están también detrás de las decisiones de compra que han hecho los ciudadanos. Por tanto, nosotros consideramos que es una decisión de gran calado, como para tomarla sin el necesario consenso, un consenso que tiene que abarcar al sector del automóvil y a todas las instituciones, la DGT, los Gobiernos locales y autonómicos, la Administración General del Estado y los ministerios que están involucrados. Además, hay que recordar, como bien ha dicho el portavoz del Grupo Socialista, que hoy día estamos ante un amplio debate con la Ley de Movilidad Sostenible y veremos a ver qué sale de él, porque también ahí se han abordado estos temas.

Compartimos que es una decisión complicada, tanto que incluso la DGT hace poco llevó a cabo un proceso de revisión de estas etiquetas medioambientales, en el marco del Plan de impulso a la cadena de valor de la industria de la automoción, hacia una movilidad sostenible y conectada; se creó un grupo ministerial de debate con el sector y se concluyó que no era necesaria una actualización del etiquetado vigente porque el actual servía para identificar a los vehículos más contaminantes. Además, recientemente se ha incluido una enmienda en la ley, y, si uno lee la noticia, parece ser que en doce meses se va a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 31

revisar la etiqueta. No obstante, quien filtra esa noticia no conoce la dinámica parlamentaria en este Congreso, sobre todo con el Partido Socialista en el Gobierno, ya que no hay ni una ley que salga hacia delante, básicamente porque, cuando no les interesa, quedan bloqueadas. Por tanto, antes de lanzar las campanas al vuelo, veremos a ver qué pasa.

También hay que señalar que desde la última revisión del etiquetado no se ha hecho ninguna modificación sustancial de la normativa sobre emisiones, y, por tanto, no sé cuál es la nueva realidad técnica. Desde el Grupo Popular consideramos que es mucho más útil para impulsar la movilidad de bajas emisiones el plan para la automoción en España del Partido Popular, que incluye medidas transversales de todo tipo, desde el impulso a la demanda, incluyendo un plan renove y rediseñar el Plan MOVES, a otras medidas de fortalecimiento de la base tecnológica e industrial, medidas para la salvaguarda de una movilidad baja en emisiones en un entorno internacional, y, sobre todo, con los actuales aranceles de Trump, así como medidas de gobernanza, con las que precisamente apostamos por un entorno regulatorio estable y previsible, que evite cambios legislativos constantes que resulten un freno para la inversión.

Por tanto, con los retos tan importantes que tenemos de cara al futuro, no consideramos lo más oportuno reabrir el debate del etiquetado. Y, de reabrirse, el Reglamento General de Vehículos dice cómo se tiene que llevar a cabo este proceso, que, por supuesto, consideramos que debe contar con el concurso de todos los afectados: sectores, asociaciones, patronal, sindicatos y las Administraciones locales, además de los ministerios involucrados.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Muchas gracias.

— RELATIVA A DAR A CONOCER LA NUEVA NORMATIVA SOBRE EL USO OBLIGATORIO DE LA SEÑAL LUMINOSA V16. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001897).

La señora **PRESIDENTA**: Passem a la proposició ara, retornem al principi, la número 15. En aquest cas és una proposició no de llei, relativa a donar a conèixer la nova normativa sobre l'ús obligació de la senyal lluminosa V16.

L'autor és el Grup Parlamentari Popular i farà la defensa d'aquesta proposició sa senyoria, Ángel Ibáñez Hernando.

Pasamos ahora al punto número 15 del orden del día, a la primera de las proposiciones no de ley, relativa a dar a conocer la nueva normativa sobre el uso obligatorio de la señal luminosa V16.

El autor es el Grupo Parlamentario Popular y su defensa la va a hacer el señor Ángel Ibáñez Hernando.

El señor **IBÁÑEZ HERNANDO**: Gracias.

Buenas tardes.

Señorías, el Grupo Popular presenta esta iniciativa para impulsar la seguridad vial y la reducción de la siniestralidad. Y comenzaré mi intervención recordando que en el año 2023 se registraron 109 fallecidos en accidentes de tráfico en autopistas y autovías, de los que 56 fueron por atropello. Cada año unas 150 personas son atropelladas en estas vías y 8 de cada 10 fallecen, ya que, a partir de una velocidad de aproximadamente 80 kilómetros por hora, esos accidentes son mortales. En la actualidad, se mantiene el modelo de señalización a través de triángulos reflectantes. Sin embargo y con buen criterio, se decidió dar un paso adelante, ya que, en el transcurso de los años, se ha comprobado la peligrosidad de este sistema de aviso, dado que muchas personas han sido atropelladas al colocar o retirar esos triángulos.

Por eso, valoramos positivamente que la DGT haya optado por la señal luminosa V16, un pequeño dispositivo, fácil de usar, que permite a los conductores accionar una baliza luminosa que se activa automáticamente, sin salir del vehículo. Con ella se mejora la visibilidad del automóvil detenido, que se observa desde una distancia de hasta un kilómetro. Eso sí, es un dispositivo que debe contar, de modo obligatorio, con un sistema IoT conectado con el centro de gestión de la DGT, el cual envía alertas en tiempo real a otros conductores para informar sobre la existencia de ese vehículo detenido. Y lo que ponemos de manifiesto con nuestra iniciativa es que, aunque esta medida conllevará muchos beneficios, la falta de información suficiente y de difusión sobre su uso conlleva, como consecuencia, que en la actualidad dicho dispositivo, a poco más de seis meses de su obligatoriedad en los vehículos, resulte algo prácticamente desconocido para los ciudadanos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 32

Teniendo en cuenta que su uso será obligatorio a partir de enero de 2026 y habida cuenta de que su implantación aún está muy lejos de considerarse extendida de modo generalizado, se hace necesario impulsar medidas para que la población pueda ir sustituyendo progresivamente sus dispositivos de señalización de emergencia de sus vehículos durante el presente año. Recordamos que la DGT aún no ha efectuado campañas efectivas de modo público a nivel nacional, que tampoco se ha contactado con propietarios de vehículos a través de carta, correo electrónico o, por ejemplo, mediante avisos en las instalaciones de ITV y que tampoco consta que autoescuelas o talleres hayan sido instruidos oficialmente como prescriptores. A ello se suma el hecho de que se está produciendo una comercialización de esos dispositivos, si bien, según datos de los principales distribuidores, más del 50% de los que se están vendiendo son luces analógicas, que no están conectadas y que, por tanto, no serán dispositivos legales a partir del 1 de enero del año que viene. Cuestiones como el mal etiquetado de los dispositivos o que no se advierta en plataformas de venta *online* de la obligatoriedad de la conexión para que esa luz sea válida, sumado a una falta de información y difusión adecuadas, ocasionarán en breve, si todo esto no se corrige, que millones de conductores no tengan los dispositivos adecuados, o que quizás tengan otros, creyendo que son válidos, cuando realmente incumplen la normativa.

Por eso, es necesario lanzar ya un plan que permita que se compruebe de modo claro que los productos del mercado están certificados y cumplen con los estándares adecuados: un etiquetado claro, que el fabricante esté perfectamente identificado, e, incluso, si es necesario, persiguiendo las ventas engañosas. A partir del año que viene se debe asegurar en las inspecciones de la ITV que la baliza o luz V16 cumple la normativa y que el dispositivo es válido. Sin duda, este modelo V16 es pionero en España. Nuestro país puede ser líder en esta materia, puede liderar la movilidad conectada en toda Europa, pero eso requiere de un modelo serio, trazable, transparente y que el Gobierno se ponga las pilas ya, con un ambicioso plan de comunicación en todo el país a través de redes sociales, medios de comunicación ordinarios o comunicaciones directas —puede hacerlo— con los propietarios de los vehículos del parque móvil en España. La colaboración entre la Dirección General de Tráfico con todo el sector de transportes puede ser clave también para alcanzar el objetivo de que el uso obligatorio de la señal V16 llegue a un público todavía más amplio. Entendemos que el Gobierno debe valorar otras medidas, como perseguir la venta de dispositivos no válidos, exigir controles de trazabilidad en la distribución de estos dispositivos o incluir las V16 conectadas en todas las revisiones de ITV que se vayan a hacer a partir del año 2026.

Por tanto, urge impulsar una actuación que, sin duda, será clave para reducir la siniestralidad vial producida por atropellos en vías de alta capacidad. Y con este objetivo solicitamos el apoyo de los grupos parlamentarios a esta iniciativa que hemos presentado desde el Grupo Parlamentario Popular.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara tindria la paraula, per posicionar-se sobre l'esmena presenta, sa senyoria el senyor José Luis Aceves Galindo del Grup Parlamentari Socialista.

Muchas gracias.

Para posicionarse sobre la enmienda presentada, tiene la palabra el señor Aceves Galindo, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **ACEVES GALINDO**: Muchas gracias, presidenta.

Buenas tardes, señorías.

La verdad es que, en el debate de esta proposición no de ley que presenta el Grupo Popular, de lo primero que tenemos que congratularnos es de que, al menos, el Grupo Popular reconoce que es una buena medida, que es pionera y que la DGT y el Gobierno de España la han impulsado para beneficiar a los ciudadanos de nuestro país, lo cual es un primer avance interesante.

En segundo lugar, es verdad que siempre encontrarán a este grupo parlamentario en medidas que ayuden respecto a la siniestralidad y mejorar la vida de los ciudadanos. Pero también es justo reconocer que no es del todo cierto que no se haya hecho absolutamente nada. Por parte de la DGT se han enviado cartas informativas a diferentes asociaciones a fin de que sus socios tengan conocimiento de la puesta en marcha de los V16. También figuran ya determinados reportajes publicados en las revistas sobre tráfico y seguridad vial desde 2021. Asimismo, desde ese año hasta la actualidad, a través de redes sociales, como X, Facebook, Instagram o Bluesky, se vienen realizando campañas informativas respecto a los V16, al igual que se han publicado numerosas notas de prensa en nuestro país relacionadas con la necesidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 33

de poner en marcha este dispositivo. Y, por supuesto, no podemos olvidar nunca que en distintos canales y programas de televisión y radio se han iniciado en nuestro país campañas relacionadas con la explicación de la necesidad de implantación de la baliza V16, así como sucede en medios internacionales, como en Francia o Italia.

Por eso, desde el Grupo Parlamentario Socialista estamos de acuerdo en que se continúe con estas campañas de información a la ciudadanía, pero, al menos, queremos dejar reflejado el esfuerzo —por eso hemos presentado esta enmienda—, en primer lugar, relativo a la implantación de un sistema que en nuestro país es pionero en Europa, y, por supuesto, también respecto al trabajo ya realizado. La propia página web de la DGT lo expresa con absoluta claridad desde hace muchísimo tiempo, así que lo que pedimos es que se acepte la enmienda que hemos presentado, que viene a decir que se pongan en marcha las campañas que se tengan que poner pero que no se olvide, que no se obvie el trabajo ya realizado en este caso por parte de los propios funcionarios de la Dirección General, así como por otros trabajadores que también llevan ya mucho tiempo impulsando este tipo de medidas. Por eso, bienvenida la posición del Partido Popular al reconocer un logro importante y pionero en nuestro país, aunque creo que esta Comisión también debería reconocer el trabajo ya realizado hasta este momento.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara per fixar posició en nom del Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR, sa senyoria Jorge Pueyo Sanz.

Muchas gracias.

Para fijar posición, en nombre del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, tiene la palabra el señor Jorge Pueyo Sanz.

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

Hoy el Grupo Popular nos trae una iniciativa sorprendente, a la par que extraña, porque parece loar el trabajo y la gestión de la Dirección General de Tráfico. Así pues, muy bien, perfecto. En primer lugar, vemos que el Grupo Popular denuncia un problema, los atropellos a peatones en autopistas y autovías; luego nos aporta una solución, la señal luminosa V16, que es la alternativa más segura y eficaz, y, a continuación, esta PNL reconoce que esta señal ha sido aprobada por el Gobierno y que está muy bien. De hecho, la señal luminosa V16 será obligatoria a partir de enero del año que viene. Y lo único que en este caso critica el Grupo Popular es que no se conoce todavía demasiado por parte de la ciudadanía este elemento y que hay que difundirlo.

Entonces, muchas gracias por la aportación, señorías del Grupo Popular, son muy amables, pero a la DGT ya se la había ocurrido, y, de hecho, lleva años difundiéndola, y, además, *in crescendo*, con cartas informativas a asociaciones, difusión en redes sociales por parte de la DGT, numerosas notas de prensa, como señalaba el compañero del Grupo Socialista, y apariciones en diferentes medios de comunicación. Así pues, todos somos unos grupos parlamentarios con muchísimas luces y creo que aprovecharemos esta oportunidad que nos da el Partido Popular para informar de que esta baliza V16 ya se puede utilizar, aunque no sea obligatoria, y que no hay que esperar al día 1 de enero. En todo caso, no se preocupen: la Dirección General de Tráfico va a insistir acerca del uso de esta baliza cada vez más. Ya lo está haciendo, y de aquí a final de año continuará haciéndolo, aunque ya sabe cómo es la ciudadanía en estos lares, es decir, que lo dejaremos todo para el final, como siempre. Ojalá no sea así, y la DGT insistirá mucho; ya lo verán.

Por eso, no sabemos si nos parece útil votar a favor o no de esto, que ya se está haciendo. Nos parece una medida correcta. Esperamos que al final lleguen a alguna transacción respecto la enmienda o que voten a favor de la enmienda del Grupo Socialista. Y, en relación con ello, votaremos.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara, per fixar posicions pel Grup Parlamentari VOX, sa senyoria Francisco José Alcaraz Martos.

Muchas gracias.

Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Alcaraz Martos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 34

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

Como es normal con este Gobierno, la incertidumbre y la inseguridad se instalan en todos los ámbitos, cómo no, y también en la seguridad vial. Puedo decir, en primera persona, que de este sistema de luz V16 se lleva hablando, como globo sonda, por parte de la DGT desde el año 2000, aproximadamente. ¿Y qué ha supuesto eso? Ha supuesto que un montón de industrias afines al automóvil, incluso supermercados, páginas *web*, etcétera, pusieran en venta esta luz de emergencia, la V16. Sin embargo, actualmente — vamos a preguntar sobre los datos, que no tenemos en este momento—, puedo decir que todas las personas que conozco y tienen la V16 no están conectadas. Durante estos años, toda esa desinformación que se ha ocasionado por parte de la DGT ha hecho que muchos conductores compremos la V16 sin estar conectada, lo cual va a provocar que al próximo año la mayoría de los conductores tengan la V16, pero sin cumplir con la reglamentación de la DGT.

Por tanto, esta es la responsabilidad del Gobierno, y su falta de información encima nos cuesta el dinero a los conductores. Se trata de una falta de información que no tiene excusa, ya que, ciertamente, tienen medios para informar, como Televisión Española, que se gasta 28 millones de euros en un supuesto humorista. ¿Por qué no utilizan, precisamente, los medios públicos para informar de que no se compre este tipo de luces y se espere a que salga una luz homologada, que tiene que estar conectada, al tiempo que se desmontan todas esas historias que pueden hacer pensar a alguno que, al estar conectado, va a estar geolocalizado y eso va a suponer una intromisión en su intimidad? Eso circula en las redes sociales y está en los foros en que se tratan los problemas del automóvil.

Por tanto, como le digo, bienvenida esta iniciativa del Partido Popular. Pero, por mucho que afirmen que esto se ha dicho a través de notas de prensa, por ejemplo, una persona de 60 o 70 años no se entretiene en ver en Facebook lo que cinco meses antes se dice acerca de cuando entre en vigor la legislación sobre la conexión de esta baliza. Quienes compramos este tipo de luces hace cinco años tendremos que tirarlas. Esta es la consecuencia de una falta de responsabilidad, de prevención e información que han tenido la DGT y este Gobierno y que cuesta dinero a todos los españoles.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara li proposaria al proponent, Àngel Ibàñez Hernando, si accepta l'esmena.

Muchas gracias.

Tiene la palabra el proponente, el señor Íbáñez Hernando, para decir si acepta la enmienda.

El señor **ÍBAÑEZ HERNANDO**: No.

— RELATIVA A LA MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LOS TRABAJADORES QUE PRESTAN SU SERVICIO EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/001991).

La señora **PRESIDENTA**: Passem al següent punt, el número 16, proposició no de llei relativa a la millora i Seguretat dels treballadors que presten el seu servei a les carreteres espanyoles.

El proponent és el Grup Parlamentari VOX y defenderà aquesta iniciativa, sa senyoria Francisco José Alcaraz Martos. Endavant.

Vamos a pasar al siguiente punto, el número 16, relativo a la proposición no de ley sobre la mejora de la seguridad de los trabajadores que prestan sus servicios en las carreteras españolas.

El proponente es el Grupo Parlamentario VOX y defenderá esta iniciativa el señor Francisco José Alcaraz Martos.

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

Sean mis primeras palabras de condolencia por el señor de 57 años de edad, de Grúas Hermanos Cebrián, que ha sido atropellado en una carretera de Cuenca y ha fallecido precisamente en relación con la cuestión que nos trae hoy aquí, es decir, la falta de concienciación y de trabajo para que las personas que llevan a cabo los auxilios y el mantenimiento de carreteras tengan la protección necesaria. De hecho, en 2024 la Dirección General de Tráfico registró el fallecimiento de cinco gruistas y dos operarios de conservación y mantenimiento de carreteras mientras realizaban sus labores, lo cual, conforme a lo expuesto sobre la cifra de afectados, supone un aumento de un cien por cien con respecto al año 2023.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 35

En marzo de 2019 la DGT, junto con la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras, promovió una campaña bajo el lema «En la carretera no se está solo», y el dato es alarmante, dado que en los últimos cinco años un centenar de personas han fallecido en las carreteras por falta de seguridad.

El sector de trabajadores de auxilio en carretera, a través de Alianza Nacional de Auxilio en Carretera, lleva cuatro años reclamando a la DGT la realización de una campaña de sensibilización y concienciación dirigida a los conductores de vehículos pesados. El objeto de esta campaña sería fomentar el respeto al obstáculo en la vía, especialmente en la zona donde se sitúa el vehículo de auxilio, en referencia a que guarde la distancia mínima de seguridad y la indicación del cambio de carril. Durante el periodo que va desde el año 2020 al año 2025, se han contabilizado treinta víctimas de siniestralidad, sumando un total de treinta y nueve accidentes. Es oportuno resaltar que estas cifras han sido contabilizadas por Alianza Nacional de Auxilio en Carretera, ya que la DGT no guarda cifras o la que estima es de cuatro, nada más, de manera que la disparidad al respecto es muy relevante.

También cabe destacar que el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible es el órgano de consulta que tiene por objeto mejorar el tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible, así como promover el acuerdo entre las distintas Administraciones públicas y las entidades que desarrollan actividades en dicho ámbito. Se propuso un grupo de trabajo con las grúas de auxilio en carretera, se aceptó una campaña que se iba a realizar, pero, señorías, esa campaña no se ha llevado a cabo. Las campañas deben enfocarse en la emisión de mensajes dirigidos al público, en general, para transitar por las vías, pero también tienen que hacer hincapié en los conductores de vehículos pesados, en la comunicación de mensajes destinados a los trabajadores de auxilio en carretera, recordándoles la importancia de una correcta señalización del lugar de operaciones y el adecuado uso de los equipos de protección individual, en el marco de la implantación de la señal V16, de la que hemos estado hablando antes. Es imprescindible asegurar la máxima visibilidad y seguridad de los vehículos grúa mediante señalización y garantizar a los operarios que cuenten con la dotación necesaria y hagan uso de su equipo de protección individual. En el caso de los operadores de conservación y mantenimiento de carreteras, sería apropiado no solo la campaña de sensibilización e insistencia en ese uso, sino la aseguración también por parte de la Dirección General de Tráfico de la existencia de dos tipos de mecanismos de alta tecnología, como son los conos conectados y la señal *slot*, ambos conectados a la plataforma DGT 3.0.

Por tanto, en esta proposición de ley lo que proponemos es muy sencillo: en primer lugar, impulsar una campaña mediática de sensibilización y concienciación por parte de la DGT dirigida a todos los conductores; en segundo lugar, garantizar la máxima visibilidad y seguridad de los vehículos grúa mediante una señalización apropiada, y, en tercer lugar, avanzar en la conectividad y en el uso de tecnologías innovadoras, incluyendo la implementación del dispositivo de preseñalización de accidentes V16, como hemos comentado en la anterior PNL. Señorías, los que velan por nuestra seguridad en las carreteras, socorriéndonos ante un accidente, una avería y demás, también se están jugando la vida. Creemos que el Gobierno tiene capacidad y medios públicos, y, en vez de adoctrinar, podrían estar llevando a cabo iniciativas como esta, porque esto, créanme, sí salva vidas.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara, per defensar la seva esmena, presenta pel Grup Parlamentari Popular, té la paraula, sa senyoria José Alberto Herrero Bono.

Muchas gracias.

Ahora, para defender sus enmiendas, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor José Alberto Herrero Bono.

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

Buenas tardes, señorías.

Esta es una iniciativa que recoge una preocupación real, legítima y urgente: la seguridad, ni más ni menos, de quienes trabajan cada día en nuestras vías, muchas veces en condiciones de alto riesgo, para mantenerlas en estado óptimo, y, con ello, también protegernos a todos. Los datos son claros y alarmantes. Cada año casi una decena de operarios de conservación viaria o gruistas para la recogida de vehículos son víctimas de atropellos o siniestros —como el producido en la A-3 hace solo unos días en Graja de Iniesta, en Cuenca— mientras prestan servicio en la carretera. Por eso, los españoles necesitamos una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 36

Dirección General de Tráfico más activa, más dinámica y que, de verdad, trate este gran problema con mayor determinación. No puede ser, por ejemplo, que una campaña de sensibilidad sea un vídeo de YouTube de treinta segundos con dibujos como el que hizo la Dirección General de Tráfico, porque eso es cubrir el expediente y pasar de todo.

Por ello, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado tres enmiendas que, a nuestro juicio, fortalecerían y aumentarían su eficacia práctica. Una de ellas va encaminada a la contabilización fiable de las víctimas. Es imprescindible que las Administraciones públicas asuman la obligación de contar con registros precisos y actualizados de las víctimas de siniestros viales ocurridos durante operaciones de trabajo en carretera. No puede ser tampoco que, en este caso, la DGT no tenga estas muertes contabilizadas y/o, al menos, actualizadas y, de este modo, que sean fallecidos invisibles para la opinión pública. Porque sin datos fiables no hay diagnóstico eficaz, y sin diagnóstico no puede haber una estrategia de prevención adecuada. Saber cuántos, cuándo, dónde y en qué circunstancias se producen estos accidentes es el primer paso para diseñar políticas públicas acertadas.

Nuestra segunda enmienda va encaminada a mejorar la señalización viaria. Debemos reforzar los protocolos y medios de señalización temporal cuando se realizan trabajos en la vía. Señalizar bien no es solo una obligación normativa, sino que es una herramienta de protección. Por eso, necesitamos garantizar que los conductores adviertan a tiempo la presencia de trabajadores y actúen en consecuencia.

Y nuestra tercera enmienda es un impulso a la comunicación digital de obstáculos. Vivimos en la era de la conectividad y, además, la mayoría de los conductores hoy en día usan navegadores GPS o aplicaciones de movilidad. Por ello, proponemos que las Administraciones impulsen acuerdos y desarrollos técnicos que permitan que la presencia de obstáculos o actividades en la vía, como trabajos de conservación, accidentes o vehículos averiados, pueda comunicarse en tiempo real a través de estos sistemas de navegación. Así se mejora la anticipación, se reducen los riesgos y se promueve una conducción más segura y responsable.

Señorías, proteger a quienes nos protegen es una obligación moral, política y social. No podemos ni debemos permitirnos más muertes evitables en nuestras carreteras por falta de previsión, de coordinación y de inversión. Por ello, solicitamos a VOX que incluya estas enmiendas. Asimismo, queremos también hacer una petición a los grupos parlamentarios, que nos dejemos de ideología, porque esta proposición no de ley puede y debe convertirse en una base sólida para una estrategia estatal integral de protección de los trabajadores viales.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara per fixar el posicionament del Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR, té la paraula la senyoria Txema Guijarro García.

Muchas gracias.

Para fijar el posicionamiento del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, Txema Guijarro tiene la palabra

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

Buenas tardes a todas y a todos.

En principio, en efecto, como decía anteriormente el portavoz del Grupo Popular, el contenido de esta iniciativa no debería dar demasiado para la polémica. Yo creo que todos estamos de acuerdo en que cuanto más reduzcamos la siniestralidad en las carreteras, mucho mejor. Si estamos hablando de un colectivo que atiende, precisamente, estas redes viales, pues mucho más, pero yo diría aquí dos cosas. En primer lugar, creo que la Dirección General de Tráfico lleva ya trabajando en este tema durante estos años; seguramente todavía quede trabajo por hacer y, como alguien decía antes, todo lo que sea tender hacia una cota cero de accidentes será siempre un trabajo que merezca la pena, sin embargo, no estamos hablando de cifras que estadísticamente estén desbordadas. Si las comparamos con el número de siniestros y de accidentes mortales de tráfico a lo largo del año, en general, no hablamos de un número abultado. Evidentemente, estamos hablando de tragedias que afectan personalmente a muchas familias y demás, pero podemos decir que no hay un problema, digamos, crónico como el que llegamos a tener hace treinta años, cuando este país cerraba los años con más de diez mil muertos en las carreteras. Ese no es el caso en el que estamos. En segundo lugar, uno lee el texto y este, efectivamente, tiene una cierta pátina, vamos a decir, técnica; apela a una realidad más o menos objetiva e, incluso, habla de unas ciertas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 37

medidas que podríamos decir que entran dentro del sentido común. Pero, claro, luego escuchamos a su portavoz, al señor Alcaraz, presentarlo en esta comisión y adquiere todo un tufo tan ideologizado — utilizando el término que tanto les gusta a ellos— que, pese a cualquier tipo de simpatía ante un problema objetivo que enfrentamos todas y todos los españoles, uno evidentemente se pone en guardia. Uno entiende que lo que parecía una voluntad honesta por mejorar una situación y un problema objetivo que tiene este país, finalmente se acaba convirtiendo en una cachiporra para pegarle en la cabeza al Gobierno. Por lo tanto, no pueden esperar por nuestra parte colaboración alguna en esa estrategia.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara, per fixar posició, en nom del Grup Parlamentari Socialista, sa senyoria Álvaro Morales Álvarez.

Muchas gracias.

Para fijar posición, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, su señoría, Álvaro Morales.

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

El Grupo Parlamentario Socialista quiere reconocer el valor, el compromiso y la exposición al riesgo de los trabajadores del auxilio en carretera y del personal de conservación y mantenimiento viarios. Su protección debe ser una prioridad compartida por todas las formaciones de esta Cámara. Ahora bien, creemos que la proposición no de ley que presenta hoy el Grupo VOX parte de una premisa incorrecta, la de que no se está haciendo nada. Y eso, señorías, simplemente no es cierto. Es más, esa afirmación ignora deliberadamente todo el trabajo que están realizando la Dirección General de Tráfico y el propio Ministerio del Interior. España ha sido pionera en Europa aprobando el Real Decreto 159/2021, por el que se regulan los servicios de auxilio en carretera. En ese decreto se establece, por ejemplo, que los operadores deben comunicar el geoestacionamiento dinámico de los vehículos de auxilio y esa información se publica en el Punto de Acceso Nacional de Tráfico y Movilidad, accesible en tiempo real para los proveedores de servicios y navegadores, mejorando así la seguridad y visibilidad en carretera.

En contra de lo que sugiere la PNL, sí se están haciendo campañas de concienciación específicas. Sin ir más lejos, entre el 3 y el 9 de junio de 2024 se realizó una campaña intensiva enfocada, precisamente, en las zonas de obras y en el personal que trabaja en carretera. Además, la DGT ha participado activamente en la campaña «En la carretera no estás solo», que pone el foco en la protección de quienes trabajan por la seguridad del resto. El Gobierno ha impulsado la integración de tecnologías innovadoras, como la señal V16 conectada, obligatoria a partir de enero del 2026, y el desarrollo de los conos conectados en la señal V2, todos vinculados a la plataforma DGT 3.0, lo que permite alertas en tiempo real sobre obstáculos o incidentes en la vía. El protocolo técnico para el envío de datos, como exige el real decreto, ya fue aprobado mediante resolución publicada en el *BOE* el 30 de noviembre de 2023. No se trata de promesas, se trata de hechos. Además, las responsabilidades en seguridad no son exclusivas del Estado, las empresas del sector tienen la obligación de aplicar correctamente la normativa en prevención de riesgos laborales, formar a los trabajadores, dotarlos de los EPI necesarios y garantizar una señalización adecuada.

En el Grupo Socialista seguiremos trabajando con rigor y responsabilidad para mejorar la seguridad en nuestras carreteras, pero no vamos a apoyar una proposición que ignora lo avanzado, confunde a la ciudadanía y trata de apropiarse de una causa que ya forma parte del compromiso de este Gobierno. Por lo tanto, votaremos en contra de esta iniciativa.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gràcies.

Ara tindria la paraula sa senyoria, Francisco José Alcaraz, per posicionar-se sobre l'esmena presentada pel Partit Popular.

Ahora tendría la palabra su señoría, Francisco José Alcaraz, para posicionarse respecto a las enmiendas presentadas.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Sí, aceptamos las enmiendas.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 38

— **PARA PROMOVER LA UTILIZACIÓN DE CHALECOS AIRBAGS EN CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS DE GRAN CILINDRADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002152).**

La señora **PRESIDENTA**: Passem al punt número 17 de l'ordre del dia. Proposició no de llei per promoure la utilització de chalecs airbags en conductors de motocicletes de gran cilindrada.

L'autor és el Grup Parlamentari Socialista i defensarà aquesta iniciativa sa senyoria Ignasi Conesa Coma. Endavant.

Pasamos al punto 17 del orden del día. Proposición no de ley para promover la utilización de chalecos airbags en conductores de motocicletas de gran cilindrada.

El autor es el Grupo Parlamentario Socialista. Ignacio Conesa defenderá esta iniciativa.

El señor **CONESA COMA**: Moltes gràcies, presidenta.

És armilla, senyora presidenta.

Muchas gracias, presidenta.

Sí, el término en catalán era armilles, chalecos en castellano.

La señora **PRESIDENTA**: No em sortia.

No me salía.

El señor **CONESA COMA**: Em fa il·lusió defensar aquesta PNL perquè jo no soc motorista, però tinc fills que sí que ho son.

Me hace ilusión defender esta PNL porque yo no soy motorista, pero tengo hijos que sí lo son.

La verdad es que produce bastante ilusión porque es una más de las seguridades que podemos garantizar.

Señorías, nuestro grupo, que está siempre comprometido con la seguridad en la carretera y por reducir el riesgo en las vías a la mínima expresión, presenta esta proposición no de ley para recomendar el uso del chaleco airbag para conductores y pasajeros de motocicletas de gran cilindrada. Para que sea efectiva y asumida por la ciudadanía, nuestra propuesta también se centra en potenciar campañas de divulgación y de concienciación.

Señorías, los datos de conductores y pasajeros de motocicletas fallecidos en carretera en el año 2024 son preocupantes y representan una cifra muy elevada en comparación con la totalidad de los datos del conjunto de fallecidos que aporta el Ministerio del Interior. Nuestro objetivo, como saben, y de acuerdo con la Estrategia de Seguridad Vial 2030, es que haya cero víctimas. Esta PNL que presentamos es un paso más en este sentido. No nos debemos conformar con que haya una sola persona que pierda la vida o se lesione gravemente por el hecho de desplazarse por carretera. Creemos que la seguridad es uno de los elementos que proporciona una mayor calidad en la vida del conjunto de la ciudadanía, y más para los que son los más vulnerables de nuestras carreteras, ya lo saben, los que utilizan las motos. No nos conformamos, y por esto creemos que todas las medidas necesarias tienen que ser como mínimo recomendaciones para evitar que la pérdida o las lesiones de por vida marquen a una persona y a su entorno. Por eso, desde nuestro grupo siempre estaremos intentando legislar para que la seguridad pasiva sea un elemento clave y potenciable para todo el que se desplace. El Ministerio del Interior, con el objetivo de dotar de mayor seguridad, ya está equipando con este accesorio a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil desde octubre de 2024, y creemos que extenderlo a los conductores en general sería una medida acertada. Además, el Gobierno está trabajando con el sector y se dispone del documento técnico sobre la efectividad del airbag. Son unos dispositivos que protegen al conductor en las partes que necesitan especialmente atención, como el pecho o la columna vertebral. Me gustaría recordar aquí el gran éxito de la normativa para la obligatoriedad del uso del casco para todos los conductores de motocicleta. En este caso, consideramos que la obligatoriedad debe ser asumida de forma progresiva, empezando por los conductores de motocicletas de mayor cilindrada, hasta ser extendido a la larga a todos los conductores de motocicletas.

Por todo lo expuesto, les pedimos que den con su voto conformidad a esta iniciativa, para poder dar un paso más en la seguridad —y en la tranquilidad de muchos padres, entre los que me incluyo— en nuestras carreteras, especialmente en la de aquellos que son más vulnerables, como son los usuarios de motocicletas.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 39

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Per posicionar-se per l'esmena presentada, per part del Grup Parlamentari Popular, té la paraula sa senyoria Elisa Vedrina Conesa.

Muchas gracias.

Para presentar sus enmiendas, por parte del Grupo Parlamentario Popular, Elisa Vedrina Conesa tiene la palabra.

La señora **VEDRINA CONESA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, la seguridad vial se construye, como todos ustedes saben, sobre un equilibrio dinámico entre los factores técnicos, humanos y estructurales. En la mayoría de los siniestros viales confluyen en mayor o menor medida tres elementos determinantes: el comportamiento del conductor, el estado del vehículo y las condiciones de la vía. A estos factores se suman hoy otros también relevantes, como la capacidad del sistema para mitigar las consecuencias de errores humanos inevitables, la calidad de la respuesta tras el accidente y la madurez con la que se adoptan las decisiones públicas. Desde esta comprensión multifactorial del riesgo, nuestro grupo parlamentario, el Grupo Parlamentario Popular, aborda esta iniciativa con compromiso, con comprensión de la realidad vial y con una visión estratégica que nos obliga a actuar con seriedad, con criterio técnico y con la mirada puesta no solo en el corto plazo, sino en la sostenibilidad de las medidas que respaldamos, a pesar del panegírico dirigido al ministro Marlaska. Compartimos plenamente el objetivo de reducir la siniestralidad y atenuar la gravedad de las lesiones en caso de accidente. En este contexto, el chaleco airbag representa un avance indiscutible en la protección de zonas corporales especialmente vulnerables. Su incorporación efectiva en la cultura de la movilidad debe fundamentarse no solo en la orientación reguladora, sino también en la convicción informada del propio usuario.

Con este enfoque hemos registrado cuatro enmiendas que introducen precisión normativa, criterios de evaluación técnica y medidas formativas adaptadas al contexto actual de la seguridad vial, que esperamos que evalúen con buenos ojos. La primera incorpora un matiz decisivo. Hablar de fomento voluntario y no de simple recomendación es situar la iniciativa en el plano de la acción transformadora. Fomentar supone promover, facilitar, generar condiciones reales para que ese equipamiento sea conocido, valorado y asumido con libertad y responsabilidad. La segunda se centra en la dimensión pedagógica. Les proponemos campañas específicas de concienciación y formación dirigidas a quienes hacen un uso más intensivo o profesional de la motocicleta. En tercer lugar, solicitamos que se encomiende al Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible que impulse la elaboración de un estudio técnico que evalúe con rigor la eficacia real del chaleco airbag. Si aspiramos a integrar nuevas herramientas de protección con responsabilidad, debemos conocer su impacto dentro de un sistema tan complejo. Por último, proponemos que el conocimiento del chaleco airbag se incorpore a los materiales formativos de los cursos de conducción segura, como parte de una estrategia más amplia de educación vial orientada a la autoprotección y al uso responsable de la tecnología.

Señorías, la seguridad vial no depende únicamente de lo que hacemos en el momento del riesgo, sino de cómo decidimos estructurar el sistema que lo rodea. Integrar avances como el chaleco airbag exige una evaluación informada, respaldo empírico y también compromiso institucional, pensar a largo plazo, decidir con datos y legislar con mesura. Esa es la dirección en la que como legisladores tenemos la obligación de avanzar y ese es el ánimo propositivo de nuestras enmiendas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara pel Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR, té la paraula sa senyoria Txema Guijarro García. Endavant.

Gracias.

Tiene la palabra su señoría, Txema Guijarro García.

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

Preparando un poco esta iniciativa he podido comprobar que, en la siniestralidad, y sobre todo en la mortalidad en motocicletas, hay una clara correlación con la cilindrada. Por ello, entiendo la propuesta que hace el Grupo Socialista al vincularlo a este tipo de motocicletas. Entiendo también que es con la perspectiva de que, en algún momento, a medio o largo plazo, esto se haga obligatorio. También entiendo que de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 40

momento estamos tratando de introducir o ampliar la cultura de la seguridad a partir de este tipo de medidas y demás pero, efectivamente —tomando la palabra al portavoz del Grupo Socialista que había puesto el buen ejemplo del casco y de cómo el mismo funcionó en su momento para reducir de una manera muy importante los siniestros o la mortalidad en los mismos—, en algún momento habría que pensar en ese siguiente paso, que sería la obligatoriedad, para luego ir también a vehículos de otras cilindradas, porque estaba leyendo las estadísticas y hay dos factores fundamentales. Está claro que las motocicletas de mayor cilindrada suelen ser utilizadas en viajes más largos, con lo cual la probabilidad es mayor, pero, sin embargo, hay un dato un poco contraintuitivo que decía que hay accidentes en motos por debajo de 80 centímetros cúbicos terriblemente graves, a baja velocidad pero terriblemente graves, porque se produce una colisión, un impacto, un atropello o cualquier cosa que puede ocurrir a baja velocidad pero que, sin embargo, tiene unas consecuencias catastróficas. Por lo tanto, estamos de acuerdo con la iniciativa, con su espíritu y confiamos en que podamos evolucionar para hacer de él un elemento en el medio y largo plazo obligatorio, puesto que la historia reciente, de los últimos treinta años, nos ha demostrado que todas estas medidas coadyuvan a reducir la siniestralidad y la mortalidad, y, al final, todo lo que podamos hacer es poco. Por ello, gracias al proponente. Mi grupo parlamentario votará a favor.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara pel Grup Parlamentari VOX, té la paraula sa senyoria Francisco José Alcaraz Martos.

Muchas gracias.

Ahora, por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Alcaraz Martos.

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

Confirmado, señorías del Grupo Socialista, ustedes son un peligro para la seguridad. Son un peligro para la seguridad y les voy a decir por qué. En esta PNL ustedes hacen referencia a que el Ministerio del Interior ha dotado en el año 2024 de chalecos airbag a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, el cuerpo policial que más fallecidos tiene en su actuación. En esta comisión hemos estado pidiendo durante cinco años, precisamente, que se dote a la Guardia Civil de chalecos airbag. ¿Y qué es lo que hacen ustedes? Efectivamente, a finales del año pasado, cinco años después de pedirlo, se los dota de chalecos airbag **(muestra una fotografía)**, y lo quieren hacer extensivo al resto de ciudadanos. Pero, ojo: «La Guardia Civil de Tráfico aplaza el uso del chaleco airbag ante la activación involuntaria en varios agentes». **(Muestra un recorte de prensa)**. «La DGT devuelve los chalecos con airbag a los agentes de la Guardia Civil de Tráfico tras arreglarlos». **(Muestra otro recorte de prensa)**. «La Guardia Civil investiga los problemas de los chalecos airbag, uno de ellos no estaba encendido». **(Muestra otro recorte de prensa)**. Cada medida que toman ustedes es un caos. Precisamente, la Guardia Civil, que son los que tienen que velar por nuestra seguridad en las carreteras, es el cuerpo que más víctimas mortales tienen en moto. Si ustedes los tratan así, ¿qué van a hacer con el resto de los españoles?

Ustedes lo que tienen que hacer es gobernar. Ustedes son Gobierno. No nos hagan perder el tiempo a todos los españoles con PNL que no sirven para nada. No se preocupen, que no les va a hacer falta chalecos airbag, de momento se van salvando ustedes sin ellos, cada uno de los que están cayendo de su Gobierno, pero, créanme, más pronto que tarde no va a haber chalecos que los salve de la corrupción que está impregnando incluso la protección de la Guardia Civil.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

I ara per posicionar-se sobre l'esmena presentada pel Partit Popular, té la paraula sa senyoria Ignasi Conesa.

Muchas gracias, señoría.

Ahora, para posicionarse con respecto a las enmiendas presentadas por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Ignasi Conesa.

El señor **CONESA COMA**: Con chalecos airbag nos tenemos que proteger contra ustedes.

La señora **PRESIDENTA**: Senyor Conesa, ara no toca.

Señor Conesa, eso no toca ahora.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 41

El señor **CONESA COMA**: No, no les aceptem.

No, no la aceptamos.

La señora **PRESIDENTA**: No l'accepten.

I arribat a aquest darrer punt de la comissió, tant el vicepresident com la presidenta, ens en situem a l'altra banda i per tant presidirà el vicepresident segon perquè nosaltres intervenim. Endavant.

Bien. No la aceptan.

En este último punto de la comisión, tanto el vicepresidente como la presidenta nos vamos a situar al otro lado. Presidirá el vicepresidente segundo, porque nosotros vamos a intervenir. (El señor vicepresidente, Rojas Manrique, ocupa la Presidencia).

— PARA LA AUTORIZACIÓN DE ACCESO DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL ELÉCTRICOS AL TRANSPORTE FERROVIARIO Y AL TRANSPORTE URBANO E INTERRURBANO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002165).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rojas Manrique): Proposición no de ley para la autorización de acceso de los vehículos de movilidad personal eléctricos al transporte ferroviario y el transporte urbano e interurbano.

El autor es el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra don Juan Carlos Jerez Antequera.

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

Señorías, en los dos últimos años se han producido varios incidentes en España relacionados con el sobrecalentamiento de baterías de patinetes eléctricos. Aunque la probabilidad de explosión es muy baja, la severidad potencial en un espacio cerrado y concurrido es alta. Esto llevó a Renfe, al Consorcio Regional de Transportes de Madrid y a la Autoridad del Transporte Metropolitano del Área de Barcelona, entre otras autoridades del transporte, a prohibir desde 2023 el acceso de estos vehículos en sus redes. Comprendemos la lógica preventiva de esas medidas, pero también sus efectos colaterales, miles de ciudadanos que combinan el transporte público con el patinete se han visto forzados a volver al coche o a itinerarios menos sostenibles. La buena noticia es que España cuenta desde la Resolución del 12 de enero del 2022 de la DGT, por la que se aprueba el Manual de Características de los Vehículos de Movilidad Personal, con un marco técnico exhaustivo. Desde el 22 de enero del 2024 no puede venderse ningún vehículo de movilidad personal que carezca del oportuno certificado de laboratorio autorizado. La propia DGT publica desde mayo del 2025 un listado actualizado de modelos certificados, lo que facilita la trazabilidad y la inspección en caso de incidente. En otras palabras, la normativa que reclama la seguridad ferroviaria y del transporte público en general ya está vigente, y dispone de herramientas para verificar cada vehículo. Sin embargo, falta un protocolo homogéneo que permita a los operadores reconocer y aceptar esos patinetes certificados dentro de sus trenes y autobuses.

Los patinetes eléctricos complementan el transporte público, no lo sustituyen. Son asequibles, no emiten CO₂, reducen la congestión y permiten cubrir el primer y último kilómetro, ese tramo que muchos usuarios hacen hoy en vehículo privado. Países de nuestro entorno, como Francia o los Países Bajos, han avanzado hacia la intermodalidad condicionada —patinetes plegados, vetos en hora punta, carga de baterías prohibida a bordo— en lugar de recurrir a la prohibición absoluta. Ello demuestra que es posible conjugar seguridad y sostenibilidad si se fijan estándares claros y se fiscaliza su cumplimiento. Los patinetes eléctricos tienen un impacto positivo ambiental, social y financiero por lo económico que es. Además, muchos ayuntamientos, en áreas metropolitanas, llevan invertidos millones de euros en carriles bici o de vehículos de movilidad personal, servicios de alquiler de patinetes y aparcamientos, que hoy se pueden infrutilizar al eliminarse la conexión con el transporte público.

¿Qué pretendemos con esta PNL? Impulsar con carácter prioritario una mesa de trabajo formada por el Gobierno, DGT, operadores públicos y privados, asociaciones de usuarios y expertos en seguridad contra incendios para elaborar un protocolo único. También pretendemos incorporar la verificación de certificado mediante un código QR o etiqueta inalámbrica NFC, visible en el propio vehículo, tal como prevé la DGT, para que el personal de estación pueda comprobar su validez en segundos. Asimismo, queremos prohibir expresamente la carga de baterías a bordo, establecer zonas tamizadas de aparcamiento fuera de las estaciones para patinetes sin certificado o con baterías dañadas y programas de sensibilización. Hoy les

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 42

proponemos pasar de la prohibición genérica a la gestión del riesgo, basada en la evidencia blindando la seguridad, sin renunciar a la intermodalidad. Les invito a respaldar esta PNL para que nuestros ciudadanos no tengan que elegir entre moverse de forma sostenible o hacerlo con seguridad.

Respecto a la enmienda que hemos conocido del Grupo Popular, no podemos aceptarla, porque las novedades se refieren a regular y, en el marco de esta comisión, no es una regulación que finalmente se deba introducir ni en la ley de seguridad vial ni en el Reglamento General de Circulación ni de conductores ni de vehículos. Entendemos que será otra normativa más propia de las autoridades de transporte que no la normativa de circulación de seguridad vial.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rojas Manrique): Muchas gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda presentada, interviene doña Bella Verano Domínguez en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: Muchas gracias, presidente.

Hoy hablamos de una cuestión que está cada vez más presente en nuestro día a día, que es la de los vehículos de movilidad personal, como son los patinetes eléctricos, y si deben o no poder acceder al transporte público. Es evidente que estamos ante una nueva forma de moverse por las ciudades y que necesitamos una nueva normativa clara que nos diga cómo deben convivir estos nuevos medios con el resto de los sistemas de transporte, porque ahora mismo hay muchas dudas y demasiadas diferencias —esto es importante— entre lo que se permite en una ciudad y lo que se permite en otra. En el Grupo Popular creemos que este es un tema que hay que abordar con seriedad y rigor. No se trata de decir sí o no a la ligera, sino de garantizar que las decisiones que se tomen con sentido común se hagan pensando en la seguridad de todos, en la comodidad de los usuarios y en el buen funcionamiento del transporte público. El Gobierno ya tiene herramientas para avanzar, y no lo hace de forma decisiva. De hecho, en enero de 2022 se dictó una resolución que permitía el acceso de estos vehículos a ciertos trenes con algunas condiciones. Más adelante se aprobó un manual técnico que regula cómo deben ser estos patinetes. Pero falta una norma clara con rango suficiente que ponga orden y dé seguridad a usuarios y operadores. Por eso en el Grupo Popular proponemos que el Gobierno dé ese paso: que regule bien, que escuche a los expertos, al ayuntamiento y a los operadores, y que lo haga pensando en todos.

Hemos presentado dos enmiendas muy sencillas que van justo en esa dirección: que se fije un mínimo de seguridad en el Reglamento General de Circulación y que se dé rango legal a lo que se aprobó hace más de dos años. Nuestro objetivo no es complicar las cosas, no es poner trabas, sino todo lo contrario: queremos aportar sensatez, responsabilidad y soluciones, porque este tipo de movilidad ha llegado para quedarse, pero necesita reglas claras. Además, defendemos que cualquier avance en esta materia debe hacerse con diálogo, con escucha activa y con visión de conjunto. No podemos dejar que haya decisiones distintas en cada ciudad ni que los operadores se enfrenten solos a esta realidad.

Tampoco podemos olvidarnos de la seguridad de los pasajeros ni del papel que deben jugar las comunidades autónomas y los ayuntamientos en este proceso. Sabemos que hay mucha gente esperando una solución: usuarios que combinan patinete y transporte público para ir a trabajar, familias preocupadas por la seguridad y también responsables públicos que necesitan certezas. Hablen ustedes con sus alcaldes y verán cómo les confirman esto. Por eso estamos aquí con una posición constructiva, como en todos los temas que traten sobre la seguridad vial de los españoles. Queremos que las cosas se hagan bien, con equilibrio, con sensatez y con responsabilidad, porque gobernar también es ordenar lo nuevo, pero hay que ordenarlo bien, señorías, dando seguridad a lo que ya está en la calle y construyendo soluciones útiles para todos.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rojas Manrique): Muchas gracias, señoría.

Para el trámite de fijación de posiciones, y en nombre de los respectivos grupos parlamentarios, interviene, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, doña Marta Madrenas i Mir.

La señora **MADRENAS I MIR**: Moltes gràcies, senyor president.

En primer lloc, com que no he intervingut en cap de les altres proposicions no legislatives, només aclarir, perquè ho fem sempre per deixar clar algun sentit dels vots que farem avui, és que, en general, quan són propostes que venen del govern, doncs estan governant, doncs que governin i, per tant, en general, coses

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 43

que potser veurien bé, farem abstencions i per tant ho volia deixar clar aquí. Com també alguns temes que, per exemple, ha plantejat el Partit Popular. Però com que no es té present el que no es conculquen les competències de Catalunya, doncs també, tot i que hi ha coses que ens agraden, però al final també haurem de fer vots d'abstenció que expliquen una mica tot el que farem al llarg de la votació d'avui.

Finalment, respecte en aquesta proposta, en principi és una proposta que ens agrada a Junts, apostar per la intermodalitat, per la mobilitat més sostenible. Per tots aquells que hem estat o estem en el món local, els que hem estat o som alcaldes, alcaldesses, regidors i regidores sabem que aquí tenim una situació molt complexa i molt complicada, perquè és cert que és important fomentar aquest tipus de vehicles de mobilitat personal molt i, especialment la intermodalitat, sinó moltes vegades fins i tot perd el sentit de poder-los utilitzar. Però també sabem que en ciutats ja de certa grandària, de certs números d'habitants, la complicació que està suposant contra els vianants. No hi han unes mesures clares d'organització de la circulació en la via pública per a aquests vehicles o peatons, que són els que són més fràgils, els que poden patir situacions més complexes.

Hi ha moltíssimes queixes arreu de les ciutats respecte a que no s'està trobant una normativa clara. I clar, amb aquesta proposta estariem més o menys d'acord, però és que van molt tard. I no m'agrada dir això perquè sempre sembla molt tard, però és que en aquest any, en aquest cop sí que és veritat, perquè hem perdut dos anys en què hi ha hagut un garbuix de solucions diferents. Cada operador de mobilitat, Renfe i ATM, tothom feia el que li semblava. No hi ha hagut cap mena de coordinació. Durant aquests dos anys, no s'han treballat amb estudis, amb alternatives, precisament per respectar el dret dels vianants i la seva seguretat, respecte a conjugar aquest tipus de transport, i nosaltres ens sentim a vegades molt incòmodes perquè no hi ha prou informació. No s'han fet prous estudis i hem de conjugar els dos drets perquè els vianants a vegades els veiem una miqueta, quan parlem de mobilitat sostenible i de fet haurien de ser els que tenen la protecció més alta. Per tant, no podem votar a favor, però van tard i demanem que s'estudii bé com es troba aquest equilibri amb els vianants, perquè efectivament estan patint moltes persones, especialment les més vulnerables la gent gran, els nens petits, les famílies amb nens petits o les persones amb dificultats de mobilitat.

Moltes gràcies.

Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, como no he intervenido en ninguna de las otras proposiciones no legislativas, quisiera aclarar, porque lo hacemos siempre, para dejar claro el sentido de los votos que vamos a hacer hoy que, en general, cuando son propuestas que vienen del Gobierno, bueno, están gobernando, por tanto, pues que gobiernan, y cosas que tal vez deberíamos..., bien, pues vamos a hacer abstenciones, y quería dejarlo claro aquí. También hay otros temas, como algunos que ha planteado el Grupo Popular, en los que, aunque hay cosas que nos han gustado, como no se tiene presente la situación de las competencias o la defensa de las competencias de Cataluña, tendremos que abstenernos, y esto explica lo que vamos a hacer durante la votación de hoy.

Finalmente, respecto a esta propuesta, quiero decir que en principio es una propuesta que nos gusta. A Junts nos gusta apostar por la movilidad más sostenible, pero todos aquellos que hemos estado o estamos en el mundo local —los que somos o hemos sido alcaldes, alcaldesas, concejales, etcétera— sabemos que aquí se da una situación muy compleja, muy complicada. Es cierto que es importante fomentar este tipo de vehículos de movilidad personal, y sobre todo la intermodalidad, si no, a veces, incluso pierde el sentido poder utilizarlos, pero también sabemos que, en ciudades de una cierta dimensión, con cierta cantidad de habitantes, está planteando una complicación a las personas que son más frágiles, los que pueden sufrir situaciones más delicadas, porque no hay unas medidas claras de organización en la vía pública de estos vehículos.

Hay muchas quejas en las ciudades respecto a que no se está encontrando una normativa clara y, evidentemente, en esta propuesta estaríamos más o menos de acuerdo, pero es que van muy tarde. No me gusta decir esto de que van muy tarde, pero es que en esta ocasión es absolutamente cierto. Hemos perdido dos años en los que ha habido una mezcla de soluciones distintas. Cada operador, Renfe, ATM... En fin, no ha habido ninguna coordinación, y durante estos dos años no se ha trabajado con estudios, con alternativas, precisamente para respetar el derecho de los peatones y su seguridad respecto a conjugar este tipo de transporte. Y nosotros nos sentimos en ocasiones muy incómodos porque no hay suficiente información. No se han hecho suficientes estudios y hay que conjugar ambos derechos, porque, a veces, a los peatones, cuando hablamos de movilidad sostenible, los obviamos un tanto, cuando en realidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 44

deberían ser los que tienen o deben tener la protección más alta, así que no podemos votar a favor. Pero es que van tarde, y pedimos que se estudie bien cómo se encuentra este equilibrio con los peatones, porque, efectivamente, muchas personas están sufriendo, sobre todo las más vulnerables, la gente mayor, las familias con niños pequeños o las personas con dificultades de movilidad.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rojas Manrique): Muchas gracias, señoría.

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

El señor **PUEYO SANZ**: Muchas gracias, president.

Es muy interesante esta iniciativa para todos aquellos usuarios de bicicleta y VMP. No sé si los aquí presentes han utilizado VMP, patinetes eléctricos en alguna ocasión o si utilizan la bicicleta, pero hay que ver la situación que tenemos en muchos municipios, por ejemplo, en Zaragoza, donde tenemos la necesidad absoluta de esa intermodalidad porque solo tenemos una línea de tranvía y no tenemos metro, pese a lo que diga VOX en su programa electoral. Luego tenemos municipios que no tienen ni metro ni tranvía pero que tienen la estación de tren a las afueras y las personas pueden vivir a media hora o en la otra punta. Y, claro, poder llegar en VMP, en patinete a esa estación y tener una intermodalidad en un cercanías, en un tren de media distancia o en cualquier otra cosa es muy beneficioso para toda esa gente. Pero si, a la vez, como estamos viendo en el Ayuntamiento de Zaragoza, se está imponiendo que haya un seguro obligatorio de bicicletas —lo cual contraviene la directiva europea y la legislación española—, no queda otra opción, en muchas ocasiones, que coger un patinete eléctrico, un VMP, como ha sido mi caso en muchas ocasiones, y, además, en Zaragoza se usa mucho por las circunstancias de la ciudad. También tenemos que celebrar aquí que, gracias al movimiento de ConBici, a La Ciclería y a otras muchas organizaciones en apoyo al uso de la bicicleta, al final hemos conseguido que ese seguro ya no sea obligatorio, también gracias a Equo, Más Madrid, Compromís, Xunta y a todo el Grupo Plurinacional SUMAR.

Háganse a la idea: imagínense, como era mi caso cuando yo estaba trabajando en el despacho de abogados en Zaragoza, ir a trabajar en junio a 41 grados en bicicleta. Es terrible, es terrible de verdad. Ahí lo que necesitas es poder llegar al tranvía, parar, dejar tu patinete y después llegar al punto de destino, y lo mismo a la vuelta, por lo que son imprescindibles este tipo de medidas. El peligro, como se comentaba, es la posibilidad de que estas baterías puedan arder en un espacio cerrado o cualquier otra cosa, lo cual es cierto, puede ocurrir, pero sabemos que esos casos son los mínimos, y que, en Zaragoza, si arden los autobuses, por ejemplo, no es por estas cuestiones, sino por otras muchas cosas, que es lo que hemos visto porque han ardido ya muchos autobuses. Pero limitar esta intermodalidad de los VMP puede ser un verdadero problema en todos estos municipios en los que, como digo, son necesarios porque están a mucha distancia. Por eso, esta PNL habla de regular esa integración de los VMP en el transporte público, y lo hace exigiendo precisamente esos requisitos técnicos. Como dicen, existe ese certificado de seguridad y es necesario exigir su cumplimiento, lo cual garantiza también esas necesidades de seguridad. En este contexto, lo que valoramos es ese posible acceso de patinetes eléctricos a tren, a metro, a tranvía, porque la intermodalidad es fundamental. Por eso votaremos a favor de esta iniciativa, porque nos parece positiva, sobre todo en situaciones de calor o frío extremo o en otras situaciones que vivimos en muchos casos los aragoneses y otros muchos.

Muitas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rojas Manrique): Muchas gracias, señoría.

Para finalizar, por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don Francisco José Alcaraz Martos.

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

Señorías del Grupo Socialista, mal día para traer una PNL para hablar de que los patinetes arden, cuando tienen ustedes la unidad de quemados ahora mismo en Ferraz, y no precisamente porque haya explotado un patinete. Ya me gustaría que hubiese sido solo eso. **(Risas)**.

Como ustedes dicen, efectivamente, esto es más propio de la Comisión de Transportes que de la de Seguridad Vial. Si realmente ustedes lo hubiesen traído a esta comisión con la intención de salvaguardar la seguridad vial de todos los españoles, también hubieran incluido los coches particulares. ¿Qué pasa, que el patinete eléctrico tiene que ir con su homologación para subir en un autobús, pero no en un coche particular? ¿Y si en ese coche particular explota un patinete eléctrico y se estrella contra otro coche o contra un autobús que no lleva patinete? ¿Qué pasa? De verdad, ustedes cada vez trabajan menos y peor. ¿Qué me están diciendo también, que porque tenga ese certificado de la Comisión Europea ya no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 45

van a explotar los patinetes? (**Muestra unas fotografías de coches ardiendo**). Entonces, estos coches, estos vehículos eléctricos que están explotando por nuestras calles de Madrid, de Alicante y de toda España, ¿qué pasa, que no tienen homologación y la DGT los está dejando circular?

Señorías, pónganse a trabajar, dejen el fuego de los patinetes y vayan a la unidad de quemados, que es lo que necesitan en este momento ustedes.

Gracias. (**Aplausos**).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rojas Manrique): Gracias, señoría.

Tendría ahora la oportunidad de posicionarse sobre las enmiendas.

El señor **JEREZ ANTEQUERA**: Hemos podido hablar con la portavoz del Grupo Popular y tenemos que decir que no, por los motivos que le he comentado a ella.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rojas Manrique): Muchas gracias.

Con esto finalizaríamos todas las PNL. En un minuto votamos. (**Pausa.—La señora presidenta ocupa la Presidencia**).

PROPOSICIONES NO DE LEY. (VOTACIÓN)

La señora **PRESIDENTA**:

Con la letrada estábamos comentando que ya lo tenemos todo a punto. ¿Sí? ¿Todo a punto para votar?

(**El señor vicepresidente, Rojas Manrique: ¿Votamos en el mismo orden en que están?**). No. Ahora digo. Para esto hablaré catalán y castellano, porque no quiero que haya error. (**Pausa**).

Començarem pel mateix ordre per la 19, la del PNV.

Vamos a empezar —lo diré luego en castellano— con el mismo orden, con la 19, del PNV.

Vamos a empezar con el mismo orden como lo hemos sustanciado.

La primera és la del PNV, la número 19. En els seus termes.

La primera, la del PNV, número 19. En sus términos.

En sus términos. No había enmiendas. La 19, ¿de acuerdo?

Ho farem a mà alçada.

Lo vamos a hacer a mano alzada.

A mano alzada.

El señor **IBÁÑEZ HERNANDO**: ¿Por qué no seguimos el mismo orden del orden del día?

La señora **PRESIDENTA**: No hi ha inconvenient.

La letrada me ha dicho que se suele hacer así. Pero da igual, me es igual. (**Rumores**). Bueno es igual, es un momento.

Comencem per la 19. En els seus propis termes.

La 19. En sus propios términos.

En sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 17.

La señora **PRESIDENTA**: Empat.

Votem i ponderat.

Empate.

Votamos y ponderamos.

Votamos y será ponderado.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 17.

La señora **PRESIDENTA**: No queda aprobada.

No queda aprovada per 159 a favor i 170 en contra.

No queda aprobada por 159 a favor —159 a favor— y 170 en contra —170 en contra—. No queda aprobada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 364

16 de junio de 2025

Pág. 46

Ara sí, la 15, en els seus propis termes. No s'ha acceptat l'esmena.

Ahora sí, la 15 en sus propios términos —en sus propios términos—. No se ha aceptado la enmienda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; abstenciones, 16.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprovada per 19 vots a favor i 16 abstencions. Perquè ara s'absentat la diputada del PNV.

La número 16 amb l'esmena incorporada.

Queda aprobada por 17 votos a favor y 16 abstenciones. (Aplausos). Porque ahora se ha ausentado la diputada del PNV.

La número 16 con la enmienda incorporada.

La número 16 con la incorporación de la enmienda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 15; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprovada.

Passem a la 17. No s'accepta l'esmena.

Pasamos a la 17. No se acepta la enmienda.

En sus propios términos.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprovada per 15 vots a favor, 3 en contra i 15 abstencions.

I la última, la 18.

Queda aprobada por 15 votos a favor, 3 en contra y 15 abstenciones.

Y la última, la 18.

En sus propios términos, ¿verdad? Porque no se ha admitido la enmienda.

En els seus propis termes, no s'ha admès l'esmena.

En sus propios términos. No se ha admitido la enmienda.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprovada per 15 vots a favor, 3 en contra i 15 abstencions.

Ja està.

Gràcies.

S'aixeca la sessió.

Queda aprobada por 15 votos a favor, 3 en contra y 15 abstenciones.

Ya está. (Rumores).

Repito, queda aprovada per 15 vots a favor, 3 en contra i 15 abstencions.

Muy bien, muchas gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y cincuenta 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.