



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2026

XV LEGISLATURA

Núm. 523

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 9

celebrada el lunes 23 de marzo de 2026

Página

ORDEN DEL DÍA:

Celebración de las siguientes comparecencias para informar en relación con el objeto de la comisión:

— Del señor presidente de la Federació d'Autoescoles de Catalunya, FAC (Viladrich i Castellanas). Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial. (Número de expediente 219/000607) 2

— Del señor presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas, CNAE (Lorca Sánchez). Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial. (Número de expediente 219/000608) 2

Celebración de las siguientes comparecencias para informar en relación con el objeto de la comisión:

— De la presidenta de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal, AESLEME (Cogollos Paja). Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial. (Número de expediente 219/000609) 16

— De la directora de la Associació de Prevenció d'Accidents de Trànsit, P(A)T (Doménech Moral). Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial. (Número de expediente 219/000610) 16

— Del vicepresidente de Stop-Accidentes, Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico (Pérez de Landazábal Monja). Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial. (Número de expediente 219/000611) 17

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 2

Se abre la sesión a las tres y un minuto de la tarde.

CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARECENCIAS PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN:

- **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓ D'AUTOESCOLES DE CATALUNYA, FAC (VILADRICH I CASTELLANAS). POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL. (Número de expediente 219/000607).**
- **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS, CNAE (LORCA SÁNCHEZ). POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL. (Número de expediente 219/000608).**

La señora **PRESIDENTA**: Bé, molt bon dia a tothom.

Comencem pel primer bloc de compareixents que, si recordaran, tan com vam acordar en la Mesa de portaveus, serà el senyor Viladrich i Castellanas, president de la Federació d'Autoescoles de Catalunya, i el senyor Enrique Lorca Sánchez, president de la Confederació Nacional d'Autoescoles. Ja coneixen els temps que tenen, seran uns vint minuts i després tots vostès podran dirigir-se a ells i fer les preguntes que considerin convenient. En aquest cas per tres minuts conjuntament.

Per tant, tindria la paraula el senyor Raúl Viladrich i Castellanas. Endavant, senyor.

Buenos días a todos.

Empezamos con el primer bloque de comparecientes, que, tal como acordamos en la reunión de Mesa y portavoces, serán el señor Raúl Viladrich i Castellanas, presidente de la Federación de Autoescuelas de Cataluña, y el señor Enrique Lorca Sánchez, presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas. Ya conocen los tiempos que tienen, que serán de unos veinte minutos. Después, todos ustedes van a poder dirigirse a ellos y hacer las preguntas que consideren convenientes, en este caso por tiempo de tres minutos conjuntamente.

Tiene ahora la palabra, en primer lugar, el señor Raúl Viladrich i Castellanas.

Adelante, señor.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓ D'AUTOESCOLES DE CATALUNYA, FAC** (Viladrich i Castellanas): Bona tarda. En nom de la Federació d'Autoescoles de Catalunya, en nom propi i en nom dels presidents que m'acompanyen, la senyora Teresa Coll, presidenta de la Federació d'Autoescoles de Barcelona; el senyor Carles Olivé, president de l'Associació d'Autoescoles de Tarragona, i la Xènia Ijsselstein, que és la presidenta de l'associació de les autoescoles de les comarques gironines. Volem agrair en nom de tots nosaltres la invitació a poder comparèixer i assistir en aquesta Comissió de Trànsit i de Seguretat Viària.

Agrair la seva presidenta a tots i cada un de vostès i, especialment, a la senyora Inés Granollers, la diputada que ens ha citat avui aquí. Per nosaltres avui és molt important estar aquí, no només per parlar, sinó també per ser escoltats. Compartim l'objectiu de les víctimes zero. Compartim l'objectiu de la millora de la seguretat viària i en el cas de les autoescoles, creiem en l'educació i en la formació viària al llarg de tot el cicle vital de la persona. I això no és una declaració, sinó que això és una responsabilitat i tots els que participem en aquesta Mesa tenim aquesta responsabilitat de millora en la nostra parcel·la de la seguretat viària.

En nombre de la Federación de Autoescuelas de Cataluña, en nombre propio y en nombre de los presidentes que me acompañan —la señora Teresa Coll, presidenta de la Asociación de Autoescuelas de Barcelona; el señor Carles Oliver, presidente de la Asociación de Autoescuelas de Tarragona, y Xènia Ijsselstein, presidenta de la Asociación de las Autoescuelas de las Comarcas de Girona—, queremos agradecer la invitación para poder comparecer y asistir a esta Comisión sobre Seguridad Vial.

Gracias, señora presidenta, y gracias a todos ustedes, especialmente a la señora Inés Granollers, la diputada que nos ha citado hoy aquí. Para nosotros hoy es muy importante estar aquí, no solo para hablar, sino también para ser escuchados. Compartimos el objetivo de las víctimas cero, de la mejora de la seguridad viaria. En el caso de las autoescuelas, creemos en la educación y formación viaria a lo largo de todo el ciclo vital de la persona. Y no es una declaración, es una responsabilidad, y todos los que participamos en esta mesa tenemos esta responsabilidad de mejora, desde nuestra parcela, de la seguridad vial.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 3

Comparezco hoy aquí con voluntad de diálogo, pero también con la obligación de decirles la verdad, y la verdad es que el sector de las autoescuelas en Cataluña atraviesa una situación crítica, muy crítica. Hemos llegado a un punto en el que ya no podemos sostenerla más.

Antes de empezar, si me permiten, me pondré un poco romántico. Hace más de sesenta años que las autoescuelas estamos llevando a cabo esa educación y formación viaria. Cuando las autoescuelas empezamos, no existía ni la DGT. Estábamos en el Ministerio de Industria. No había examinadores; estaban los señores ingenieros, que venían y nos examinaban. Es decir, en ese momento, las autoescuelas ya estábamos. Además, hacíamos una labor muy importante, y es que muchas veces ayudamos a personas a superar su primer examen, que era el examen de conducir. Nos venía mucha gente que no sabía leer, que no sabía escribir. Le teníamos que enseñar cómo superar un examen. Y ayudamos, contribuimos a la motorización de este país. Por lo tanto, las autoescuelas hemos estado incluso antes que la DGT y hemos hecho nuestra labor social en la parcela que nos ha tocado.

Hace cinco años que comparecí en esta Comisión sobre Seguridad Vial. Y, desde entonces, ¿qué cosas nos han cambiado? Pues miren, desgraciadamente, en Cataluña un 11 % de las autoescuelas han tenido que cerrar. Son 79 compañeros, 79 autoescuelas que desde el año 2021 han cerrado. Actualmente, somos 681 autoescuelas, 1061 puertas abiertas, que estamos ahí luchando, trabajando en nuestro día a día. Pero, desgraciadamente, el sistema no responde. ¿Y cuál es la realidad? Pues, si me remito a los datos de hace cinco años, cuando yo comparecí en esta comisión, hablábamos de 80 000 personas pendientes del examen de conducir en Cataluña. Hoy les tengo que decir que son 85 645. Y digo el número exacto porque, como decimos, son personas, no son DNI. Son personas que necesitan el permiso de conducir para trabajar, para sus estudios, para su mejora personal. Y mucho más en áreas rurales, donde no existe transporte público, o vemos muchas veces que el transporte público en ciertas zonas de áreas metropolitanas, hoy en día, tampoco está en su mejor momento.

Les tengo que decir que vengo con una actitud positiva. Es decir, han pasado cinco años y no quiero decir que no se ha hecho nada y que todo se ha hecho mal. No es así. La DGT en estos últimos cinco años ha incrementado la plantilla de examinadores. Sí, son ya casi mil examinadores que están en territorio de la DGT. Se ha ampliado la plantilla de examinadores interinos y también se ha creado la figura del itinerante. Es decir, se han creado diferentes figuras y se ha ido ampliando esta plantilla. Pero les quería recordar que estos son datos macro. Si se amplía la plantilla a casi mil examinadores, si se han creado más interinos y más itinerantes, podría parecer que la situación está ya resuelta, pero nada más lejos de la realidad. A pie de calle, no lo notamos. El papel lo aguanta todo, pero a pie de calle continúa faltando esta mano de obra.

Me gustaría recordarles que, aunque tenemos más examinadores, después de la huelga del año 2017 —recordamos que la huelga más larga que ha habido en este país fue la huelga de examinadores—, se consiguió para ellos una reivindicación muy legítima, un hito, que es reducir las pruebas a doce. Por lo tanto, si la capacidad de trabajo de un examinador es de doce alumnos al día, aunque ampliemos la plantilla de examinadores, la ratio es menor. Por lo tanto, nos encontramos en esta situación. Como consecuencia de ello, seguimos con 85 000 alumnos —85 645 para ser exactos—, las autoescuelas están cerrando por esta incapacidad de la DGT y nos encontramos con que tenemos un problema estructural en Cataluña.

Y, si me permiten, voy a ser claro: estamos decepcionados. La otra vez que estuve aquí me salió la expresión «emprenyats». Estamos enfadados. Enfadados no es tan fuerte como decir empenyats en catalán. Pero es que yo les diría más: la decepción es peor que el enfado. Y estamos decepcionados porque desde el año 2013 arrastramos este problema, que es un problema estructural. No es un problema puntual, sino estructural, de falta de personal administrativo y de personal examinador. Muchas veces hablamos de examinadores, pero también es importante destacar el papel del personal administrativo, porque tiene su labor.

Ahora les haré un breve resumen, una foto con evidencias y con datos, para que ustedes puedan sacar sus conclusiones y puedan ver cuál la magnitud del drama y del problema. Me centraré en el año 2025. En el año 2025, la Dirección General de Tráfico hizo una oferta de empleo público: sacó cien plazas —ochenta plazas eran de RPT—, que consistía en adaptar la España de los 40 millones a la de los 50 millones. Es decir, función pública había dotado las jefaturas de Tráfico para una España de 40 millones. Ya estamos en 50 millones y, por lo tanto, se amplió esa plantilla de examinadores en las jefaturas provinciales. También se creó la figura del interino por acumulación de tareas. Por lo tanto, durante este año 2025 se han ampliado y han salido convocatorias de examinadores fijos, de RPT y de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 4

comisión de servicios. Pues la fotografía que tenemos en Cataluña es que tenían que llegar 44 examinadores. ¿Saben cuántos llegaron? Llegaron 15 de 44. Nos deben 29. ¿Qué supone? Que del cien por cien de ejecución, solo nos han llegado un 34 % de todo lo prometido.

Para este año 2026, vuelven a sacar una oferta de empleo público con cien plazas más y se vuelven a sacar los de RPT. La pregunta que lanzamos es: ¿cuántos irán destinados en Cataluña? Y, después: ¿y estos van a venir? Porque, claro, les recuerdo que nos deben el 29 del año anterior. Y esto es una locura. Como decía Einstein, una locura ¿qué es? Si repito lo mismo y quiero obtener resultados distintos. Si continuamos con el mismo sistema, repitiendo la misma base, nos vamos a encontrar lo mismo. No dudo de la buena voluntad de la DGT. Que se ha trabajado y se han creado plazas, es una realidad, pero después no se cubren. No quieren venir a Cataluña. Y el motivo con el que nos encontramos es que se trata de oposiciones estatales.

En Cataluña no hay una cultura opositora. La gente en Cataluña no oposta y, si oposta, va a las oposiciones de la Generalitat de Catalunya. Por lo tanto, no tenemos lo que llamamos un plantel, no tenemos gente del territorio que quiera opositar. ¿Por qué? Porque tienen miedo de que los destinen a Extremadura. Lo mismo les pasa a las personas de Extremadura, de Andalucía o de Murcia cuando las destinan a Cataluña: a la primera que pueden, en el primer concurso de traslado, se nos van, y muy legítimamente: tienen su vida, su familia y su entorno lejos de Cataluña. Por lo tanto, nos estamos encontrando con que sí se están creando plazas —lo agradecemos, vengo en esa actitud positiva y proactiva de haber hecho un trabajo—, pero la realidad es que nos encontramos en una situación complicada.

Con esta actitud positiva que les decía, y haciendo esa foto del territorio en Cataluña, voy a empezar por Girona. En el último año ha Estado en Girona, seguramente, la peor Jefatura Provincial de Tráfico de toda España. Tenía una situación dramática. Yo no sé cómo nuestros compañeros han podido resistir la situación que estaban viviendo; era horroroso. Actualmente, ¿cómo está? Tiene una bolsa de 7942 personas. En Girona se ha producido un hecho: si las incorporaciones hubiesen sido efectivas, el sistema funcionaría. Y es que Girona pasó de seis examinadores a diecinueve, y con ese número se estableció la plantilla. En este periodo han podido reducir la bolsa en 946 personas. Por lo tanto, ha ido bien: se han incorporado efectivos, han reducido la bolsa y han podido trabajar. El miedo que tenemos es que en el primer concurso de traslado habrá una desbandada, se nos irán, se volverán a sus territorios. Por lo tanto, están viviendo una especie de espejismo dentro de la miseria que habían vivido durante estos meses, pero saben que eso es temporal. Sin embargo, vemos cómo nuestros compañeros al menos han podido trabajar y están trabajando con dignidad, y lo agradecemos.

Si nos fijamos en oficinas —con esa actitud positiva con la que he dicho que venía hoy—, DGT ha creado 401 plazas de operadores de información. Esto quiere decir que las oficinas deben tener personas trabajando y se han creado estas 401 plazas. A Girona se han destinado seis, pero solo han ido cuatro, y resulta que —¡pobres!— se les han ido ocho. Por lo tanto, están a menos cuatro; si les tenía que llegar ayuda, han quedado a menos cuatro. ¿Qué quiere decir? Que parte de esos examinadores, estos diecinueve examinadores que tienen —que no todos están en plantilla—, van a tener que entrar dentro de jefatura y hacer las tareas administrativas para poder dar salida a documentación, tramitación de expedientes, etcétera, porque para examinar primero se tiene que preparar la documentación.

Tarragona. Hace cinco años, cuando comparecí aquí, les comenté un caso, una anécdota, y es que el sistema se había comido 1400 alumnos, que, gracias a la buena gestión de la Jefatura Provincial de Tráfico de Tarragona y a la buena gestión de la Societat d'Autoescoles de Tarragona, trabajaron conjuntamente e hicieron un plan de choque. ¿Qué hicieron? Dos exámenes en la Facultad de Derecho a setecientas personas, exámenes en papel, y pudieron liquidar esa bolsa de alumnos que el sistema se había tragado. Esto en el año 2021. Estamos en 2025 y, de 1400, hemos pasado a 3000 personas que el sistema se ha comido. ¿Y por qué se las ha comido? Porque tienen veinticinco ordenadores y, por más turnos de teórica que puedan hacer, no absorben el volumen de gente que se presenta a las jefaturas. Ustedes habrán visto en las noticias —y fue un ejemplo de buena ejecución, de colaboración y trabajo conjunto entre Jefatura Provincial de Tráfico de Tarragona y la Societat d'Autoescoles de Tarragona y toda su junta— un macroexamen de 3000 personas con turnos organizados. Así pudieron dar salida a esos 3000 aspirantes que estaban pendientes del examen teórico; no estoy hablando solo de coche, en teórica también había un atasco.

Vamos a lo práctico, vamos a esa bolsa. Había 7801 personas —este uno también es importante—. La bolsa ha aumentado un 12 %. Me refiero a esta subida del mes de septiembre del año pasado, que es cuando tenían que incorporarse todos los efectivos pendientes, por lo tanto, cojo seis meses. Todos los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 5

datos que les iré dando son comparando de septiembre del 2024 a marzo de 2026. Por lo tanto, aun habiéndose incorporado estos, la bolsa aumentó en un 12 %.

Si nos vamos a circulación, el cuerpo de examinadores solo está operativo en un 60 %. Tienen diez examinadores más un coordinador, pero hay cinco examinadores que están en busca y captura, no han comparecido, no sabemos dónde están. Si tenemos cinco examinadores más en la calle examinando doce pruebas al día, avanzamos; pero no están, no se han incorporado, no han venido.

Si nos vamos a los operarios u operadores de información, a oficinas, resulta que solo están operativos un 44 % de los que tendrían que estar en oficina. En porcentajes, a lo mejor, no queda tan reflejado, pero si yo les digo que son veintisiete personas las que tendrían que estar en oficinas y solo hay doce, imagínense ustedes cómo sale el trabajo. Pues sale el trabajo por la buena voluntad que hay de la gente que está trabajando, porque son funcionarios de toda la vida que aman su trabajo, lo adoran, ponen horas de su tiempo, están incluso trabajando las tardes, y me consta por el presidente, que es quien me lo dice, que en fines de semana, si conviene, hacen llamadas para poder dar agilidad y que no pare la rueda y se pueda continuar. Si no fuese por esta buena voluntad de las personas que están detrás, no saldría el trabajo en una jefatura como la de Tarragona, en la que tienen una situación muy difícil en oficinas, y en exámenes tampoco es para tirar cohetes. Por lo tanto, 60 % examinando, 44 % en oficinas, y gente de negociado, los cargos intermedios, a un 50 %.

Siguiendo el recorrido, nos vamos a Lleida. En Lleida tenemos una bolsa de 4943 personas. También hemos aumentado en 199 personas. En Lleida tenemos una situación caótica. Hace poco, la junta directiva de Lleida nos reunimos con nuestra jefa provincial y, tras salir de la reunión, quedamos estupefactos. La frase fue: es lo que hay. Y se quedó tan ancha. Dices: ¿cómo es lo que hay? No nos puedes decir es lo que hay. Y, si me permiten, les voy a contar yo qué es lo que hay. Lo que hay es que, de una plantilla de nueve, solo hay cuatro examinadores que están operativos; más de un 50 % —casi un 60 %— están de baja. Hay un examinador que se incorporó en el mes de septiembre, pero es que el mes de octubre pidió la liberación sindical de un cien por cien. ¿Qué quiere decir? Que ocupa una plaza, pero no está examinando, aunque nos computa en plantilla. Lo que hay son vehículos sin trabajar y profesores sin poder examinar, porque hemos llegado a un punto en el que la capacidad que nos están dando a Lleida ya no se asume. Les pongo un ejemplo muy gráfico: en el centro desplazado de la Seu d'Urgell nos han dado para el siguiente ciclo 37 plazas, que se tienen que dividir entre diez autoescuelas. Si hacen la cuenta de la vieja, son 3,7 alumnos. Si contamos con que hay camiones que cuentan más, imagínense ustedes la ratio que nos sale a cada autoescuela para poder trabajar. Lo que hay son centros desplazados y que hemos tenido que digitalizar las aulas; hemos tenido que correr arriba y abajo, haciendo reuniones, asambleas extraordinarias, los ayuntamientos teniendo que convocar plenos, teniendo que buscar recursos donde no los hay, porque se nos dijo que el 1 de enero o estaban digitalizadas o se cerraba el centro de examen desplazado de La Seu d'Urgell y La Pobla de Segur. Les recuerdo que el de Vielha se cerró unilateralmente y no hemos tenido nunca ninguna explicación. El Ayuntamiento de La Seu d'Urgell asumió los gastos, asumió todo, pero —cito textualmente, y es un ayuntamiento socialista— hemos tenido que acceder al chantaje y a la extorsión de Jefatura Provincial de Tráfico. Por parte del Ayuntamiento de Pobla de Segur, la Asociación de Autoescuelas ha tenido que asumir el coste de estos ordenadores. En un centro de examen nos encontramos con que un alumno de Lleida no podía subir a examinarse ni a La Pobla de Segur ni a La Seu d'Urgell, pero se nos podía ir a Cuenca o se nos podía ir a Curva del Cuervo, que es un centro desplazado de Cuenca. Esto se denunció en el Parlament de Catalunya en el mes de julio de 2025 y, curiosamente, dos días después nos llama el jefe provincial para decirnos que esta nota informativa la retiraba y ya está. ¿Cómo que ya está? ¿Y todos estos alumnos a los que hemos tenido que decir: no os podemos examinar porque no sois de la zona y no sois del centro desplazado? No pasa nada, no pasa absolutamente nada.

Ahora les digo algo más. En Lleida tenemos un problema, un problemón, un problema interno, pero es un problema que trasciende de lo interno porque nos afecta a la ciudadanía y a la capacidad de examen que tenemos las autoescuelas. Por eso yo les digo que esto ya deja de ser un problema interno. Es un problema de liderazgo, de una incapacidad de generar y de hacer un equipo. Un liderazgo se hace con empatía y con humanidad, pero no se ejerce el poder. Y lo que nos estamos encontrando en Lleida es que hay un excelente equipo, personas con ganas, con talento, que no brillan, no pueden trabajar y tienen su baja médica. Yo también me cogería la baja. Soy autónomo y no puedo, pero con la presión que están trabajando tienen baja médica. Curiosamente, los que tienen la baja médica son esos examinadores que están arraigados al territorio. Y en Lleida —que, a diferencia de Tarragona, están en busca y captura de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 6

examinadores— con nueve funcionáramos, y los tenemos, no los tenemos que buscar en ningún sitio, pero los tenemos de baja médica. Por lo tanto, lo que necesitaríamos nosotros es que se resolviera ese problema interno, que pudiesen trabajar y pudiesen continuar, y Lleida ya no sería un problema, porque la plantilla la tenemos. Pero es que muchas veces recibimos notas informativas y no sabemos si es un burofax de Hacienda o una citación judicial. En las mismas autoescuelas, por el tono que estamos...

La señora **PRESIDENTA**: Vaya terminando.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓ D'AUTOESCOLES DE CATALUNYA, FAC** (Viladrich i Castellanas): ¿Ya?

La señora **PRESIDENTA**: Sí.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓ D'AUTOESCOLES DE CATALUNYA, FAC** (Viladrich i Castellanas): Finalmente, Barcelona. Tenemos ahí al fondo a la presidenta de la Asociación de Autoescuelas de Barcelona, también es vicepresidenta del CNAE y es una mujer muy trabajadora. Cualquier problema que tenemos se lo comentamos a ella y va a la DGT y lo va luchando. Forma parte del equipo del señor Enrique Lorca. A la pobre mujer me la van a matar a disgustos. Es una mujer luchadora, trabajadora, pero es que en Barcelona en la lista ya son 63 000 personas. Esta lista de espera está aumentando, mes a mes, en mil personas. Por lo tanto, si cada mes vamos aumentando en mil, imaginense dónde están. La lista aumentó en seis mil personas, un 10 %.

En cuanto a los operadores, se les prometieron cuarenta y tres; solo han llegado diecisiete. Es decir, que no han llegado, porque se les han ido dieciocho. Es que están a menos uno. Por tanto, se les prometen cuarenta y tres, les llegan diecisiete, pero se les van dieciocho. Están a menos uno. Y yo les digo que la DGT, por el interés general, por el volumen que hay en Barcelona, los tendría que cuidar. Y si lo miran por el dinero, por el monto empresarial, pues también, porque yo no se lo daría a ninguna empresa del IBEX 35 sabiendo que pueden generar dinero pero que también tienen que dar un servicio público, y en Barcelona no lo están dando.

En cuanto a los conductores profesionales, son más de cinco mil los conductores profesionales que están pendientes de examinarse, en esta bolsa que les he dicho de 85 365 personas, y por eso les digo que estamos en una situación problemática. Nos dijeron que habría soluciones, pero no han llegado. Y —perdonen por la voz, pero ya no tengo voz— este problema no se ha solucionado, se ha agravado. No es un fallo puntual, es que el sistema no está funcionando. No estamos ante un retraso, es que estamos ante un colapso. Y no pedimos mejoras, exigimos soluciones.

Por lo tanto, yo les diría que per tot això avui, nosaltres, la Federació d'Autoescoles de Catalunya compareixem avui aquí i exigim, una vegada més, solucions immediates a la DGT. Son 681 autoescoles catalanes que estan patint. Són 85 645 alumnes que estan patint aquesta manca de capacitat que té la DGT. Per tant, les autoescoles ni poden ni han de continuar suportant aquesta inacció per part de Direcció General de Trànsit que tenen a Catalunya.

Doncs moltes gràcies per la seva atenció.

... por todo esto, la Federación de Autoescuelas de Cataluña comparece hoy aquí y exige una vez más soluciones inmediatas a la DGT. Son 681 autoescuelas catalanas que están sufriendo. Son 85 000 más 465 alumnos que están sufriendo de esta falta de capacidad. Las autoescuelas tienen que seguir soportando esta inacción de la DGT que tenemos en Cataluña.

Gracias, presidenta. (Aplausos).

La señora **PRESIDENTA**: I ara seria el torn del senyor Enrique Lorca Sánchez.

Y ahora sería el turno del señor Enrique Lorca Sánchez.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS, CNAE** (Lorca Sánchez): Muchas gracias, presidenta, muy buenas tardes a todos. Quiero darles las gracias por tener a bien acoger a la Confederación Nacional de Autoescuelas para explicar y plantear la situación que vivimos.

Quisiera hacerlo en dos partes. Una primera, muy breve, va a ser una radiografía de la situación de seguridad vial. Estamos dentro de la Comisión de Seguridad Vial y entiendo, más allá de los exámenes, que por supuesto nos lastran —ahora explicaré el porqué, y lo ha explicado muy bien Raúl—, que es oportuno hacer distintas propuestas para mejorar la seguridad vial.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 7

Todos sabemos que llevamos ya quince años con las cifras de siniestralidad, con fallecidos y heridos graves prácticamente estacionarias, un poquito arriba, un poquito abajo. He de decir que, en el último balance consolidado, que es el del año 2024, fueron 1785 víctimas y más de 9500 heridos hospitalizados, lo cual es importante, porque estamos hablando de vidas humanas. Pero es verdad que hay que reconocer de dónde venimos y el trayecto que hemos hecho, y creo que es justo también reconocer que España está en el *top ten* en seguridad vial a nivel europeo. Y yo creo que ahí tienen gran peso las autoescuelas. Sabemos que el causante de entre el 80 y el 90 % de la siniestralidad vial se debe al factor humano. También he de decir que los turismos, en cuanto al número de fallecidos, representan el 47 % y los vulnerables el 40 %. Sin embargo, los conductores profesionales, los conductores de camión y de autobús, solamente representan el 6 %. Digo solo porque es una cifra aparentemente baja, pero, lógicamente, también hay mucho dolor y sufrimiento detrás. Estos conductores profesionales tienen una formación obligatoria cada cinco años. Ya entenderán también un poquito por dónde voy, por ese factor humano.

Como decía anteriormente, las autoescuelas yo creo que son el baluarte fundamental en cuanto a esa formación, educación y concienciación. Y cogemos a esos chavales o a esas chavalas y les formamos en ese tiempo que tenemos para que sean buenos conductores. El no tener en muchas provincias —más de las que quisiéramos— una capacidad de examen adecuada lógicamente nos lastra. Pero nos lastra no solamente como microempresas que somos, sino porque somos un sector altamente competitivo, con escasos márgenes de rentabilidad. Ahora vemos el incremento de los precios del combustible y, una vez más, se nos deja fuera de ese plan de ayudas. Creo que es absolutamente injusto. Más allá de las ayudas que tenemos como cualquier ciudadano, que bienvenidas sean, pero obviamente usamos el combustible como materia prima y como un elemento principal en cuanto a nuestra estructura de costes. Pues se nos ha ignorado. Mandamos varios escritos a los distintos ministerios. Y vuelvo a decir otra vez que en la guerra de Ucrania también se nos dejó fuera. Estuvimos reunidos con cada uno de los grupos políticos y nos decíais que sí, que llevábamos razón. En este caso, el Partido Socialista nos decía: Lleváis razón, Enrique, pero a nivel operativo es muy complicado porque no formáis parte del sector del transporte, del CNTC, de la Comisión Nacional de Transporte por Carretera. Y esa es la realidad.

Lo que ha provocado esto a nivel productivo es que hayamos cerrado en los últimos años más de 1400 autoescuelas. En el año 2011 éramos 9256 y somos, a 31 de diciembre de 2025, 7832. Si la memoria no me falla, últimamente han cerrado 1424 autoescuelas, lo cual muestra esos escasos márgenes de rentabilidad que tenemos y que, si no tenemos exámenes, no podemos funcionar. Es como si en un hotel que tiene ochenta habitaciones, con todo el personal preparado, con cien turistas dispuestos a entrar y en plena campaña de verano, viene la Administración y les dice que en vez de las ochenta o las cincuenta habitaciones solamente se pueden ocupar veinte o treinta. No tiene ningún sentido. Aparte, es una apuesta ganadora, es una inversión. Quiero recordar a sus señorías que el alumno o alumna paga una tasa de más de 94 euros por recibir ese servicio. Pero no es solamente eso. Si realmente los alumnos se pudieran examinar con normalidad, nosotros podríamos contratar más profesores, generaríamos más IVA, generaríamos más IRPF, más impuestos de sociedades, más Seguridad Social. A todas luces es una apuesta ganadora, es una inversión.

También se han mencionado aquí los operadores de información, efectivamente. No solamente los examinadores, que son fundamentales, sino también los operadores de información, que son los que sacan el trabajo. Si van ustedes por alguna de las jefaturas, se encontrarán con edificios grandes con plantas cerradas. Es lamentable. Desde luego, hay que seguir trabajando en esto.

De cara a los exámenes —y creo que es justo decirlo—, por lo menos mi intención —e intento siempre caracterizarme por ser honesto— no es hacer demagogia, y aunque existe esa realidad, creo que es justo reconocer también el trabajo que está realizando la Dirección General de Tráfico: el director general, Pere Navarro; la secretaria general, Lidón, y la subdirectora, Montse, porque me consta. Estamos trabajando diariamente mano a mano. Aquí tenemos a Tere —se ha mencionado anteriormente—, que es vicepresidenta de CNAE y presidenta de la Federación de Autoescuelas de Barcelona, y es la que se encarga de ese día a día, y nos consta que sufren y están trabajando lo indecible para mejorar esto. Pero, claro, no depende de ellos, depende de más arriba. Y hay que reconocer que se ha conseguido también algo histórico, que es aumentar la RPT, la relación de puestos de trabajo, en 130 examinadores más. Eso no se había conseguido en los últimos años. En la OEP de 2025 son 100 más. Después de todo el reparto, nos quedan todavía por llegar en los próximos meses 177 examinadores. ¿Qué quiero decir aquí? Y vuelvo a insistir con ser justos. Creo que debemos esperar a esa incorporación. Si todo va como tiene que ir, podrían ser cifras razonables; pero debido a la experiencia que ya hemos acumulado durante muchos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 8

años, probablemente, al final caigan en saco roto. ¿Por qué digo esto? Porque hay muchas jubilaciones, hay muchas bajas, lo que también se ha mencionado, y hay que seguir trabajando e intentando que, de alguna manera, el servicio se pueda dar. Tengamos en cuenta que no solamente se da a las autoescuelas, sino también al ciudadano. Los ciudadanos necesitan su permiso de conducir más allá de una movilidad, lógicamente, para opositar, para buscarse un puesto de trabajo.

Conductores profesionales. Se ha mencionado también que el sector del transporte es muy importante en nuestro país. Hay una carestía en el transporte de mercancías cifrada por las principales asociaciones de transportistas de mercancías en unos 25 000 conductores y en unos 5 000 en el transporte de viajeros. Flaco favor le estamos haciendo a la empleabilidad y al tejido productivo de nuestro país si habiendo necesidad de transportistas y conductores profesionales que se quieren sacar el carné tienen que aguantar unas colas que son muy difíciles de asumir.

El dimensionamiento de la plantilla de examinadores, como se ha dicho, está hecho para una España de 40 millones de habitantes. Somos 49 100 000 habitantes. Antes, un examinador hacía dieciséis pruebas, dieciséis alumnos al día. Ahora estamos en doce, por calidad, porque lo dice la directiva... Todo eso nos parece muy bien, pero al final las ratios no salen.

Yo me congratulo, me alegro y tengo que felicitar al director general de Tráfico porque él reconoció esto. Y este es el punto, porque cuando hay un problema lo primero y lo fundamental es reconocerlo y luego trabajar para solucionarlo.

Una vez hecha esa radiografía, siendo cautos, todavía no sabemos cómo van a responder, cómo van a actuar las bolsas cuando vengan estos 177 examinadores. Y luego hay otro problema —se ha mencionado— y es el tema de los exámenes teóricos. Es absolutamente inaceptable que un alumno que se quiera examinar —y ya no del práctico, que también— del teórico en algunas provincias tenga que esperar dos meses, dos meses y medio o tres meses. Pero ¿qué preparación vamos a hacer?

Y ocurre igual con el práctico, nosotros necesitamos tener una certeza, un calendario, unas fechas para poder dar a nuestros alumnos una formación como tiene que ser, adecuada a esa evolución y acorde a una fecha de examen. Si tenemos toda esa incertidumbre lógicamente nuestro sistema formativo se resiente. Pero no solamente eso. Seguro que tienen algún familiar —un hijo, una hija, un sobrino o lo que sea— que se va a examinar; si uno encima suspende está con la espada de Damocles y a lo mejor tiene que esperar dos o tres meses para volver a examinarse. La presión añadida que llevan hace que los porcentajes de aptos no sean los que tendrían que ser.

Pues bien, vamos a ver de qué manera lo abordamos. En la confederación nos da igual el sistema que se emplee, ya sea público, concertado o como fuere. Estamos solicitando a la Dirección General de Tráfico una medida transitoria hasta que lleguen esos 177 examinadores —que los esperamos como agua de mayo— y solicitamos que vuelva a retomar aquello que ya se hizo no hace mucho, unas horas extraordinarias que se destinen a aquellas provincias que lo necesiten y que sirvan para paliar de alguna manera esas bolsas de alumnos que están esperando para poder examinarse. Como les decía, en la confederación nos da igual el sistema que se emplee, pero sí queremos que se dé una satisfacción a la ciudadanía y, por ende, a las autoescuelas, a las microempresas que somos.

Nosotros hemos hablado alguna que otra vez de un sistema concertado. Señorías, aprovecho para invitar a los miembros de la comisión —y esto no es algo que yo me haya inventado, algún que otro miembro de esta comisión ya me lo ha dicho anteriormente y alguien de DGT también— a que visiten la delegación de nuestro vecino Portugal. En Portugal están funcionando bien. Nosotros hemos tenido ya la ocasión de ir dos veces y hemos comprobado que funcionan perfectamente bien, con todos los controles habidos y por haber de la IMT portuguesa, que es la DGT española. Lo tienen todo muy controlado y están funcionando bien. Y aquel alumno que quiere ir por la vía pública y con una tasa más económica, va por ahí —aunque es verdad que tiene que esperar tres, cuatro o cinco meses—, y el que va por la vía concertada —tutelada, supervisada y con todos los controles habidos y por haber— en quince días se está examinando. Esto está funcionando muy bien y los porcentajes de aptos son más o menos similares; es decir, los controles que ejercen permiten que haya una rigurosidad. Ahí les lanzo esa propuesta: que, si lo estiman pertinente, la visiten y puedan indagar, porque desde luego les van a explicar perfectamente cómo están funcionando.

Como casi he cumplido la mitad del tiempo, más allá del tema de los exámenes, ahora me voy a basar un poco en las propuestas de cara a mejorar la seguridad vial. En la Confederación Nacional de Autoescuelas tenemos un poquito el pulso de lo que hay, ya que pertenecemos a distintas entidades y estamos también en contacto permanente con lo que llamamos la familia de la seguridad vial. Aquí

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 9

tenemos compañeros de distintas asociaciones de víctimas, de universidades, en definitiva, de entidades expertas en seguridad vial, y más o menos existe unanimidad porque coincidimos en las mismas propuestas. Yo creo que ustedes son conscientes, pero no por ello voy a dejar de lanzarles las propuestas que tenemos desde la confederación y desde la Federación Europea de Autoescuelas, que tengo el honor también de presidir. Si nos atenemos a los factores que están provocando los siniestros viales, uno de cada tres fallecimientos es por distracciones, principalmente por el móvil; uno de cada cuatro es por haber ingerido alcohol o drogas y haberse puesto después al volante, y uno de cada cinco es por velocidad excesiva o por no llevar puesto el cinturón de seguridad fuera de poblado, lo cual es impensable. Este es un dato que a mí me dejó estupefacto cuando me enteré hace unos cuantos años. Y yo siempre cuento el mismo ejemplo: si le preguntamos a cualquiera en la calle si puede o debería conducir habiendo ingerido alcohol o utilizando el móvil, todo el mundo respondería: Por supuesto que no. ¿Y con velocidad excesiva? Por supuesto que no. ¿Y sin el cinturón? ¡Hombre, el cinturón hay que ponérselo siempre! Pero sigue ocurriendo y sigue habiendo muchos fallecidos por estas causas. ¿Qué quiero decir con esto? La norma en este caso sí se la saben, porque ni siquiera hace falta estudiar para saberse esa norma, pero la concienciación o la interiorización no está funcionando, la sensibilización no está funcionando. Aquí tenemos un ejemplo muy gráfico y descriptivo, y es que desde el año 2006/2007, que lleva implementado el permiso por puntos, hay una parte de sensibilización y hay un testimonio de víctima, hay intervención de los psicólogos, más allá de los profesores y profesoras de formación vial, y se hacen dinámicas de grupo. Eso está teniendo un éxito rotundo. Y lo que nos dicen dos encuestas que hay de distintas universidades es que cómo es posible que se esté dando esta formación, esta sensibilización y esta concienciación cuando para obtener el permiso de conducción no se da. Pues bien, es una realidad, y lo que hago aquí es apelar a lo que ya viene legislado en la ley de seguridad vial, concretamente en la disposición adicional tercera ter ya viene contemplado este módulo de concienciación, lo único que falta es desarrollarlo reglamentariamente y, lógicamente, implementarlo. Estoy absolutamente convencido de que, si esto se implementara, se reduciría de una manera importante esa siniestralidad. Yo soy economista de formación y entiendo que la CNMC debe velar por que haya una competitividad, por que los precios sean los que tienen que ser. En eso estamos absolutamente de acuerdo y creo que somos máximos exponentes por lo que he dicho al principio de mi intervención, por esa competitividad que tenemos tan alta en precios y servicios, en calidad y en todo. Pero estamos hablando de vidas humanas y algunas veces hay que priorizar ahí, y si hay que implementar unos módulos, que se implementen, porque van a tener una traducción muy positiva de cara a la seguridad vial. Esas *best practices*, esas mejores prácticas que hay en otros países y que en la Comisión Europea se tienen mucho en cuenta, creo que también deberían existir en España. Podríamos ser ejemplo de algunas cosas, pero también, por supuesto, podemos tomar nota de lo que acontece en otros países. Uno de los ejemplos más evidentes es lo que ocurre en Austria. Estuvimos la semana pasada precisamente allí en una jornada de formación conjunta entre examinadores y profesores y profesoras de autoescuela y fue muy fructífera.

En Austria lleva implementado muchos años lo que llaman la segunda fase. ¿En qué consiste eso? Obtienes el permiso de conducción y, durante el año siguiente, cuando ya has adquirido un poco más de experiencia, tienes que volver al centro educativo, al centro de formación durante unas pocas horas —estamos hablando de seis, siete u ocho horas— y hacer una dinámica de grupo, una intervención sobre la mejora de la conducción en condiciones climatológicas adversas, sobre la conducción eficiente, una intervención psicológica... Como he dicho, dinámicas de grupo con los profesores y profesoras. Y desde que tienen esto implementado han conseguido reducir en un 30 % —señorías, insisto, un 30 %— la siniestralidad vial. ¿Por qué no tomamos nota de ello? Yo creo que puede ser muy interesante.

Me voy a pasar a los VMP, es decir, a los patinetes eléctricos, como comúnmente se conocen. Ya sabemos la siniestralidad que tienen. En la confederación nos parece inverosímil que puedan conducir un vehículo porque son conductores. Este es un matiz importante, son conductores, no son peatones. De ahí esa siniestralidad y el perjuicio. ¿Es bueno para la movilidad? Por supuesto, y lo apoyamos. Si no decimos que no existan, claro que sí, pero qué menos que tengan un mínimo conocimiento de las normas y señales que les afectan. Muchas veces pongo el ejemplo de que para una moto acuática necesitas un título, una formación, y llevar una moto acuática en el mar no tiene para nada la misma complejidad que un VMP en la ciudad. Bueno, pues para un VMP no hace falta ningún tipo de formación. Es verdad que vamos progresando con el seguro y demás. Y yo estoy esperanzado en que, más pronto que tarde, sigamos dando pasos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 10

¿Formación a lo largo de la vida? Qué importante es. Ya hay distintos estudios hechos por entidades, universidades y entidades expertas a nivel europeo para la propia Comisión Europea donde hablan de la idoneidad —incluso viene contemplado en la última modificación de la directiva— de que los ciudadanos recibamos cada equis años una actualización. Hay un nuevo catálogo de señales y probablemente la ciudadanía no sepa en qué consiste. En cuanto a los ADAS, los sistemas avanzados de ayuda a la conducción en los vehículos, hay un estudio que acredita que más del 80% de los conductores no tienen ni idea de los ADAS. Es más, se da la paradoja de que muchas veces van al concesionario y piden que les desactiven estos ADAS porque no saben de qué van y les ponen nerviosos. Los ADAS son una garantía más en cuanto a seguridad activa para reducir las cifras de siniestralidad, y la ciudadanía no tiene ningún tipo de conocimiento al respecto. También dan quebraderos de cabeza las glorietsas. Lo que nosotros proponemos es una formación mínima. Estamos hablando de una formación teórico-práctica de una mañana o una tarde, que puede coincidir con una renovación del permiso de conducir cada diez años, o implementarlo también en la seguridad vía laboral de las empresas, de aprovechar para que tengan un reciclaje.

Y ya voy terminando. Carreteras convencionales. ¿Saben sus señorías que tres de cada cuatro fallecidos fuera de poblado se producen en carreteras convencionales? Y se da la circunstancia de que nosotros, las autoescuelas, por ahí normalmente no formamos. No porque no queramos, sino porque los alumnos lo que piden es que los llevemos por los recorridos de examen y lógicamente los recorridos de examen normalmente están en capitales, en las ciudades, y las carreteras convencionales están muy lejos. Nosotros proponemos que haya una formación obligatoria —es decir, un número de kilómetros mínimo, a establecer por la Dirección General de Tráfico— que sea comprobable y de la que haya una trazabilidad, pero qué menos que, si hay muchos fallecimientos ahí, por lo menos que reciban una formación. Si no puede ser, porque los alumnos no lo quieren porque no es parte del recorrido del examen, hagamos que sea obligatorio ese número mínimo de kilómetros.

Ya sí termino con las ayudas a las autoescuelas para la renovación de los vehículos. Sabemos que ahora por directiva, según el código 78, si obtienes el permiso de conducción con un vehículo automático, no puedes conducir uno manual. Entrará en vigor en los próximos años que, si lo obtienes y recibes una formación de siete horas como mínimo en un vehículo manual, ya sea dentro de la formación o *a posteriori*, no haya necesidad de examen. Muy probablemente será así; esto está por determinar, pero DGT va por esa línea porque, si nos faltan examinadores, no debemos poner más exámenes. Creemos que eso es muy interesante. La Asociación de Usuarios de Vehículos Eléctricos dice que el que prueba un vehículo eléctrico se enamora. Lo tenemos muy fácil, hagamos que todos los futuros conductores lo prueben y se enamoren. ¿Cómo? A través de las autoescuelas. Entonces, les pido que, de alguna manera, apoyen esa línea. Aquella modalidad que se extendió con los taxistas estaba muy bien, porque nos montábamos en el taxi y le preguntábamos al taxista, que era un referente. Pero, si los alumnos lo prueban en las autoescuelas, ese poder de convicción todavía es mucho mayor, porque hay cierta querencia en el chaval o en la chavala, en el alumno o en la alumna que aprende con un determinado vehículo a buscar ese vehículo porque le da seguridad. Si hacemos que lo pruebe, creo que vamos a tener mucho recorrido.

Hasta aquí mi intervención.

Señorías, simplemente quiero decirles que estamos en la Comisión de Seguridad Vial y que debería haber consenso, como siempre lo ha habido. No se olviden de que estamos hablando de vidas humanas. Lamentablemente, la semana pasada fue un mal ejemplo, no hubo un consenso en cuanto a las tasas de alcohol —creo que, con mi compañero de la asociación de víctimas, que luego intervendrá, tendrán su momento para referirse a ello—. Quiero apelar a su saber hacer y pedirles que sigan trabajando, por favor, para que entre todos podamos salvar vidas humanas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltíssimes gràcies també, senyor Lorca.

Ara començarem pel torn dels grups.

En primer lloc, si no ha arribat ningun més, seria pel Grup Republicà, la senyora Granollers. Endavant.

Muchísimas gracias, señor Lorca.

Ahora vamos a empezar con el turno de los grupos.

En primer lugar, si no ha llegado nadie más, sería el turno para la señora Granollers, del Grupo Republicano.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 11

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

Gràcies, senyor Viladrich, senyor Lorca, per vindre avui a comparèixer aquí. I deixi'm només per què, contestaré al torn de després, nosaltres ho vam votar en contra. Primer, perquè el risc a la carretera ha de ser zero. No val zero coma u i pico perquè aquest pico pot provocar una mort d'una persona. I una de les causes, que és que també vam votar en contra, és precisament perquè no ens resolen el problema que hi ha amb els exàmens, amb el problema que hi ha de la manca d'educació vial que he estat explicant. Per tant, no banalitzem el que no sortís una llei, precisament que no surt, perquè no ens escoltaven amb el que avui hem vingut a denunciar aquí.

Per tant, entro en matèria. Parlem d'un problema molt concret que són les llistes d'espera per obtenir el permís de conduir. Ho ha dit el senyor Viladrich. Estem parlant de 85 645 persones només a Catalunya pendents d'un examen. I això no és una xifra menor. Per nosaltres és un col·lapse total. I no és només una qüestió administrativa. És un fre directe a la inserció laboral. Especialment en territoris on el transport públic no és una alternativa real com és el meu territori, o també com és el seu territori, on tenim uns trens fracassats i col·lapsats, on no tenim un servei d'autobusos altern, ni tampoc tenim un servei de taxi. Llavors, com ho has de fer? Això és una desigualtat territorial i social i la causa és coneguda: aquesta manca d'examinadors. Vam fer una proposta a la DGT que ens la van acceptar, que va ser incorporar aquest 25% més de nous examinadors a Catalunya, però ja hem vist que no ha sigut suficient perquè al final si apostes per posar aquestes places de més però no tens en compte les jubilacions, algo no estàs fent bé. O sigui perquè si al final el director general de trànsit no és capaç de veure les jubilacions que hi haurà abans de posar les incorporacions és que té un problema.

Els hi proposem millores, però és que no hi ha manera. No ens escolten. La DGT sembla que tingui més d'un problema amb el Servei Català de Trànsit. No gestioni millor que ells que no pas amb gestionar-ho bé. I el cas és que els hi vam fer una proposta de que un acord administratiu entre la Direcció General de Trànsit i el Servei Català de Trànsit a fi d'alliberar les tasques innecessàries com, per exemple, ha explicat: vigilància d'exàmens de teoria als centres desplaçats, supervisió d'exàmens de pista de motocicletes, exàmens pràctics CID, que actualment es fa en hores d'examinadors. També exàmens teòrics i pràctics pels permisos CID a Catalunya o a les comunitats autònomes que ho demanin i no cal privatitzar que es facin exàmens, només cal que els recursos públics que tenim els sapiguem aprofitar, que no és el cas.

Tot i això, ens parlen de cobra en centres desplaçats com a Olot i Ripoll, però a la mateixa hora ens trobem amb un centre desplaçat com el de Vielha tancat. I aquí deixi'm dir una cosa que també vaig dir la setmana passada si un alumne ha de sortir de Vielha amb la carretera nevada per anar a Lleida a examinar-se i aquest alumne té un accident de trànsit, —acabo— aquest alumne no comptaria com a un accident de trànsit? No passa res perquè com que és per una nefasta gestió de la DGT, ens podem morir a les carreteres, la gent dels pobles.

Vaja, que crec que ho han respost amb les seves exposicions que al final, sort que el senyor Lorca veu que la DGT ho fes bé, perquè si ho fes malament avui ja no quedaria cap autoescola.

Gràcies.

Muchas gracias, presidenta.

Gracias, señores Viladrich y Lorca, por venir hoy a comparecer aquí. Voy a contestar en el turno de después sobre por qué nosotros votamos en contra, pero primero le diré que porque el riesgo en la carretera tiene que ser cero; no vale cero coma y pico, porque este pico puede provocar una muerte de una persona. Y otra de las causas por la que también votamos en contra fue precisamente porque no nos resuelven el problema que hay con los exámenes y con la falta de educación vial, que ha estado explicando. Por lo tanto, no banalicemos el que no saliera una ley que no sale porque no nos escuchaban lo que hoy han venido a denunciar aquí.

Entro en materia. Hablamos de un problema muy concreto, que son las listas de espera para obtener el permiso de conducir. Como ha dicho el señor Viladrich, estamos hablando de 85 645 personas pendientes de un examen solo en Cataluña. Y no es una cifra menor, para nosotros es un colapso total. Tampoco es solo una cuestión administrativa, sino que es un freno directo a la inserción laboral, especialmente en territorios en los que el transporte público no es una alternativa real, como es mi territorio o también su territorio, donde tenemos unos trenes fracasados y colapsados, donde no tenemos un servicio de autobuses alternativo y tampoco tenemos un servicio de taxi. Por lo tanto, ¿cómo hay que hacerlo? Es una desigualdad territorial y social, y la causa es conocida, es esa falta de examinadores. Hicimos la propuesta a la DGT —que se nos aceptó— de incorporar ese 25% más de nuevos examinadores para Cataluña.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 12

Pero ya hemos visto que no ha sido suficiente porque, si apuestas por poner estas plazas de más pero no tienes en cuenta las jubilaciones, algo no estás haciendo bien. Si el director general de Tráfico no es capaz de ver las jubilaciones que va a haber antes de poner las incorporaciones, tiene un problema.

Les proponemos mejoras, pero no hay manera, no nos escucha la DGT. Parece que tenga más un problema con que el Servei Català de Trànsit no lo gestione mejor que ellos, que no gestionarlo bien. El caso es que les hicimos una propuesta de que haya un acuerdo administrativo entre la Dirección General de Tráfico y el Servicio Catalán de Tráfico para liberar las tareas innecesarias, como se ha explicado, como la vigilancia de exámenes de teoría en los centros desplazados, supervisión de exámenes de pista de motocicletas, exámenes prácticos —CID, que actualmente se hacen en horas de examinadores— y exámenes teóricos y prácticos para los permisos CID en Cataluña o en las comunidades autónomas que lo pidan. No hace falta privatizar los exámenes, solo hace falta que los recursos públicos que tenemos los aprovechemos, y no es el caso.

Y a pesar de eso, nos hablan de que se abran centros desplazados como en Olot y en Ripoll, pero al mismo tiempo nos encontramos un centro desplazado como el de Vielha cerrado. Aquí permítanme decir algo que ya dije la semana pasada: si un alumno tiene que salir de Vielha con la carretera nevada para ir a Lérida para examinarse y tiene un accidente de tráfico, ¿este alumno no contaría como accidente de tráfico? No pasa nada porque, como es por una nefasta gestión de la DGT, la gente de los pueblos nos podemos morir en las carreteras.

Creo que ya lo han respondido con sus exposiciones. Al final, suerte que el señor Lorca ve que la DGT lo hace bien porque, si no, ya no quedaría ni una autoescuela.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ja podran respondre al final. Ara, a vostè no li queda gaire temps, senyor Viladrich, però un segon sí. Ara seria el torn per al Grup Plurinacional SUMAR la senyora Vergara.

Muchas gracias.

Podrán responder al final. Bueno, a usted no le queda mucho tiempo, señor Viladrich, pero unos segundos sí.

Ahora sería el turno para la señora Vergara, del Grupo Plurinacional SUMAR.

La señora **VERGARA ROMÁN**: Moltes gràcies.

Gracias, primero por la comparecencia y después también por la información. Hasta hace muy poco —y supongo que es bastante común—, yo misma no era consciente de esta problemática. Por lo tanto, lo primero que vamos a trasladar es nuestro compromiso y apoyo para visibilizar esta problemática, poniendo en marcha todas las herramientas a nuestro alcance para mejorar esa formación, la profesionalización y las garantías para seguir formando a las personas en la conducción de vehículos a motor.

Tengo algunas preguntas concretas. Nos habéis dado datos sobre el sector de los transportistas, pero me gustaría que profundizarais un poquito más —en la medida de lo posible— en cómo está afectando a la renovación y a la obtención de licencias para ese sector, y en qué mecanismos tenéis en las autoescuelas para priorizar o acelerar la formación en ese sector de los transportistas profesionales.

Planteaba en su intervención que sea público o concertado como una medida transitoria. Para nosotras no es igual que sea concertado o que sea público. Vamos a defender que sea público, porque además en su propia intervención ha mencionado que en Portugal no ha dejado de ser un problema. Así ha quedado reflejado. Nos parece que es muy difícil que sea una medida transitoria. Y en la CNMC hemos propuesto otros mecanismos de supervisión de los márgenes extraordinarios en la cadena de valor del comercio en lo que está afectando a la subida de los combustibles, mecanismos sobre todo de reporte de los beneficios extraordinarios de las empresas. Quizá podríamos buscar mecanismos por ahí y no solo para que se pronuncie.

También me gustaría saber si tenéis datos o análisis sobre brecha de género o de índices de feminización de las plantillas, tanto en Administración como en examinadores, y cómo los planes de igualdad pueden ser una oportunidad para mejorar ese arraigo y esa opción de opositar a nivel estatal.

También, dado el descenso del interés de los jóvenes o de las personas que viven en grandes ciudades por sacarse el carné de conducir...

La señora **PRESIDENTA**: Ha de finalizar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 13

La señora **VERGARA ROMÁN**: ... quería saber si habéis hecho una previsión de cuál va a ser ese dimensionamiento a largo plazo y si ha afectado o mejorado la incorporación de la FP de técnico superior en movilidad segura y sostenible...

La señora **PRESIDENTA**: Senyora Vergara, és que tampoc tindran temps de respondre a tot això. Però igualment ha sobrepassat molt el temps i em van demanar tots vostès que fos molt estricta amb el temps. Per tant, si vol acabar ja.

Señora Vergara, no van a tener tiempo de responder a todo esto. Pero igualmente ha superado en mucho su tiempo, y todos ustedes me pidieron que fuera muy estricta con el tiempo. Por lo tanto, vaya terminando, por favor.

La señora **VERGARA ROMÁN**: Nos interesan todos los elementos que tienen que ver con trasladar a las personas que están aprendiendo a conducir la aplicación de las normas de protección a vulnerables y de la aplicación de normas como la zona de bajas emisiones.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara seria el torn del Grup Parlamentari VOX. Intervindria el senyor Alcaraz.

Muchas gracias.

Ahora sería el turno del Grupo Parlamentario VOX. Va a intervenir el señor Alcaraz.

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

Buenas tardes.

Muchísimas gracias por las exposiciones que han tenido ustedes aquí.

Se podría resumir que esto es como el día de la marmota. Llevo desde el año 2019 en esta comisión y los problemas son los mismos. Incluso algunos de ustedes de alguna manera han mirado el futuro con optimismo, pero la realidad es cruda. La realidad es que no solo en el 11 % de las autoescuelas en Cataluña —como dice usted—, también ocurre en el 10 % de todas las autoescuelas de España. La realidad es cruda porque efectivamente hay más examinadores, pero también hay más habitantes y por tanto más demandantes. Además, hay personal que se da de baja y personal que se jubila. Por lo tanto, seguimos teniendo ese problema, especialmente con los jóvenes porque, a pesar de que las empresas de transporte están pidiendo conductores, lideramos el paro en Europa con un 23 % de desempleo juvenil en menores de 25 años. De alguna manera estamos tapando el mercado de trabajo.

Sobre los exámenes de desplazados también se ha realizado alguna mención. Efectivamente, aquí, en la comisión, presentó recientemente una proposición no de ley que, como la inmensa mayoría de las proposiciones no de ley, sirve únicamente de propaganda, porque ya veo que no se ha hecho absolutamente nada. Ustedes precisamente se han tenido que hacer cargo de los elementos tecnológicos para esa autoescuela, mientras que aquí el Gobierno manda tecnología a países como Marruecos para la formación en redes sociales. Realmente el abandono de la DGT es total, por lo tanto, tengo que estar en desacuerdo con alguna de las afirmaciones.

Para terminar, he de decir que, si esto fuese un examen de la DGT después de casi siete años de Gobierno, estaría suspenso.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara seria el torn del Grup Parlamentari Socialista. Intervindrà el diputat senyor Jerez.

Muchas gracias.

Ahora sería el turno del Grupo Parlamentario Socialista. Va a intervenir el diputado señor Jerez.

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

Muchas gracias, señor Lorca, señor Viladrich, por compartir con nuestra comisión los problemas que tiene su sector, que no son sus problemas, son nuestros problemas porque afectan a los ciudadanos, a las empresas, a los autónomos, al empleo, a la economía y también —se ha dicho aquí— pueden afectar a una cierta desigualdad territorial allí donde las alternativas son menores para la movilidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 14

En estos dos años y medio que llevo en esta comisión en esta responsabilidad la verdad es que, hablando con los diferentes sectores, me doy cuenta de algunas cosas. Una es que hay un problema genérico que afecta a sectores de empleo difíciles de cubrir. Esta conversación la podríamos tener con transportistas, con constructores, con fontaneros y con electricistas, nos lo dicen muchos sectores. Y es más grave todavía en la función pública. Yo soy funcionario y sé que faltan secretarios, interventores, tesoreros, jefes de negociados de licencias, recursos humanos en general, es decir, es un problema de gran cantidad de contingentes de jubilación. Los que entramos en los años ochenta y primeros de los noventa nos estamos jubilando y el reemplazo es más difícil todavía en el sector de la función pública, que además es un sector en el que muy difícilmente pueden entrar personas de origen extranjero. Y es peor aún para la función pública en los territorios donde el coste de la vida es muy alto o hay problemas de vivienda o insularidad. Es decir, no solo en Cataluña, sino en otros territorios se da este problema añadido a la función pública.

En este caso yo quisiera romper una lanza por la DGT. Esta mañana hemos tenido un ejemplo con los cuatro últimos directores generales. Había un cierto consenso en que están absolutamente comprometidos con la seguridad vial y con todos los elementos que tienen que ver con los avances en esta materia, también en cuanto al tema de los examinadores y las autoescuelas. Es decir, no es por falta de voluntad ni por falta de concienciación de la dirección de la DGT o las direcciones provinciales.

En cualquier caso, el objeto de esta reunión es que tenemos la obligación de tomar nota de todas las cuestiones que han comentado que son problemáticas, de todas las soluciones que nos están aportando y que nos pueden aportar; no solo aquí hoy, sino también más adelante podemos tener en conversaciones. Ese es el compromiso que nos llevamos en el Grupo Socialista.

Muchísimas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara, finalment, pel Grup Parlamentari Popular, la senyora Vedrina.

Muchas gracias.

Ahora, finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular, la señora Vedrina.

La señora **VEDRINA CONESA**:

Muchísimas gracias, señora presidenta.

President Viladrich, presidente Lorca, siguin benvinguts, sean bienvenidos a su casa, a la casa de todos los españoles. En nombre del Grupo Parlamentario Popular deseo agradecerles su presencia y la disposición mostrada al comparecer ante esta comisión.

La seguridad vial descansa sobre tres pilares: el factor humano, el vehículo y la infraestructura, y ustedes han sido capaces de abordar casi todos ellos. En este marco, las autoescuelas desempeñan una función esencial en la formación de los conductores. En sus intervenciones —en ambas— han expuesto con claridad las disfunciones de carácter estructural que se prolongan ya demasiado en el tiempo: la falta estructural de examinadores, el colapso en el acceso al examen práctico, la insuficiente dotación de personal en las jefaturas de tráfico, y también problemas organizativos y de gestión que tienen que ver con el actual sistema de cupos y asignación de plazas, con la falta de agilidad en la gestión de la DGT, con la desigualdad territorial y también con el modelo de itinerancia y de interinidad.

Señorías, este grupo parlamentario es consciente de estos desafíos y ha promovido iniciativas orientadas a garantizar el mantenimiento de los centros de examen desplazados, a asegurar el acceso de las personas con movilidad reducida en condiciones de igualdad al examen del permiso de conducir y también a ampliar la plantilla de examinadores de tráfico. Todas ellas responden a las necesidades que ustedes han expuesto y todas ellas contaron con el apoyo mayoritario de esta Cámara. Defendimos igualmente una iniciativa para reforzar la dotación de personal en las jefaturas provinciales de tráfico y, sin embargo, esta propuesta no obtuvo el respaldo mayoritario de la Cámara porque no obtuvo el respaldo de los grupos Socialista, SUMAR, Junts, Esquerra Republicana ni VOX.

La gravedad del colapso se mide en más de 85 000 aspirantes en Cataluña y, según las fuentes que hemos consultado, cerca de 300 000 en toda España. Es una situación que presenta además una disparidad territorial que el propio funcionamiento del sistema evidencia. Esta realidad se percibe también en mi provincia, en Tarragona, con cerca de 8 000 aspirantes al examen práctico y con un 40 % de déficit en el número de examinadores, un 54 % de déficit en el número de operarios de oficina y un 50 % de déficit de cargos intermedios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 15

Señorías, presidentes, como ustedes nos han asegurado la realidad descrita no remite a una disfunción puntual, sino a una alteración persistente del sistema que compromete su capacidad de respuesta. La reiteración de estos déficits sostenida en el tiempo evidencia la insuficiencia de las medidas adoptadas hasta ahora. Por tanto, procede al Gobierno de España una actuación que combine decisión, ejecución eficaz y evaluación continua, creatividad y liderazgo, como muy bien apuntaban ustedes, para plantear soluciones y que estas dejen de formularse en un plano declarativo y se traduzcan en resultados verificables.

Les había preparado una batería de preguntas, pero simplemente me gustaría que, si tuvieran tiempo, tuvieran a bien explicarnos cómo mejora su valoración de la digitalización de los procesos, de los centros desplazados de examen y del acceso de las personas con movilidad reducida. También, presidente Viladrich, si han detectado diferencias estadísticamente significativas entre los retos de Cataluña y los retos del conjunto de España.

Moltes gràcies, muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara molt breument, vostè encara més breu que el senyor Lorca. Un minut, millor.

Muchas gracias.

Ahora, muy brevemente. Usted aún más breve, que el señor Lorca. Un minuto; dos no, uno mejor.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓ D'AUTOESCOLES DE CATALUNYA, FAC** (Viladrich i Castellanas): Muchas gracias.

En primer lugar, quiero agradecer el compromiso y el apoyo mostrado por los grupos parlamentarios. Quiero decir tantas cosas que no podré.

El ministro Marlaska comentó muchas veces en esta Cámara que el problema que teníamos en Cataluña con esa bolsa era debido al número de suspensos, porque eran comunidades que tenían traspasada la competencia en exámenes de tráfico. Solamente quiero recordar que en Cataluña tenemos traspasada la gestión del alta y la baja de los vehículos y del alta y la baja de los profesores, pero no tenemos traspasada la competencia en exámenes, que radica en la DGT. Por lo tanto, esa información no era correcta. También quiero decirles que en Cataluña, trabajando con los medios que les hemos dicho, tenemos una media de aptos superior a la media estatal: un 2,5 puntos superior. Por lo tanto, felicito al colectivo porque, con los medios que tenemos, plantear exámenes sin saber cuál es la fecha de un examen final y hacer la formación en esas condiciones, sabiendo de la presión del alumno, que, si suspende, no sabe cuánto volverá a intentarlo, tiene mucho mérito. El colectivo de autoescuelas de Cataluña trabaja con unas medidas y unos medios escasos y, a más a más, estamos dando unos resultados superiores a la media estatal.

Quiero responder a todas sus preguntas. Por tanto, si quieren, contacten con nosotros, que les facilitaremos un informe de lo que nos pidan.

Gracias por su atención. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Senyor Lorca, endavant.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS, CNAE** (Lorca Sánchez): Muchas gracias.

Voy a contestar, más o menos, las preguntas principales.

En cuanto a lo que has comentado, Inés, sobre que la DGT lo hace bien o no, lo único que he intentado decir es que, de alguna manera, esa colaboración propositiva que tenemos ha dado parcialmente —parcialmente— resultados, por eso el aumento de la RPT, cosa que no se había conseguido antes, y por eso son números que no hemos tenido antes, pero probablemente, muy probablemente sea insuficiente. Yo no estoy aquí para defender a la DGT, yo estoy para defender a las autoescuelas, a las pequeñas autoescuelas y a nuestros alumnos, que son los que realmente lo están sufriendo. Eso no quita que podamos reconocer ese compromiso y ese trabajo. Pero la DGT, como he dicho anteriormente, aunque es un organismo autónomo, lamentablemente, no lo es para esa toma de decisiones, sino que depende de más arriba. Entonces, tendrán que hacer lo que tengan que hacer, porque es su responsabilidad, para proveer a la ciudadanía del servicio que se merece. Que eso vaya por delante. En parte quiero agradecer ese esfuerzo que están haciendo, pero los resultados tienen que ser los que tienen que ser. Nosotros no estamos para defender a ningún partido político ni a ninguna dirección

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 16

general, sino para defender, como he dicho anteriormente, a las autoescuelas y a nuestros alumnos, que bastante tenemos.

En cuanto a lo de Portugal, he dicho que en Portugal sí funciona. Hace muchos años tenían el mismo problema que nosotros, pero desde que implementaron esa concertación, esa vía está funcionando perfectamente bien y con todos los controles y rigurosidad. Vaya por delante —lo he dicho también en mi intervención— que a nosotros, como confederación, nos da igual el sistema, que sea concertado, externalizado, público o como sea, pero que realmente se dé el servicio que se merece la ciudadanía y nosotros como pequeñas empresas.

Respecto a lo de que los jóvenes han perdido el interés, no, los jóvenes no han perdido el interés, y podemos hablar de los medios de comunicación. Esto lo he hablado con el propio director general de Tráfico, y ahí están sus declaraciones y los datos. Lo que sí que se ha retrasado es la edad de obtención. En nuestra época, que algunos ya peinamos canas, estábamos deseando tener 18 años para obtener el permiso de conducción. Ahora no es así —ahora es a los 23, 24 o 25—, pero los jóvenes se siguen sacando su permiso de conducción porque, entre otras cosas, lo necesitan para incorporarse al mercado laboral, para su movilidad o para lo que sea. Esa es una de las consecuencias de que en algunos sitios no tengamos el servicio de exámenes adecuado, que no solamente perjudica a las autoescuelas, que nos vemos en algunas ocasiones muy muy preocupados por pagar las nóminas a nuestros profesores y a nuestras profesoras, teniendo clientes como tenemos, sino también por el daño que se causa a la ciudadanía, que quiere buscar ese puesto de trabajo u optar a unas oposiciones, o —ya lo hemos mencionado antes— al conductor profesional.

Voy terminando. Señor Alcaraz, como usted ha dicho, lamentablemente, no solamente son estos últimos años, lo tenemos constatado: llevamos más de veinte años con este problema estructural y endémico de falta de examen. Algo no estaremos haciendo bien todos, yo me incluyo, pero, lógicamente, la responsabilidad la tiene quien la tiene. Con partidos de distintos colores, hemos tenido siempre estos problemas. Creo que es el momento de buscar una solución.

Por último, como muy bien ha dicho, esos problemas no son nuestros, son de ustedes también, porque depende de la ciudadanía. Pero me va a permitir decirle, y me va a entender, que no es lo mismo que una pequeña autoescuela no llegue a fin de mes y que haya autoescuelas que estén cerrando, teniendo clientes como tienen, que los funcionarios o cualquier otra persona que sí tiene su sueldo garantizado. La cruda realidad es la que es, aunque entiendo que ustedes como representantes políticos miren por la ciudadanía. Es lo lógico y es loable. Pero sí les pediría, por favor, un esfuerzo mayor en pro de dar el servicio que se merece la ciudadanía. Termina, es una inversión, no es un gasto y muchas familias dependen de esto, más allá de la seguridad vial, que por supuesto es lo primero que tiene que primar.

Gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA:** Moltíssimes gràcies, senyor Viladrich, senyor Lorca.

Ha sigut molt instructiu tota la informació que ens han donat. I, efectivament, per qui necessiti tindre el seu contacte, doncs, òbviament es podrà facilitar per si els han quedat algunes preguntes per respondre o quasi bé totes. Moltíssimes gràcies.

Suspendem uns minuts per organitzar el següent bloc d'esta comissió. Moltes gràcies.

Muchísimas gracias, señor Viladrich y señor Lorca.

Ha sido muy instructiva toda la información que nos han dado. Efectivamente, a quien necesite su contacto, obviamente, se le va a facilitar por si ha quedado alguna pregunta por responder o casi todas. Muchísimas gracias.

Suspendemos unos minutos para organizar el segundo bloque de esta comisión. (Pausa).

CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARECENCIAS PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN:

- DE LA PRESIDENTA DE LA ASOCIACIÓN PARA EL ESTUDIO DE LA LESIÓN MEDULAR ESPINAL, AESLEME (COGOLLOS PAJA). POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL. (Número de expediente 219/000609).
- DE LA DIRECTORA DE LA ASSOCIACIÓ DE PREVENCIÓ D'ACCIDENTS DE TRÀNSIT, P(A)T (DOMÉNECH MORAL). POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL. (Número de expediente 219/000610).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 17

— DEL VICEPRESIDENTE DE STOP-ACCIDENTES, ASOCIACIÓN DE AYUDA Y ORIENTACIÓN A LOS AFECTADOS POR ACCIDENTES DE TRÁFICO (PÉREZ DE LANDAZÁBAL MONJA). POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL. (Número de expediente 219/000611).

La señora **PRESIDENTA**: Doncs, continuem amb aquesta compareixença. Farem el segon bloc. En aquest cas compareixen la senyora María del Mar Cogollos Paja, presidenta de l'Associació per al Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME), la senyora Yolanda Domènech Moral, directora de l'Associació de Prevenció d'Accidents de Trànsit, la (P(A)T), i el senyor David Pérez de Landazábal Monja, vicepresident de Stop-Accidentes Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidentes de Tráfico.

Molt benvinguts. Ja coneixen com ens organitzarem. Per tant, tindria en primer lloc la paraula la senyora María del Mar Cogollos Paja, en nom d'ASLEME. Endavant, si us plau.

Pasamos al segundo bloque de comparecencias. En este caso comparece la señora María del Mar Cogollos Paja, presidenta de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal, AESLEME; la señora Yolanda Domènech Moral, directora de la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico, P(A) T; y el señor David Pérez de Landazábal Monja, vicepresidente de STOP Accidentes Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidentes de Tráfico.

Muy bienvenidos. Ya conocen ustedes cómo nos vamos a organizar, por lo tanto, en primer lugar, tendrá la palabra la señora María del Mar Cogollos Paja, en nombre de AESLEME. Adelante.

La señora **PRESIDENTA DE LA ASOCIACIÓN PARA EL ESTUDIO DE LA LESIÓN MEDULAR ESPINAL, AESLEME** (Cogollos Paja): Buenas tardes, presidenta de la Comisión de Seguridad Vial, señorías, amigos y amigas.

Agradezco la posibilidad de representar a esta sociedad civil española, tan comprometida con la seguridad vial desde hace tantos años y que, de hecho, es la más amplia y fuerte de Europa. De los 4000 firmantes de la Carta Europea, prácticamente 1100 son representantes de la sociedad civil española —tanto del ámbito público como privado—, es decir, que uno de cada cuatro firmantes de Europa es español. Ahí se muestra el gran compromiso que tiene la sociedad civil española en cuanto a la seguridad vial a nivel europeo. Yo creo que esto hay que reseñarlo porque es algo de lo que más envidian en la Comisión Europea: el papel de las víctimas, las políticas de seguridad vial donde las víctimas estamos en el centro y el papel de esa amplia sociedad civil que tenemos en España.

La seguridad vial es y será siempre una responsabilidad compartida que incluye, por supuesto, al Gobierno, a las comunidades autónomas, a los ayuntamientos, al Congreso y a toda la sociedad. Ninguno puede acabar solo con esta lacra, pero entre todos juntos sí que podríamos. Valores como el respeto, la convivencia la tolerancia o la empatía son necesarios para conseguir esa movilidad segura que todos pretendemos. Cuando hablamos de movilidad, decimos ya de manera continua movilidad segura, sostenible, saludable y accesible. Porque no olvidemos que solo en España 10 millones de personas tienen problemas de movilidad reducida y más del 20 % de la población española, es decir, 10 millones, tienen más de 64 años, cifra que aumentará en el año 2045 a un 30 % de la población. Este dato es muy importante de cara a la accesibilidad en las ciudades y al peatón, cuyo principal riesgo en las ciudades son los atropellos. Si vamos a una sociedad más envejecida, es muy importante que sus señorías tengan en cuenta que las políticas de seguridad vial tienen que estar muy enfocadas a este colectivo, que supone más de 200 fallecidos al año.

Quiero empezar con unas breves palabras en relación con AESLEME. Entiendo que sus señorías saben perfectamente qué es AESLEME —si no, después de treinta y cinco años me daría una auténtica depresión hoy—, pero voy a hacer un resumen para aquellas señorías que se hayan incorporado a esta comisión en esta legislatura y, por tanto, no nos conozcan tan bien.

AESLEME es una entidad nacional sin ánimo de lucro que fue fundada en el año 1990 por médicos que trabajaban con aquellos lesionados que llegaban al hospital, lesionados que cuando salían del hospital ya lo hacían con una discapacidad irreversible. Hablamos de esos años, señorías, en los que 9344 personas fallecían. Cuando se fundó AESLEME ese era el número que teníamos que soportar: más de 9344 personas fallecidas. Si hablamos de heridos graves, hablamos de más de 50 000. Creo que las cifras hablan por sí mismas. Nuestro trabajo consiste en desarrollar programas propios de educación vial que están dirigidos a todos los colectivos, principalmente niños y jóvenes. De manera presencial, de manera empática, nuestros formadores son tanto sanitarios como lesionados de tráfico que tienen secuelas importantes, normalmente una lesión medular irreversible. En estos treinta y cinco años que hemos cumplido el año pasado, hemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 18

llegado a más de 5 millones de personas. Creo que la educación y la formación continua son fundamentales a lo largo de toda nuestra vida. La concienciación y la sensibilización son imprescindibles, porque muchas veces se hacen normas, se hacen decretos, pero no se informa adecuadamente para que el ciudadano entienda la norma, su porqué y así pueda cumplirla. Entonces es muy importante la tarea divulgativa, informativa, de concienciación y de sensibilización.

Todos los aquí presentes sabemos que los siniestros viales constituyen un grave problema de salud pública y que se pueden prevenir —no es como la pandemia—; los siniestros viales son evitables, pero tiene que haber un compromiso político significativo y una mayoración a todos los niveles. Como a veces es mejor poner ejemplos, voy a poner uno referente a nuestro país. Desde que hay datos —y los primeros años los datos que había en la DGT no son datos tan contrastados como los que tenemos en las últimas décadas— hasta lo que llevamos de año han fallecido en España 306 000 personas; es decir, todos los habitantes de Valladolid, mi ciudad natal, ya no estarían. Cuando les ponemos ejemplos de tantos jumbos o ese tipo de ejemplos prácticos es porque el goteo de cuatro, cinco, seis... Todos los días hay siniestros viales, pero no ocurren todos en el mismo día, en el mismo momento y a la misma hora. Por eso, quería darles este dato. Ahí estamos hablando solo de las personas fallecidas, pero si a esa enorme cifra le añadimos las personas heridas o con discapacidades permanentes, hablaríamos de más de cuatro millones de personas; y si a eso añadimos las familias de las personas fallecidas o heridas graves, considerando una unidad familiar de cuatro —es decir, los padres y los hijos—, estaríamos hablando de más de 20 millones de personas que en este país han sido víctimas directas o indirectas de los siniestros viales. Con estos datos —recuerden que hablamos de personas—, ¿sus señorías no piensan que la seguridad vial debería estar entre las principales preocupaciones del Gobierno, del Congreso y demás representantes autonómicos y locales?

En el segundo plan de Acción para la Seguridad Vial marcado por Naciones Unidas 2021-2030, por primera vez se añadió, aparte de la reducción en el 50 % del número de personas que fallecen, que también tenía que reducirse el número de lesionados graves por siniestros viales en esta década. En España hemos reducido el número de personas fallecidas. Así, en 2002 hablábamos de que fallecían 132 personas por millón de habitantes y en 2024 estamos en 37 personas por millón de habitantes, la misma cifra que en 2019. Si bien nos hemos convertido en un referente europeo y mundial, también estamos muy lejos de conseguir el objetivo de 2030 y tendríamos que reducir el número de personas fallecidas. Si hablamos de datos del 2021, habría que reducirlo a 766 personas fallecidas. Eso sería conseguir el objetivo, aunque eso no quiere decir que el que mueran 766 personas no sea una burrada. Con los datos del 2019, en pandemia, en vez de 766 serían 877, una cifra igual de inasumible por esta sociedad. Y, si nos referimos a los heridos graves —voy a hablar solo de las heridas graves MAIS 3+, que quiere decir que cuando salen del hospital quedan con lesiones irreversibles—, si partimos de los datos del 2021, en el que había 2826 heridos graves al alta hospitalaria, tendríamos que pasar a 2826, pero si cogiéramos los datos del 2019, llegaríamos a los 3081. Hablo de heridos graves con discapacidades irreversibles. Yo creo que la mayoría de los países van a tomar como referencia el 2019 por el tema de que los datos de 2020 y 2021, cuando se redujo la siniestralidad, son años de pandemia y pospandemia y hubo menos movilidad. Pero no olvidemos que en 2024 fallecieron 1785 personas y habíamos hablado de llegar a 877 con los datos de 2019. Sin embargo, estamos en 1785. En cuanto a heridos graves MAIS 3+, estamos hablando de que ahora mismo hay 6066 y tendríamos que estar en 2826. Normalmente, aunque en estos años ha habido una leve reducción de la mortalidad, ha habido un aumento en el número de heridos graves. Eso quiere decir que son personas con una discapacidad de por vida, con lo que les va a suponer en cuanto a cambio de vida y también para sus familias y su entorno.

Si bien las medidas tomadas en estos últimos años han tenido un gran apoyo político —y aunque parezca imposible, la seguridad vial ha sido una materia de consenso gracias en parte a la existencia de esta comisión—, hemos vivido con tristeza y decepción que este consenso se rompiera al no aprobarse la reforma legal para reducir la tasa máxima de alcohol de 0,25 miligramos/litro a 0,1 miligramos/litro en aire espirado. Como sus señorías saben, el alcohol está presente en el 34,4 % de las personas fallecidas a las que se realiza una autopsia. Si hablamos de alcohol junto con drogas o psicofármacos, la cifra sube a que el 48 % de las personas fallecidas a las que se le hace autopsia han dado positivo en alcohol con drogas o psicofármacos. Ahí están los datos de la memoria del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. Si hablamos de números, hablamos de personas. Así, al menos 452 personas habrían perdido en un año la vida por motivos del alcohol. Pero un dato que a lo mejor sus señorías no controlan es que, de esas personas fallecidas, un 15 % tenían tasas por debajo de la tasa permitida del 0,25. Es decir,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 19

el 15% de los fallecidos tenían la tasa permitida actualmente. Los estudios —y sus señorías los han recibido por todas las entidades— demuestran que una reducción en la tasa de alcohol está directamente relacionada con una reducción en el número de fallecidos y heridos graves. Los países que están por delante de todos, Noruega y Suecia, con esas tasas de alcoholemia han conseguido reducir un 15% la mortalidad y son los números uno tanto en Europa como en el mundo. A estas cifras habría que añadir —hablamos de las supuestas 452 personas— aquellas personas que tienen una lesión y van al hospital. No van al anatómico forense, pero llevaban alcohol, y no sabemos cuántos son. También desconocemos cuántos de los conductores fallecidos lo son porque otro conductor, el que tenía alcohol, era positivo, independientemente de que falleciera o no porque, seguramente, contra el coche que chocaron era una familia o personas que no habían tomado alcohol. Por eso digo que al menos ese es el número de personas, pero, si añadimos estos dos argumentos que estoy comentando, las cifras por alcoholemias positivas serían mucho más elevadas. Cualquier tasa de alcohol superior a la que queríamos, la del 0,1 propuesta, supone un aumento en el riesgo de accidentalidad que puede estar multiplicado por 5, por 6, por 9 o por 10. Actualmente, 45 000 personas están en prisión por delitos contra la seguridad vial por alcoholemias positivas; la causa principal de los presos que hay en España son las alcoholemias positivas. ¿45 000 penados no les parece una cifra escalofriante?

Señorías, les reitero que estamos tristes y decepcionados porque esta medida que han rechazado algunos grupos parlamentarios no es de izquierdas o de derechas. Lamentablemente, los siniestros viales afectan a cualquier clase social, a hombres y a mujeres, a niños y a mayores o a los votantes de uno u otro partido. El objetivo era reducir el número de personas que fallecen o que resultan heridas graves por conducir tras haber bebido. En definitiva, el objetivo era salvar vidas. No se debatía sobre beber o no beber. Cada uno puede beber lo que le dé la gana, aunque no sea bueno para la salud. El debate era que, si bebían, cogieran otro medio de transporte y no su vehículo; eso es lo que se estaba defendiendo. No íbamos contra la libertad de las personas para beber; lo que defendíamos era que, si lo hacían, no podían o no debían conducir, porque el daño que podían causar a otras personas podía ser muy grave e irreversible.

Como cualquier medida que se tome en seguridad vial, la bajada de la tasa de alcoholemia tendría que ir acompañada, tras su aprobación, aunque no ha sido el caso, de otras medidas como, por ejemplo, un mayor número de controles preventivos por parte de la Guardia Civil o las distintas policías autonómicas con competencias; también de campañas de divulgación, de sensibilización o de información que, como decíamos antes, son herramientas fundamentales para que una medida sea cumplida. Pero, por desgracia, no podemos hablar de qué más habría que haber hecho, porque seguimos con la misma tasa de alcohol en sangre permitida. Y dado que no se ha aprobado la reducción de la tasa de alcoholemia, probablemente —y digo probablemente— la única medida importante en materia de seguridad vial que se apruebe en esta legislatura será el real decreto de usuarios vulnerables, que mejorará su seguridad, aunque estoy convencida de que faltará una medida fundamental —los que me han escuchado seguro que saben lo que digo—: el uso del casco obligatorio para todos los ciclistas en ciudad. ¿Por qué? Porque reduciría el número de fallecidos y traumatismos craneoencefálicos que ingresan en el hospital cuando van en bici sin casco por una caída. Ni siquiera tiene que haber un impacto con otro vehículo; pueden caerse solos o darse contra el bordillo. Estamos hablando de que todos los ciclistas llevan una mochila detrás en la que perfectamente cabe un casco abatible reglamentario. Y no creo que se vaya a desincentivar el uso de la bicicleta justamente porque el casco sea obligatorio. No obstante, señorías, no me digan por qué, pero con esta medida nadie se atreve. Y creo que mis compañeros aquí presentes la apoyan, al igual que yo, como otras muchas entidades a las que escucharán en futuras comparecencias.

Por eso, me pregunto si este es el momento adecuado para hacer propuestas, y podría hacerles muchas, porque queda muy poco tiempo de legislatura y el proceso de tramitación de cualquier ley ya me parece inasumible, es decir, todo tarda demasiado, el proceso es muy largo. Hay legislaturas en las que no da tiempo a nada; hay legislaturas en las que da tiempo a una sola cosa, y ya, si da tiempo a dos, tocamos con la pandereta. No obstante, como siempre, tanto los aquí presentes como muchas otras entidades vinculadas a la seguridad vial les haremos llegar nuestras propuestas antes de la convocatoria de las siguientes elecciones con la esperanza de que incluyan algunas en sus respectivos programas electorales, algo que, por otro lado, no suele ocurrir. Realmente, nos leemos los programas electorales, señorías, y sabemos quién pone algo, aunque podría decir que, salvo alguna excepción —y de un párrafo—, no hay contenido sobre seguridad vial en ellos. ¡Esto sí que lo podrían cambiar!

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 20

Hay grandes retos que afrontar: hemos hablado de usuarios vulnerables; está la siniestralidad en moto, que no baja, y está también el tema del parque, muy envejecido, casi 14,6 años de media —muchísimo tiempo—, y eso quiere decir que los vehículos no disponen de sistemas de ayuda a la conducción, que son obligatorios desde 2022 en todo lo que se fabrica en Europa, de modo que una renovación del parque resultaría fundamental para que se pudiera obtener una mejora en seguridad vial.

Estos son solo algunos ejemplos. ¿Qué me gustaría pedir? Como no voy a proponer medidas, me gustaría pedir lo que siempre les pido al principio acerca de las propuestas electorales: que la seguridad vial sea una prioridad política; que se lo crean el presidente del Gobierno, los ministros, los presidentes autonómicos y los alcaldes de todas las localidades, porque todos tienen parte en esta movilidad segura, y, por supuesto, sus señorías, que están en esta comisión y se supone que tienen una sensibilidad y una empatía especiales hacia la seguridad vial.

También querríamos que la seguridad vial tuviera una dotación presupuestaria, y creo recordar —si no me equivoco, y, además, voy a hacer la pregunta para que ustedes me respondan— que el Real Decreto 6/2015, de 30 de octubre, sobre la ley de tráfico, dice que la cuantía de las multas tiene un destino finalista. Manifiesta que el importe de las sanciones económicas obtenidas por infracciones de tráfico en el ámbito general del Estado, DGT, debe destinarse íntegramente a la financiación de actuaciones y servicios en materia de seguridad vial y prevención, así como de atención a las víctimas de siniestros de tráfico. Me gustaría preguntarles si este real decreto sigue en vigor, ya que entonces sería fácil meter en los presupuestos generales del Estado una partida para seguridad vial, porque ya está contemplada. Y, si no es así, quisiera preguntarles si cada año el importe que se recauda por las multas va directamente a Hacienda, caja única, y ellos determinan a dónde se destina ese dinero.

La señora **PRESIDENTA**: Señora Cogollos, tiene que acabar ya.

La señora **PRESIDENTA DE LA ASOCIACIÓN PARA EL ESTUDIO DE LA LESIÓN MEDULAR ESPINAL, AESLEME** (Cogollos Paja): Brevemente, sería importante un consenso político, que la legislación y su tramitación fueran más ágiles, que se creara una agencia interministerial, de manera que, a nivel de subdirección o dirección general, se comunicaran entre sí los ministerios de Interior, Movilidad, Sanidad, Educación, Industria y Hacienda. El coste económico de los siniestros viales supone alrededor del 2 % del producto interior bruto, unos 11 000 millones de euros anuales, y, por tanto, invertir en seguridad vial no es un gasto; es una inversión que lleva a ahorros futuros. Y lo más importante: si pensamos en vidas humanas o discapacidades permanentes, ¿quién puede pensar que cada euro invertido no es necesario?

Quiero terminar mis palabras agradeciendo el trabajo y el compromiso que siempre ha tenido esta comisión —es única en el mundo— por mejorar la seguridad vial. Señorías, les pido que dialoguen, que tomen decisiones por consenso, como siempre han hecho, y que sigan siendo esa comisión de ejemplo en este Congreso. No se trata de política, de votos o de conseguir algo a cambio: hablamos de vidas humanas. No puede haber nada por encima de este bien tan preciado para todos. Y no olvidemos que los siniestros viales no entienden de clases sociales, de dónde vivimos o a quién votamos. Cualquiera puede tener una imprudencia, o que sea de otro. Piensen que algún día pueden ser ustedes víctimas, porque a todos nos puede pasar. Como sociedad, no podemos permitirnos que ninguna persona fallezca o quede herida grave en nuestras carreteras o calles. Nuestro objetivo debe ser siempre cero víctimas en 2050.

Gracias. Y perdonen por el exceso de tiempo que he usado. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltíssimes gràcies, senyor Cogollos. Res, disculpi vostè.
Ara senyoria el torn de la senyora Yolanda Domènech de la P(A)T.
Endavant, senyora.

Muchísimas gracias, señora Cogollos.

A continuación, es el turno de la señora Yolanda Domènech.

La señora **DIRECTORA DE LA ASSOCIACIÓ DE PREVENCIÓ D'ACCIDENTS DE TRÀNSIT, P(A)T** (Domènech Moral): Moltes gràcies, presidenta.

Buenas tardes, señorías.

Lo primero de todo, quiero agradecer que nos hayan invitado a comparecer ante esta Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados.

Quiero empezar haciendo una reflexión, a raíz de lo que decía Mar, porque no sería coherente conmigo misma o el sentir de la asociación si no expresara nuestro malestar por que no se haya aprobado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 21

la reducción de la tasa de alcoholemia; y digo malestar por decirlo de forma elegante. De hecho, P(A)T ha comparecido en numerosas ocasiones ante esta comisión —por cierto, esta es la primera vez en esta legislatura—, y siempre ha sido un espacio en el que ha habido consenso. Por eso nos duele y nos sorprende que no lo siga habiendo, porque la seguridad vial no va de ideologías, sino de vidas, de vidas que se pierden cada día, día a día y año tras año. Y esperamos de ustedes que trabajen coordinadamente por el bien común, aunque sea por puro egoísmo, porque todos podemos estar implicados en un siniestro de tráfico, tanto ustedes como algún familiar suyo: nadie está exento. Por lo tanto, trabajar por la mejora de la seguridad vial supone una mejora para todos. Por eso, y esta es la primera petición que hacemos, la seguridad vial debe ser un pacto de Estado. Les recuerdo que el artículo 15 de la Constitución reconoce el derecho a la vida, y la seguridad vial va de eso, de ese derecho a la vida. Pero, dicho esto, asumimos que quizás no hemos sabido trasladarles con suficiente claridad nuestros mensajes, peticiones e ideas, y por eso estamos hoy aquí, para que nos escuchen y puedan trasladar esta información a sus grupos de cara a una próxima votación. Yo soy algo más optimista que Mar, o quizás más ingenua —no lo sé—, y esperamos que en la siguiente votación sí se pueda aprobar la reducción de la tasa de alcoholemia. Y les comento que les haremos llegar por *e-mail* un documento técnico con estas peticiones más desarrolladas.

Antes de continuar, me gustaría presentar brevemente a la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico, una entidad sin ánimo de lucro que viene trabajando desde 1968, es decir, desde hace más de cincuenta años, por la seguridad vial, en atención a las víctimas de tráfico y la defensa de los derechos de las víctimas. Tenemos la sede central en Barcelona, y delegaciones en diferentes provincias de España.

Hoy nos hubiera gustado que fuera nuestra delegada de Granada, Rosa Lemos, quien estuviera aquí, quien pudiera comparecer ante esta comisión, pero no ha podido venir porque no tiene fuerzas. Recientemente, ha recibido un segundo impacto, el impacto de una sentencia del Tribunal Supremo en la que absolvían al causante del siniestro en el que murió su hijo, en el que también fallecieron dos personas, y en el que el conductor iba con grandes cantidades de cannabis y de cocaína. Y, por eso, una de nuestras primeras peticiones también es la de tolerancia cero: 0,0 en alcohol y en otras drogas, porque no puede haber dudas. Y cuando hay duda, existe riesgo. Y cuando hay riesgo, hay vidas en juego. Desgraciadamente, el caso de Rosa no es aislado, porque de hecho estamos hablando de homicidas y homicidios en la carretera, y en demasiados casos con un patrón claro: alcohol y otras drogas. Y no es que no lo sepamos, porque los datos los conocemos. La evidencia también lo dice, la evidencia científica también la conocemos, pero, mientras tanto, seguimos normalizando lo que no debería ser normal: morir en la carretera. No es ni normal ni natural.

Dicho esto, quiero aclarar que desde P(A)T defendemos la educación vial en todas las etapas del ciclo vital. Trabajamos en escuelas, en universidades, participamos en los cursos de recuperación de puntos y realizamos círculos restaurativos en los centros penitenciarios. Y, por eso, tenemos una visión amplia, tanto del sentir como de las necesidades en educación vial. Creemos imprescindible que se realicen sesiones de concienciación para preconductores, para que los alumnos, aparte de conocer la normativa, puedan entender los valores que hay detrás y puedan escuchar de una víctima el testimonio de un afectado por siniestro de tráfico, para que no nos digan después, cuando ya han perdido puntos: Ojalá esto lo hubiera escuchado antes. También solicitamos que en la renovación del permiso de conducir se incluya la formación de reciclaje y de sensibilización. Ahora mismo, es un mero trámite que realmente no hace su función, pero, mientras avanzamos como sociedad y educamos a la sociedad, hay algo que no puede esperar y es evitar más muertes.

Como les decía, participamos desde el inicio en los cursos de recuperación de puntos y sabemos que funcionan para la mayoría, pero no para todos. Hay personas que pierden el permiso una, dos, tres, hasta siete veces. Señorías, incluso en la escuela o en la universidad hay un límite de veces que se puede hacer un curso. Entonces, todo esto nos hace pensar que quizás aún no hemos entendido lo esencial, y es que el derecho es a la movilidad, no a conducir. Conducir es un permiso, pero con condiciones. No es un carné de un club; lo que nos dan es el permiso de conducir si tenemos las aptitudes y las actitudes adecuadas, si no, ese permiso se retira. Sabemos que en muchos casos estos repetidores, precisamente, sufren de adicciones, y una adicción no se resuelve solo con sanciones. Por eso, para estos casos necesitamos programas obligatorios de intervención especializada. Hemos de ir un paso más allá. Los cursos funcionan, pero, para estos alumnos que no funcionan, hemos de ir más allá, porque no podemos sancionar sin ofrecer vías de recuperación mientras protegemos la cultura del alcohol.

En este sentido, me gustaría añadir un pequeño apunte sobre la ley de multirreincidencia que se ha aprobado recientemente y que ha endurecido la respuesta ante delitos patrimoniales. Nos sorprende que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 22

se haya dejado fuera la reincidencia en seguridad vial pese a su impacto directo en la vida. Y, además, podría tener un potencial efecto disuasorio. Porque ante conductas reiteradas —como el exceso de velocidad, las distracciones, la conducción bajo los efectos de alcohol u otras drogas—, no puede ser que no haya una respuesta agravada específica. Esto debe corregirse. Es decir, creemos que debe introducirse también en esta ley de reincidencia. Porque no estamos ante un problema solo de movilidad, estamos ante un problema de convivencia. No estamos sabiendo convivir en el espacio público, y eso está generando algo que cuesta nombrar, pero que es necesario reconocer: una forma de violencia sistémica en la movilidad. Se trata de una violencia que muchas veces no es intencional —eso lo sabemos—, nadie sale con la intención de matar en la carretera o en la vía pública, pero que es evitable y que de alguna manera hemos normalizado. Y al no reconocerla, al no reconocer esta violencia, tampoco estamos reconociendo plenamente a sus víctimas. Hoy, muchas víctimas de tráfico quedan fuera de la protección que sí tienen otras víctimas, porque no acceden en igualdad de condiciones a los derechos del Estatuto de la víctima del delito. Y eso tiene consecuencias: sufren desinformación, falta de acompañamiento y en demasiadas ocasiones revictimización.

Por eso, es urgente avanzar en su reconocimiento y en la puesta en marcha de recursos específicos, como, por ejemplo, la Oficina de atención a las víctimas de tráfico, a través del teléfono 068. Aunque ya llegamos tarde —porque, por ejemplo, en Cataluña ya llevan doce años con el servicio de información y atención a las víctimas de tráfico—, es realmente urgente que se apruebe. Pero no basta con un número, necesitamos profesionales especializados, personas que entiendan el duelo y el trauma y que sepan acompañarlo.

Y hay algo más que no nos gustaría que quedara fuera del debate, y es que cuando hablamos de víctimas de tráfico —ya lo ha dicho Mar— no hablamos solo de víctimas directas, hablamos también de madres, de padres, de hijos, de hermanos, personas que no estaban en la carretera, pero cuya vida también ha quedado profundamente afectada. Y, sin embargo, la reciente reforma del baremo vuelve a dejar en segundo plano a estas víctimas, las llamadas víctimas indirectas o secundarias. Esta reforma ha limitado en el tiempo la cobertura del acompañamiento psicológico o médico. Habla de un año, por ejemplo, de atención psicológica. Pero, señorías, un año no es suficiente para poder asumir la muerte de un hijo o para poder asumir el ir en silla de ruedas para toda una vida. La reforma del baremo no reconoce tampoco de manera adecuada las bajas por cuidado, es decir, aquellas que han de solicitar los familiares para poder cuidar a un familiar lesionado gravemente. Y, además, no responde al impacto emocional y vital que deja un siniestro grave en toda una familia. Desde nuestra experiencia, esto es un error de enfoque. Porque, si el daño afecta a todo el entorno, la respuesta jurídica y asistencial no puede limitarse solo a quien ha sufrido directamente la lesión o el fallecimiento. No reconocer a estas personas es dejar sin respuesta una parte esencial del daño.

Aquí quiero detenerme en una cuestión que para P(A)T es clave: no basta con sancionar, aunque es necesario, y no basta con sentenciar, porque una sentencia por sí sola no siempre repara. Por eso, queremos plantear ante esta comisión una vía que creemos que debe explorarse con seriedad en el ámbito de los siniestros de tráfico: la justicia restaurativa. P(A)T está trabajando de forma pionera en este campo y ha producido un documental, *Vías restaurativas*, que pronto se presentará aquí, en Madrid, y al que estáis todos invitados. Ya os enviaremos la invitación. Este trabajo parte del estudio que hemos realizado junto a la Cátedra de Ética Aplicada de la Universidad Ramón Llull y de la experiencia acumulada en el acompañamiento a víctimas.

Lo que vemos es claro: hay daños que la justicia ordinaria no alcanza a reparar del todo. No porque no sea necesaria —lo es, eso lo tenemos clarísimo—, pero no siempre responde a preguntas esenciales para las víctimas: qué pasó, por qué pasó, quién asume realmente el daño causado y cómo puede iniciarse un proceso de reparación. La justicia restaurativa abre precisamente este espacio, permite escuchar el daño, reconocerlo, asumir la responsabilidad y, cuando es posible, iniciar procesos de reparación que también pueden ayudar a prevenir la reincidencia; es decir, ayuda de alguna manera a cerrar el círculo. Y no hablamos de sustituir la justicia ordinaria, hablamos de complementarla, hablamos de abrir una vía más humana, más responsable y más reparadora, en la que participen tanto víctimas como causantes, porque en los siniestros de tráfico nadie gana y, muchas veces, sufren todos. Por eso creemos que este Congreso debe ser también un lugar donde empezar a mirar seriamente esta herramienta.

Ya voy terminando. Como os decía al inicio, Rosa ha vivido dos tragedias: la muerte de su hijo y una respuesta que no estaba a la altura, una respuesta por parte de la justicia y por parte de las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 23

Administraciones. Las políticas de seguridad vial no terminan en evitar el siniestro, sino que también deben garantizar una respuesta adecuada cuando no hemos llegado a tiempo; y esa respuesta debe ser más preventiva, más protectora y también más reparadora, porque el daño —ya lo hemos dicho— no es individual, es expansivo, se expande a toda la familia, y porque las víctimas de tráfico, directas e indirectas, no pueden seguir quedándose solas.

Espero haber aportado algo más de claridad y, por supuesto, estoy abierta a cualquier pregunta que pueda surgir.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

I ara seria el torn del senyor David Pérez de Landazábal, en nom de STOP Accidents. Endavant. Si us plau.

Muchísimas gracias, señora Doménech.

Ahora sería el turno del señor David Pérez de Landazábal, en nombre de STOP Accidentes. Adelante.

El señor **VICEPRESIDENTE DE STOP ACCIDENTES, ASOCIACIÓN DE AYUDA Y ORIENTACIÓN A LOS AFECTADOS POR ACCIDENTES DE TRÁFICO** (Pérez de Landazábal Monja): Muchas gracias.

Buenas tardes, señorías.

STOP Accidentes, dentro de las asociaciones de víctimas, es la benjamina. Aquí llevamos veinticinco años nada más. Yo me incorporé hace seis años, me cedió el puesto Fernando Muñoz, que es mi mentor, y gracias a él yo estoy aquí, en la ONG.

Igual que las otras asociaciones, intentamos ayudar a víctimas de siniestros viales, que llegan, lógicamente, por situaciones que creemos que son evitables desde el punto de vista de responsabilidad. Esa es una parte de la que luego quiero hablar también, de la responsabilidad individual que tenemos cada uno, de no cargar sobre las instituciones todo lo que necesitamos para ser mejores personas. Depende de nosotros.

Venimos a trasladar propuestas de mejora, que luego les dejaremos; las hemos traído en una carpetita con papel reciclado, para que ustedes puedan disponer de ellas y pensar lo que pueden hacer, si las pueden utilizar para un futuro. Pensamos que son ideas que pueden mejorar la seguridad vial.

Permítanme que me detenga en algo que ha ocurrido recientemente, la semana pasada. El miércoles pasado se tumbó la proposición de ley para reducir la tasa de alcohol al volante y la prohibición de avisar de los puntos de control de la Policía o de la Guardia Civil, algo que nos parece a nosotros bastante importante. Desde STOP Accidentes y las asociaciones de víctimas, queremos decirlo claramente: nos sentimos defraudados y profundamente apenados, porque no hemos sido capaces, como sociedad, de alcanzar un consenso en algo que debería ser básico: las vidas. No vengo en nombre de ninguna ideología ni en representación de ningún partido político, vengo en nombre de miles de familias, más de 70000 en los últimos veinticinco años, desde que nació STOP Accidentes, y no ha habido una sola que no haya perdido a una persona de su ámbito familiar. Este año pasado fueron afectadas 6055 familias de diferentes categorías o características —que haya fallecido una persona, que haya sido un herido grave o que haya necesitado hospitalización—; 6055 familias que estas Navidades no las han debido pasar bien, y eso es una cantidad enorme de personas por lo que hablábamos antes, porque siempre es evitable.

El miércoles, todos ustedes coincidían en lo mismo: en que reducir la tasa de alcohol era positivo y en que mejora la seguridad vial, lo que está avalado por estudios. Sin embargo, la ley no salió adelante. La verdad es que no tiene mucho sentido si estamos todos de acuerdo. Y quiero ser claro: las víctimas no entendemos que unos condicionen su voto a unas estrategias que nada tienen que ver con la seguridad vial, que cambien de criterio en cuestión de meses sin una explicación clara, que hablen de afán recaudatorio en una medida que es exclusivamente preventiva o que se escuden en defectos de forma después de dieciocho meses sin haber buscado una solución. Pero ustedes saben perfectamente en qué posición estaban, y todos ustedes saben también que había margen para haber hecho algo diferente, porque cuando se habla de vidas no vale con tener razón jurídica o política, hay que tener voluntad, que esta es la parte más importante, y esa voluntad, señorías, era lo único imprescindible, ponerse de acuerdo, nada más. Y no estuvo. Y eso, señorías, a las víctimas nos duele, porque da la sensación de que se está negociando con la vida, y con la vida no se puede negociar.

Desde septiembre del año pasado, en nombre de STOP Accidentes, como vicepresidente y como víctima, llevo intentando contactar con todos los grupos parlamentarios. He mantenido contacto directo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 24

con algunos; otros, simplemente, no han respondido a mis mensajes. En este tiempo, hemos visto argumentos, como decía antes, que nada tienen que ver con la seguridad vial, y que, sinceramente, no terminan de encajar en la realidad que vivimos las víctimas. Permítanme decirlo con claridad: no es una medida recaudatoria —repito—, es preventiva. El alcohol afecta a la capacidad de reacción, a la percepción y a la toma de decisiones; eso no es una opinión, es un hecho demostrado. Y cuando uno conduce un vehículo, no solo pone en riesgo su vida, sino, lo que es peor, la de los demás, y esto todos lo tenemos muy claro. Por eso la propuesta es tan simple como contundente: si se bebe, no se conduce. No estamos hablando de prohibir el alcohol ni de una ley seca, tampoco estamos diciendo a nadie cómo tiene que vivir, estamos diciendo algo mucho más básico: que no se ponga en peligro la vida de otras personas. Probablemente haya aspectos mejorables, pero hemos tenido dieciocho meses para corregirlos; y, si no, siempre cabía una opción, que era abstenerse, dejar avanzar la medida y mejorarla después. Lo importante era tener una base, lo importante era avanzar, pero no se ha hecho; y eso es lo que nos preocupa, porque cuando hablamos de vidas no podemos permitirnos bloqueos.

Hay algo más que ustedes rechazan atajar y que nos está matando poco a poco: la comunicación de los puntos de control policial. Esos grupos y aplicaciones que avisan de dónde está la Guardia Civil o la Policía no son colaboración ciudadana, son herramientas de impunidad. Avisar de un control es darle vía libre a quien ha cometido un delito contra la seguridad vial o de cualquier otro tipo, y generar un siniestro en otro punto. Rechazar la persecución de estos avisos es desarmar a nuestra policía y dejar desprotegidos a los ciudadanos; y eso también es una decisión política. Piensen ustedes que si un señor sabe dónde hay un control y ha raptado a un menor de edad, podrá esquivarlo sin ningún tipo de problema.

Se ha hablado también, y es evidente, de la presión de determinados sectores. Desde aquí quiero dejar algo claro: nosotros no estamos en contra de nadie, ni de la hostelería, ni del vino, ni de ningún sector económico, pero sí estamos a favor de la vida, y ninguna presión puede estar por encima de eso.

A mí, todo esto me ha hecho pensar mucho, y hay una pregunta que me hubiese gustado poder hacer a mis padres, pero no puedo. ¿Saben por qué? **(Se emociona.—Aplausos)**. Perdón. Porque una persona que había bebido dos copitas decidió que podía conducir. Y lo hizo. Cogió el coche y los mató. **(Pausa)**. Hace catorce años enterré a un hermano —también algo relacionado con el alcohol—, y yo mismo estuve a punto de morir también gracias a esto. Ese es el efecto real de lo que estamos hablando. Por eso las víctimas que estamos aquí —mírenme— no somos una estadística de la DGT, somos el resultado de la falta de consenso. Rechazar avanzar no nos acerca al objetivo; al contrario, nos aleja.

La seguridad vial no debería depender de quién presenta la medida ni de en qué contexto político ocurre. Cada vez que retrasamos una decisión como esta estamos asumiendo que habrá víctimas mortales evitables. Por lo tanto, no es una opinión, es una consecuencia. Se decidió no actuar porque alguien consideró que no era el momento o porque alguien puso otras prioridades por delante. Votar no el pasado miércoles fue una decisión política con consecuencias biológicas. Ustedes decidieron que no era el momento. Yo les pregunto: ¿cuándo será el momento para las familias que enterrarán a alguien este fin de semana? La falta de acuerdo es el permiso que los imprudentes necesitan. Han sido dieciocho meses perdidos. El pasado miércoles se perdió la oportunidad histórica de avanzar, reducir riesgos o salvar vidas. Y ahora deberemos enfrentarnos a las consecuencias: familias destrozadas por algo que se pudo evitar porque no fuimos capaces de hacerlo. No fue un accidente parlamentario; fue una decisión. Señorías, pregúntense por qué. ¿Quién va a asumir la responsabilidad de esto? ¿Quién le va a explicar a una madre que su hijo ha muerto porque no fuimos capaces de ponernos de acuerdo? La respuesta la conocemos. Lo haremos nosotros, las asociaciones; los que recogemos el dolor o los que acompañamos a las víctimas, los que intentamos reconstruir lo irreparable.

Quiero terminar esta intervención con una frase que repito últimamente muchísimas veces. Y es que a nosotros ya nos ha pasado. Esto no es por nosotros; es para que a ustedes no les ocurra, es para que no le ocurra a nadie más. Señorías, salvar vidas no puede ser rehén de la política. Ojalá llegue el día en que, cuando miremos atrás, podamos decir que estuvimos a la altura. No se trata de señalar culpables; se trata de asumir responsabilidades, porque cada retraso tiene consecuencias con nombre y apellidos. Nosotros nos vamos con ausencias, con muchas ausencias. Recuerden que ese «no» se sirve en copas que otros pagamos con sangre.

En esta parte yo creo que poco más podemos añadir. Me quedan todavía nueve minutos. Espero no terminarlos para que no se aburran mucho. Pero sí quería hablar de un tema que me parece importante, y es aquello de lo que hablábamos antes, la responsabilidad individual de cada uno, lo que nosotros somos capaces de hacer. Asumimos que todos los demás nos tienen que decir cómo tenemos que hacer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 25

las cosas, y así no funciona. El problema no es solo que las instituciones nos digan cómo tenemos que hacer las cosas; el problema es que no somos nosotros quienes hacemos eso. El problema es que mucha gente sale a un restaurante a cenar y todos los que estamos allí sabemos que van a beber y que van a coger el coche, pero no hacemos nada por evitarlo. Y no se trata de que nos prohíban hacer las cosas; se trata única y exclusivamente de que uno tiene que ser responsable de sus actos. Yo soy el único responsable de mis actos. Aparte de eso, quiero decir que yo soy motorista retirado y soy alcohólico rehabilitado. La gente puede arreglarse, la gente puede cambiar. Necesitamos saber y querer cambiar. Esos son los trabajos que nosotros, las asociaciones, hacemos en las cárceles, en los centros penitenciarios, en los centros de integración, e incluso en las autoescuelas. Porque muchos de los que llegan a las autoescuelas creen que no son delincuentes. Yo les llamo 'chiquidelincuentes', pequeños delincuentes, pues no han generado un mal horrible. Pero la línea entre estar en una autoescuela o estar en la cárcel es tan fina que ni siquiera somos conscientes de ello. Solo necesitamos que una persona pase por delante del coche y la atropellemos. Entonces, no terminaremos en una autoescuela recuperando puntos; terminaremos en una cárcel.

El otro día estuve dando una charla en un instituto, que, curiosamente, era el instituto de mi mujer. Cuando voy a Secundaria, que tienen entre 16 y 18 años, me llama mucho la atención cómo son los jóvenes. Tengo que decir que son muchísimo mejores que mi generación, tienen muchísima más conciencia, son más empáticos. Siempre que entro y les pregunto si se han subido en el coche con alguien que ha bebido, suelen ser bastante tímidos, no todos contestan rápido, pero alguno levanta la mano. Me llamó la atención uno que levantaba la mano y no dejaba de mirarme, me perseguía por todos los lados. Y ya llegó un momento que me paré y le dije: ¿Qué me quieres preguntar? No te quiero preguntar nada, simplemente te quiero contar una cosa —me contestó—. Y el chaval me dijo que se había montado con alguien en el coche que había bebido. El problema es que me dijo que le obligaron. Y yo le pregunté: ¿Cómo que te obligaron? Y me dijo: Sí, es que era mi padre. Estaban a 450 kilómetros de Madrid. El niño intentó decirle al padre que no, y el padre le dio una colleja —hablando en plata—, le metió en el coche y se lo llevó. Ese es el reflejo de la sociedad en algunos casos. Eso es lo que somos y eso es lo que no podemos permitir.

Con el tema del alcohol falta una condena social como la que tenemos con otras cosas. No voy a compararlo, pero hay situaciones con las que somos contundentes, pero con el alcohol no; lo tenemos para socializar. Si tú vas a una boda y dices que no bebes, lo primero que te preguntan es si te pasa algo. Es curioso, pero es así. ¿Y de verdad necesitamos el alcohol para socializar? ¿El alcohol realmente nos va a hacer más altos o más guapos? ¿Vamos a correr más? ¿Vamos a ser mejores conductores? Porque además es curioso, cuando alguien bebe y tú le preguntas qué tal conduce, en ese momento podría dar clases a Carlos Sainz o a alguno de estos pilotos. Y la realidad es completamente distinta, pues nos hacemos más torpes y hablamos peor —en mi caso, no puedo ser más bajo, pero me encorvaría seguramente—; eso es lo que ocurre. Esta es la importancia que tiene el alcohol cuando se trata de la seguridad vial.

Antes comentaba también lo de avisar de los controles de alcoholemia o de cuando está la policía. Eso es peligrosísimo. Creemos que estamos haciendo un bien y, en muchos casos, lo único que hacemos es perjudicar. Y de verdad que en eso no tendría que haber una ley, no tendría que haberla; tendríamos que ser responsables, tendríamos que hacerlo nosotros de manera individual y no pensar que los demás nos tienen que decir cómo tenemos que vivir. Eso es lo que no tendría que ser. Nos falta empatía y nos falta educación. Y, si me lo permiten, voy a hacer como cuando doy las charlas en las autoescuelas. Ustedes circulan. ¿Y qué nos pasa a primera hora por las mañanas? ¿Qué es lo que vemos alrededor? ¿No vemos tensión? ¿No vemos mala leche —hablando en plata— alrededor? ¿No lo ven ustedes? ¿A qué creen que se debe? Al estrés, a que vamos tarde. Todo eso se solucionaría levantándonos un ratito antes, media hora antes, probablemente. Luego está bien, porque luego decidimos que podemos gastar tres horas, por ejemplo, en el bar, pero no levantarnos media hora antes para ir más tranquilos.

Miren, yo me levanto todos los días a las seis de la mañana sin excepción, todos los días. Tengo mi trabajo y luego soy voluntario aquí, en STOP Accidentes, no cobro nada por hacer esto. Yo no cambio esa dinámica que tengo por las mañanas salvo que haya fuerza mayor. Normalmente me levanto y de seis a seis y media desayuno; de seis y media a siete medito; de siete a ocho me voy al gimnasio, porque, si no, me oxido muy rápido —tengan en cuenta que llevo quince intervenciones quirúrgicas encima y me cuesta andar—; de ocho a ocho y media saco a mi perro, y de ocho y media a nueve ya me ducho y me preparo para irme de casa. Tengo la suerte de tener un trabajo en el que no tengo que estar a las ocho de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 26

mañana ni a las nueve; entonces, me puedo permitir que el trabajo vaya un poquito mejor y, a partir de ahí, ya cojo el coche.

¿Por qué hago esto? Pues muy sencillo, porque le estoy dedicando un rato a mi cabeza y a mi cuerpo. Cuando salgo de casa ya no tengo ningún tipo de estrés, lo único que quiero es que me echen cosas encima. Si son malas, ya las arreglaremos; y si son buenas, seré más feliz. Ese es el punto que necesitamos: buscar la felicidad y que nuestra vida importe. Pero no solo la nuestra, sino la nuestra y la de los demás; la de la gente que no conocemos, la de la gente que llevamos al lado. Da igual. Como decía antes Mar: da igual de qué partido, da igual de qué ciudad, eso es lo de menos, lo importante es que pensemos en los demás. Que cuando vayamos a coger el vehículo y veamos a una persona que necesita ayuda, la ayudemos, la dejemos pasar; que seamos educados, que pensemos en el otro. No es nada más que eso.

Simplemente quiero decirles: concienciación, que sepamos dónde estamos, que le demos importancia a lo que tenemos, que es la vida, y que luchemos para prolongar eso al máximo posible.

Señorías, muchísimas gracias por su atención. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Muchísimas gracias.

Ahora sería el turno de los grupos, que les recuerdo que tienen quatre minuts pels tres compareixents. D'acord?

En primer lloc, pel Grup Parlamentari Republicà, la senyora Granollers. Endavant, si us plau.

... cuatro minutos para los tres comparecientes. ¿De acuerdo?

En primer lugar, tiene la palabra la representante del Grupo Republicano, la señora Granollers.

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

Primero, quiero agradecer a los tres su comparecencia. Creo que debemos reiterar nuestro reconocimiento a todas las asociaciones de víctimas de tráfico, porque su voz es imprescindible. Como ustedes han dicho, detrás de cada relato que han contado hay una historia, una responsabilidad colectiva y una vida. Por eso, aquí hoy hemos venido a escuchar y a aprender de su experiencia. Sin embargo, les querría hacer algunas observaciones concretas.

En primer lugar, les quiero explicar lo relativo a la ley de la tasa de alcoholemia porque —no sé si se fijaron en mi intervención o no— dije dos cosas. Una, que la mejor tasa era la 0,0 y, la otra, que esta ley, si se aprobaba, tenía falsas expectativas. Fui a la ponencia de la ley —se pueden acordar los ponentes que hay aquí— con la enmienda que nosotros habíamos presentado para que la aceptaran, para evitar que las personas mayores que están al volante también sufran accidentes. Fuimos con voluntad de votar a favor de aquella ley, aún a sabiendas de que, en el momento de decidir si la admitíamos a trámite, yo ya había manifestado que la mejor tasa era 0,0. En esta ponencia nos dijeron que eliminaban prohibir que se avisara dónde estaban los controles. O sea, tenemos, por un lado, que se puede beber un poco —porque como no es 0,0 te puedes permitir beber un poco—, a pesar de que los tres comparecientes han estado totalmente de acuerdo en que la mejor tasa es la 0,0 —y yo estoy completamente de acuerdo que sea 0,0—; pero, además, puedes beber lo que te dé la gana, porque si un amigo tuyo ha pasado y ha visto que hay un control de alcoholemia, te puede avisar, porque no pasa nada, porque los señores socialistas lo sacaban de la ley.

Nosotros comunicamos esto a la DGT. De hecho, yo en aquella ponencia les dije: Vamos a votar que no a esta ley, porque no nos gusta. Lo que están haciendo no nos gusta. En junio de 2025, la DGT tenía un documento nuestro con unos condicionantes para que votáramos a favor. Se puso en contacto conmigo el miércoles pasado el señor Pere Navarro, dos horas antes de la votación, y mi consejo fue: Saca esta ley hoy, no la lledes a votación porque no va a salir, porque no es la ley que la ciudadanía se merece; no es esta la ley, pon a 0,0 y te la votaremos; tráela la próxima semana y te la votaremos. No quiso. Lo digo porque a veces las falsas expectativas después duelen más. Estas no solucionan nada y les entiendo perfectamente, porque mi objetivo está en reducir a cero los riesgos por accidentes en carretera. Para evitar todos estos accidentes: los del alcohol; los de la conducción de los que están cansados; los de los que no duermen bien por la noche; los de los que tienen que trabajar quince horas porque no llegan a final de mes; los de los que van todo el día conduciendo furgonetas para repartir paquetes a nuestras casas, para que nosotros no tengamos que salir, a cinco céntimos el paquete, con furgonetas que para nada les ayudan en su seguridad vial...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 27

Nosotros teníamos propuestas para evitar muchos accidentes, pero no nos quiso escuchar Pere Navarro. Y esto al final provoca frustración, porque era una ley que no solucionaba el problema. Yo vivo en un municipio pequeño, y de toda la vida hay quien ha avisado cuando hay controles de alcoholemia. ¿De qué sirve si me puedo beber cinco cubatas porque un amigo me va a avisar de dónde está el control de alcoholemia y paso por otro sitio? ¿Entienden por qué algunos partidos hemos votado que no? Porque a veces las cosas mal explicadas generan frustración. Es mucho mejor que la vuelvan a traer bien que votar una mala propuesta. Porque si se aprueba una mala propuesta que no soluciona nada, acabamos con una ley que tampoco soluciona nada: conductores que no miran por los demás en las carreteras, y conductores que, aunque miran por los demás, avisan de dónde está el control.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyora Granollers.
Ara, pel Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR, la senyora Vergara.

Muchas gracias, señora Granollers.

Ahora, por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, la señora Vergara.

La señora **VERGARA ROMÁN**: Gracias.

Gracias por vuestra labor y por vuestro valor. En primer lugar, quiero manifestar una escucha activa y la recogida de las propuestas y los datos que habéis puesto sobre la mesa como consecuencia de vuestra labor, que es clave.

La seguridad vial es, sin duda, uno de los retos más importantes a los que nos enfrentamos y en el que necesitamos ese pacto social del que habéis hablado para continuar corresponsabilizando a los poderes públicos, a la ciudadanía y a la Justicia. Por ello, continuamos profundizando en la pacificación de las ciudades, como ya se hizo con las carreteras e, incluso, en las autovías y en las autopistas, como medida en un contexto excepcional. Por eso, mañana defenderemos en el Pleno la toma en consideración para la modificación del Código Penal sobre la conducción a velocidad superior a la permitida reglamentariamente y la reducción de los límites para su consideración como delitos. Precisamente, me gustaría aprovechar que estáis aquí hoy para que valoréis medidas como estas y, especialmente, para hablar de pacificación y de prevención.

Coincido en la importancia de la prevención del alcohol y en la necesidad de desmontar y deconstruir esa cultura del alcohol, que perjudica —como habéis indicado— a menores y a todas las personas que ejercemos el derecho a la movilidad, con o sin permiso de conducir, como muy bien nos puntualizaban desde la P(A)T.

Han hablado también de calidad democrática —creo que Mar—, de utilizar un lenguaje claro y de que trasladar la regulación a la población es imprescindible. Este asunto lo tratamos también en la Comisión de Calidad Democrática; esto es, ese lenguaje claro, que ya se trabaja a nivel europeo y que queremos trasladar a esta Cámara y a nuestro desempeño como diputadas.

Estamos deseando programar la comparecencia del director general de la DGT para hacer seguimiento de varios elementos, pero especialmente de la aplicación de los contenidos en seguridad vial de la Ley de Educación, que es un tema pendiente y que creemos que facilitaría en gran medida vuestra labor, o al menos que la complementaría. En este sentido, si tenéis algo de información o si creéis que es importante...

Por supuesto, la actualización del Reglamento de Circulación para la protección de vulnerables como parte de nuestra labor de seguimiento a las políticas públicas

Quiero destacar también otras medidas como la flexibilidad horaria, el teletrabajo y medidas que estarán contempladas en los planes de transporte al trabajo. Por eso, muy recientemente, en el real decreto hemos acortado el plazo de veinticuatro a doce meses para la implementación de esos planes de transporte. Recordaremos sus palabras para defender que su aplicación se basa en argumentos de seguridad vial y en temas que nunca pueden estar por encima de la vida, como han planteado.

Solo una excepción al ambiente de consenso de esta comisión. Respecto a la propuesta de obligatoriedad del casco a ciclistas, tenemos que ser muy conscientes y trasladar el consenso social y político del mensaje que trasladan las Administraciones públicas, especialmente locales y también sociales: casco sí, obligatorio no.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 28

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara seria el torn del Grup Parlamentari VOX. El senyor Alcaraz.

Muchas gracias.

Ahora sería el turno del Grupo Parlamentario VOX.

Señor Alcaraz.

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

Muchas gracias a los tres comparecientes.

Créanme, he visto bastante similitud entre lo que ustedes han estado contando aquí y han vivido y viven cada día. Yo lo viví durante muchos años como presidente de la Asociación Víctimas del Terrorismo. Es cierto que son muertes por asesinatos, no por homicidios, pero de alguna forma tengo mucha cercanía al saber cómo hay que luchar precisamente para que se reconozca la justicia por la que ustedes luchan.

Tengo que decir que no creo que haya nadie en esta sala que haya votado en un punto o en otro y esté a favor de que haya muertes en carretera, ningún partido. No creo que ninguno de los que estamos aquí esté a favor de nos matemos en carretera o, lo que es peor aún todavía, que muera un familiar nuestro. Quienes hemos enterrado a nuestros seres queridos, como ustedes a sus padres en el año 1987 —yo enterré a tres niños en el año 1987, asesinados por ETA—, sabemos lo que es. Casi prefiere uno no estar antes que perder a los seres queridos.

Dicho esto, como bien ha comentado el anterior grupo, hay una responsabilidad también del Partido Socialista. Por real decreto no tenían que esperar dieciocho meses; lo podrían haber hecho de forma inmediata, mañana mismo si quisieran, igual que hicieron con la baliza V16. Si la baliza V16 la llevaron a cabo con un real decreto, imponiéndola para salvar aproximadamente a 25 o 30 personas que mueren por accidente de personas que bajan del coche, esto lo pueden hacer exactamente igual. Si no lo han hecho es porque no lo han querido. Esa es una realidad incontestable.

También me gustaría decir, como he comentado antes, que yo, cuando entré en política, cogí dos comisiones. Una, la de Interior, por mi relación con el atentado de mi familia, y otra, esta, la de Seguridad Vial. Pedí la de Seguridad Vial porque en el año 2012 visité a un amigo en el Hospital de Paraplégicos de Toledo y me cambió la vida. Quien me conoce, mi familia y mi nieta, sabe que soy muy estricto en cuanto al coche: como poner la silla, etcétera. O sea, me cambió la concepción de la vida; para mí lo peor no es la muerte, sino matar a toda la familia: quedarte tetraplégico y tener a toda una familia en muerte estando en vida. Eso me hizo ser consciente de que en seguridad vial realmente hay muchísimo que trabajar.

Se ha hecho referencia al alcohol y es curioso que no se haya hecho una crítica más intensa sobre el consumo de drogas. La estadística dice que de 5000 pruebas de droga, el 41,9 % daban positivo en el test de droga; mientras que de alcohol, de 245 000 pruebas, el 0,8 %. Estamos teniendo un problema —estoy también en la Comisión de Adiciones— muy importante con las drogas y no se hace absolutamente nada. Igual sucede con las carreteras. Según el fiscal de Seguridad Vial, uno de cada tres accidentes es por las carreteras. No siempre es el factor humano.

Para ir terminando, sobre el dinero de la DGT, en esta comisión he tenido la oportunidad en muchísimas ocasiones de decirle al señor Pere Navarro que las auditorías, que son siempre negativas, no apuntan hacia dónde va a ir invertido ese dinero. ¿Dónde va ese dinero? Ese dinero, efectivamente, tiene que ir precisamente para la concienciación y para las víctimas.

Por último, termino con un tema ya un poco más personal —entre comillas—, dado que afecta en VOX. El señor David Pérez recientemente ha declarado que no ha podido hablar con VOX y que no quisieron atenderle. Mire, yo le emplazo ahora y le doy la tarjeta. Estoy en la Comisión sobre Seguridad Vial, en la de Interior y de Adiciones, y no tenemos ninguna constancia de ningún contacto de su asociación. Al igual que hemos hecho con todas las asociaciones que se han reunido con nosotros, ¿cómo no lo vamos a hacer con usted? Por supuesto que sí. ¿Que votamos en contra del PSOE? Por supuesto. Lo hemos hecho y lo vamos a seguir haciendo casi siempre. Son Gobierno, nosotros somos oposición y creemos que este Gobierno es el *[Gobierno de la muerte]*¹.

Gracias.

¹ Palabras retiradas por la Presidencia, de conformidad con el artículo 104.3 del Reglamento de la Cámara.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 29

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara seria el torn del Grup Parlamentari Socialista. Intervindrà el senyor Manuel Arribas.

Muchas gracias.

Ahora sería el turno del Grupo Parlamentario Socialista. Intervendrá el señor Manuel Arribas.

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

Voy a obviar responder al parlamentario de VOX diciendo que es el Gobierno de la muerte, porque deberían retirarlo del *Diario de Sesiones*. Creo que hoy de nuevo faltamos al respeto a las víctimas, a aquellos que han sufrido un accidente de tráfico, a aquellas personas inocentes que circulaban por las carreteras o por las calles de nuestro país y que hoy están aquí muy bien representadas por Yolanda, por Mar, por David. Que he visto cómo y cuesta. Es una de estas intervenciones que cuesta, que no hace falta traer papeles hoy, que hoy hay que hablar con el corazón. He visto como algunos parlamentarios aplaudían a los testimonios de los representantes de las asociaciones de víctimas. No sé si es cinismo, o casi, de una persona que no está en sus plenos cabales haber hecho lo que hicieron la semana pasada y hoy aplaudir, y hoy sonrojarse y entristecerse con lo que contaba David, cuando contaba cómo hoy a él le gustaría poder decir esto con sus padres vivos; pero una persona decidió hace catorce años, después de beber, coger el coche; les arrebató la vida y dejó unas personas huérfanas.

La verdad hay que contarla siempre. Esta es la casa de la verdad y la casa de la palabra. Aquí el miércoles pasado ocurrieron numerosas cosas. Hasta el último momento el Partido Popular mantuvo en secreto su voto porque no sabían qué hacer. El corazón les pedía una cosa, pero la ideología les pedía otra completamente diferente. Estoy seguro de que todos los parlamentarios del Partido Popular que están hoy aquí sentados sabían que tenían que votar sí a la reducción de la tasa de alcohol, pero la directriz de su partido no fue esa. Ellos cedieron ante las presiones que sufrimos todos los grupos parlamentarios, absolutamente todos, de las asociaciones de hosteleros, de las asociaciones de cerveceros, de los bodegueros. Nosotros, el Partido Socialista, no queríamos prohibir el consumo de alcohol. Nosotros lo que queríamos es que una persona, cuando coja el coche, no consuma ni una sola gota de alcohol, ni una sola gota de alcohol.

A la parlamentaria de Esquerra también tengo que decirle que no es tal y como lo ha contado. Me duele de verdad, Inés, porque te tengo aprecio. Hemos trabajado y creo que vamos a trabajar muy bien juntos, porque eres una persona seria, eres una persona responsable. Seguro que ese 0,1 les hubiese parecido mejor con aquella encomienda para los examinadores en Cataluña.

Yo solo puedo decirles que vamos a volver a traer esta ley. Quiero lanzar el mensaje de que el Partido Socialista va a volver a traer esta ley y que vamos a luchar para que salga adelante, porque son de esas decisiones que marcan una legislatura. Es posible que muchos de los que estemos aquí repitamos o no repitamos como parlamentarios, pero el que no va a repetir es al que le arrebató la vida una persona por haber decidido beber. Esta ley llegará. Llegará tarde para los que ya no están, llegará tarde para ese padre que espera a ese hijo para la cena o para ese hijo que espera que su padre le pueda ir a recoger al colegio.

Por lo tanto, hoy, de verdad, hagamos un ejercicio de responsabilidad. Recapitemos todos, valoremos que esta ley salga más pronto que tarde y blindémosla por ley. Si por ley hicimos que los menores no pudieran consumir alcohol, ¿por qué ahora tiene que ir por reglamento? Tiene que ir por reglamento para no retratarse, para que nadie reciba la llamada de los hosteleros, para que nadie reciba la llamada de los *lobbies* presionando a los partidos políticos y decir: eso lo hizo el Gobierno de Pedro Sánchez.

No es el Gobierno de la muerte, como dice ese señor (**señalando al señor Alcaraz Martos**); el Gobierno de la muerte, como él dice, es el Gobierno que ha intentado que no muera nadie en la carretera como consecuencia de que alguien decide, de manera irresponsable, ponerse al volante bajo los efectos del alcohol.

Yo sé que hoy la mayoría de los que están aquí tienen un papelón porque seguro que en sus pueblos alguien ha fallecido como consecuencia de que otro decidió beber y atropellarlo. (**Rumores**). ¿Qué les van a decir ustedes a esas madres, qué les van a decir a sus padres o qué les van a decir a esos hijos? Esta proposición de ley no les da para hacer la nota de prensa para su periódico local, como cuando traen el cruce de la carretera de turno diciendo que hay problemas de infraestructuras. Esto no les da para su nota de prensa. Es muy triste, señorías, que algo en lo que hay consenso, que es que nadie le arrebató la vida a nadie, ustedes voten en contra. Esto no es ideología, señorías, de verdad. Esto es responsabilidad, es humanidad. Para eso nos eligen los ciudadanos, no para estar aquí atendiendo a los *lobbies* ni a los intereses económicos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 30

Así que yo hoy quiero lanzar una última reflexión, presidenta. Volveremos con esta ley y la sacaremos adelante, ténganlo claro. Es un objetivo del presidente del Gobierno y un objetivo del ministro del Interior. Esto saldrá adelante y será un hito, porque seremos uno de los países que se sumen a que al volante 0.0 alcohol.

Gracias, presidenta. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gràcies, senyor Arribas.

Finalment, del Grup Parlamentari Popular, la senyora Verano.

Endavant.

Gracias, señor Arribas.

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Verano.

Adelante.

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

Señorías, permítame comenzar, como no podía ser de otra manera, dirigiéndome a las tres entidades que hoy nos acompañan —AESLEME, STOP Accidentes y P(A)T— para trasladarles, por supuesto, nuestro reconocimiento; un reconocimiento que no solo es institucional, porque la labor que ustedes realizan acompañando a las víctimas, dando voz a quienes han sufrido las consecuencias más duras de los accidentes de tráfico y contribuyendo a mantener viva la conciencia social sobre esta realidad no solo es necesaria, sino que es imprescindible.

Además, nos interpela. Sí, señor Arribas, nos interpela a todos, pero especialmente a quienes tenemos responsabilidades públicas. Señorías, la seguridad vial exige la máxima responsabilidad. Precisamente, por eso, este es un ámbito en el que no cabe ni la improvisación ni la ligereza, porque, cuando hablamos de salvar vidas, no basta con hacer algo, hay que hacerlo bien, y hacerlo bien empieza por algo básico, que es legislar con rigor.

En esta Cámara no todo vale. No podemos aceptar que se impulsen iniciativas sin los informes necesarios, sin el análisis adecuado y sin las garantías que una materia como esta exige. No podemos ser cómplices de una forma de legislar que prioriza sacar adelante las normas frente a hacerlas bien. Ya hemos visto lo que ocurre cuando no se legisla con rigor, y no voy a dar ejemplos, porque ustedes los conocen y son muchos.

Señor Arribas, fíjese, como usted al final ha entrado en cosas de las que no teníamos que hablar, pero las ha soltado, yo también voy a decir que una semana antes de la votación me senté con usted en el Salón de los Pasos Perdidos y no sabía que era una proposición de ley, me seguía reiterando que era un proyecto de ley. **(El señor Arribas Maroto: Vuelves a mentir)**. Si el objetivo del presidente del Gobierno era que esto se aprobase, lo hubiese traído como un real decreto, y si hubiera querido blindarlo, lo hubiese traído como proyecto de ley. Me reiteró una y otra vez: No, Bella, esto es un proyecto de ley. Pero le dije: No, señor Arribas, esto es una proposición de ley. Esto es un proyecto que el Gobierno ha presentado como Gobierno, pero lo habéis traído vosotros como Grupo Socialista. **(El señor Arribas Maroto: ¿Y qué pasa?)**.

Quiero recordar algo importante sobre lo que estamos hablando. Cuando el Gobierno quiere sacar adelante una medida, tiene instrumentos suficientes para hacerlo. Puede hacerlo mediante el real decreto, como en la ley de tráfico o como ha hecho, por ejemplo, con la regularización de inmigrantes hace nada, ¡absolutamente nada!; o también lo puede hacer, si quiere blindarlo, como dice usted, como dice el señor ministro y como dice el presidente del Gobierno, como proyecto de ley, y lo trae con todas las garantías. Hubiese tardado incluso menos que todo el tiempo que llevan ustedes con esto.

Sin embargo, han optado por otro camino; un camino que, más que responder al interés general, parece que responde a una estrategia política: hemos traído a los ponentes. Evidentemente, nosotros no vamos a poner ningún tipo de problema, pero tenéis todo encajado, todo paralizado y, cuando íbamos a tener las comparecencias, justo antes lo meten. No pasa absolutamente nada. **(El señor Arribas Maroto: Mientes continuamente)**. Por la responsabilidad que tenemos, hemos de ser especialmente exigentes, señorías. Salvar vidas es más que tomar decisiones aisladas. Exige una política seria, coherente y sostenida en el tiempo, y ahí es donde hoy encontramos ciertas carencias. Además, cuando uno analiza la seguridad vial en su conjunto, encuentra una estrategia que no se está cumpliendo como debería; unas infraestructuras, como ha dicho también el señor portavoz de VOX, —y así lo recogen numerosos informes—, que requieren una actuación inmediata, porque tenemos unas carreteras en un estado que jamás se había visto; y un parque automovilístico, como ha dicho la presidenta AESLEME, completamente envejecido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 31

Yo querría preguntarle cómo valoran el cumplimiento de la estrategia de seguridad vial, cómo valoran el estado de las carreteras, cómo valoran el estado del parque automovilístico español, y también qué tienen que decir —algo llamativo— sobre el Reglamento General de Circulación, que lleva más de diez años sin aprobarse. Señorías, ¿esto qué es?

En definitiva, termino diciendo que, en todo este contexto, situamos nuestras posiciones como una exigencia: que las decisiones se tomen con rigor, con todos los informes y con una visión completa del problema. Asimismo, quiero trasladarle una idea muy clara: nuestro compromiso con la seguridad vial es firme y es un compromiso que asumimos con seriedad y con sentido de Estado. Cuando asumamos las responsabilidades del Gobierno, que será más pronto que tarde, lo haremos desde el principio, haciendo las cosas bien, legislando con rigor, con todos los informes, con todos los controles y con el respeto institucional que merece esta Cámara, pero también con algo igual de importante: la voluntad de que las decisiones se adopten con solidez desde el inicio y hasta el final; que las políticas se construyan para que sean eficaces y que los compromisos que se asuman no dependan de equilibrios frágiles ni de circunstancias cambiantes, sino que dependan de un trabajo serio, coherente y bien hecho.

La señora **PRESIDENTA**: Señora diputada, ha de acabar.

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: Y en ese camino, queremos contar con ustedes, trabajar con ustedes y con las entidades, escucharlos y construir juntos políticas integrales que aborden de verdad la seguridad vial en toda su dimensión.

La señora **PRESIDENTA**: Señora diputada.

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: Nada más. Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gràcies, senyors i senyores compareixents, la senyora Cogollos tindria zero minuts perquè s'ha passat però si vol fer una resposta ràpid d'un minut. Llavors, la senyora Domènech sí que tindria quatre minuts, deu, dotze, quinze, podem ajuntar-ho una miqueta tot. I el senyor Pérez de Landazábal, un minut i mig.

Comencem amb la senyora Cogollos.

Gracias.

Señoras y señores comparecientes, la señora Cogollos tendría cero minutos porque se ha pasado, pero si quiere dar una respuesta rápida de un minuto... La señora Domènech tendría cuatro minutos, diez, doce o quince, o sea, podemos juntarlo un poco todo, y el señor Pérez de Landazábal, un minuto y medio. (El señor vicepresidente de STOP Accidentes, Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidentes de Tráfico, Pérez de Landazábal Monja: Igual tardo menos).

Empezamos con la señora Cogollos, por favor.

Brevemente, por favor.

La señora **PRESIDENTA DE LA ASOCIACIÓN PARA EL ESTUDIO DE LA LESIÓN MEDULAR ESPINAL, AESLEME** (Cogollos Paja): Conociéndome, ¿quién dice brevemente? **(Risas)**.

Ciertamente, la seguridad vial supone tomar muchas medidas en muchos temas. Es cierto que nos hemos centrado en el alcohol, porque ha sido una medida reciente, y que todos los aquí presentes y la sociedad en general, más del 70 %, está pidiéndola. Es cierto que el mantenimiento de las carreteras lleva un retraso de unos 13 500 millones, según la Asociación Española de Carretera, en cuanto a mantenimiento. Es cierto que hemos tenido unas condiciones atmosféricas que han empeorado un poco la situación de nuestra infraestructura. También es cierto que, cuanto mejor sea la infraestructura de tren y logremos solucionar que la gente vuelva a pensar que el tren es seguro y está funcionando al cien por cien, vamos a quitar de la carretera muchos de los que van a tener que ir a Andalucía en coche porque no pueden ir, por ejemplo, en tren. Como decíamos antes, es un problema.

Lo que no entiendo es que, si tiene que ser un proyecto de ley, por qué no se hace. A ver, lo que les pido es que se tomen su tiempo y lo hagan bien, o sea, lleguen a un acuerdo. Ha dicho algo muy real. Es verdad que, de los de aquí presentes, creo que todos votarían que sí y que algunos han tenido que votar que no, porque el de arriba lo ha dicho —sabemos que aquí manda siempre el que dice qué es lo que hay que votar—, porque estoy seguro de que, a nivel personal, la mayoría habrían votado otra cosa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 32

Pero no olvidemos otros temas que habéis comentado. Lo ha dicho Inés antes. El tema de la somnolencia es un problema en España. Sobre el tema de las distracciones mentales, encajo un poco con lo que ha dicho AESLEME. Estamos en una sociedad que está preocupada y ocupada en sus problemas. Se mete en el coche y no puede desconectar su disco duro, con lo cual está conduciendo de manera automática sin ninguna preocupación. Es cierto que los repartidores están repartiendo paquetes, que el *e-commerce* va en aumento y que hay que abordarlo. Lo que no entiendo, por ejemplo, es que nos costó mucho sacar la ley en la que se aprobaban las horas obligatorias teóricas, como ha dicho Yolanda, cuando se está sacando el permiso de conducir —fue al Congreso, al Senado y volvió al Congreso y se aprobó— y, después de seis años, no está en vigor. Entonces, díganme para qué sirven las leyes, porque estuvimos meses y meses hablando con todos los partidos políticos. Hay mucho que hacer.

Estoy de acuerdo en una cosa con el representante de VOX: creo que esta comisión debería ir al Hospital Nacional de Paraplégicos o al Institut Guttmann. Cuando hagan esa visita, que se suele hacer en todas las Comisiones de Seguridad Vial, su perspectiva cambiará. Quizá no cambie porque nos hayan escuchado a nosotros, que ya tiene tela que no cambie, pero si no cambia por nosotros, vayan a hacer una visita. Y, por favor, lleguen a ese pacto.

Estoy de acuerdo con lo de la velocidad.

La señora **PRESIDENTA**: Senyora Cogollos.

La señora **PRESIDENTA DE LA ASOCIACIÓN PARA EL ESTUDIO DE LA LESIÓN MEDULAR ESPINAL, AESLEME** (Cogollos Paja): Estoy de acuerdo en que más de 60 kilómetros en ciudad y más de 80 para que sea delito es mucho y que hay que reducir ese límite de la velocidad. La educación vial ahora mismo se está haciendo en Educación Física con la bicicleta.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Lamento el temps, però he de vigilar els temps.

Gràcies. Ara seria el torn de la senyora Domènech.

Endavant, si us plau.

Muchas gracias.

Lo lamento, pero tengo que cuidar un poco los tiempos.

Ahora sería el turno de la señora Domènech.

Adelante.

La señora **DIRECTORA DE LA ASSOCIACIÓ DE PREVENCIÓ D'ACCIDENTS DE TRÀNSIT, P(A)T** (Domènech Moral): Antes de venir aquí, he estado viendo la página web en la que estaban todos vuestros currículums, y he visto que todos sois personas inteligentes: hay ingenieros, hay arquitectos, hay periodistas, hay abogados... Y me cuesta mucho escuchar estas excusas. Yo no entiendo de política, soy psicóloga, y lo que hago es atender a las víctimas, a las madres y a los padres que han perdido a un hijo. Los tengo delante y me explican todo su dolor. Os invitaría a ir allí y que les explicarais todo eso, a ver si sois capaces de poder decirlo. Diciendo no, no hay intención de que muera nadie, por supuesto, pero igual pasa cuando alguien en la carretera mata a alguien: no tiene intención de matar a alguien, pero lo mata. Entonces, votando no uno puede no tener la intención de que alguien más muera, pero al final las consecuencias son que eso, en vez de evitar muertes, sigue sumando.

Ya os digo que yo no soy política, pero sinceramente me cuesta asumir las excusas que ponen. Coincido con Mar en que, al final, si lo pensamos bien, todos votarían que sí, la cuestión es ver de qué manera se puede llegar a ese consenso.

También he visto en sus currículums que muchos de ustedes tienen hijos. Entonces, les pido que no piensen solo en ustedes, en el voto, en el poder, no sé muy bien cómo decirlo, sino también en sus hijos, en su familia. Me sabe mal ser un poco dura, pero, sinceramente, me ha extrañado mucho escuchar según qué comentarios, no me los esperaba.

Hay muchísimo trabajo por hacer. No solo está el tema del alcohol, por supuesto —ya lo ha dicho Mar—, hay muchísimas medidas que se tienen que adoptar. La seguridad vial es poliédrica, no se puede abordar simplemente desde un ángulo, pues tiene muchísimos. Todos, al final, lo que tienen que hacer es ir hacia un mismo objetivo, que es el objetivo cero, el de salvar vidas, el de que nadie muera o vea truncada su vida en la carretera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 523

23 de marzo de 2026

Pág. 33

Por supuesto, la velocidad es un tema muy importante. Ustedes han ido a la escuela, a la universidad; por lo tanto, saben que la velocidad es un factor de riesgo, que a mayor velocidad el impacto es mayor y, por tanto, mayores son las consecuencias y las lesiones. No hacen falta más estudios, es pura física. Y no solo eso, sino que hay menor tiempo de reacción, con lo cual, si además le sumamos alcohol, otras drogas, psicofármacos —que también es un tema importante que hay que tratar—, no hay tiempo de reacción y, por lo tanto, va a ser mucho más probable que haya un incidente. Con lo cual, cuanto más se reduzca la velocidad, más vamos a prevenir sobre todo las consecuencias de los siniestros. Aquí también, evidentemente, existe esa contradicción entre las exigencias de la vida, que nos llevan a la inmediatez, y la norma. Por una parte, es todo ya, rápido, ahora, queremos, con un clic, tener todos los paquetes en casa en menos de dos horas, pero esto es contradictorio con toda la normativa de reducir la velocidad. Entonces, quizás tenemos que trabajar más sistémicamente no solo reduciendo la velocidad, sino también trabajando en una sociedad con otros valores para que podamos vivir de otro modo.

Me he apuntado alguna cosa más. Volviendo al tema del alcohol, hay varios países europeos que ya han adoptado el 0,0, por lo tanto, también es una cuestión de poder reflejarnos en estos países que ya tienen resultados. Y, evidentemente, hay que hacer pedagogía en relación con la ciudadanía; o sea, cuando hay una norma que es impopular, es importante explicar el porqué. No simplemente es bajar la velocidad, sino también explicar a la ciudadanía cuáles van a ser los beneficios para su vida, para su protección, etcétera.

Veo que ya no tengo más tiempo, pero, en resumen, esto era lo que quería decir.
Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltíssimes gràcies.

Finalment, és el torn del senyor Pérez de Landazábal. Endavant, si us plau.

El señor **VICEPRESIDENTE DE STOP ACCIDENTES, ASOCIACIÓN DE AYUDA Y ORIENTACIÓN A LOS AFECTADOS POR ACCIDENTES DE TRÁFICO** (Pérez de Landazábal Monja): Gracias.

Mis compañeras de batalla ya han explicado, más o menos, lo que han cogido de todo lo que hemos visto, de todo lo que hemos oído. Y yo no estoy de acuerdo del todo con lo que hemos dicho aquí, pero no voy a entrar en detalles. Lo hablaba y lo decía hace un momento: el miércoles pasado, igual que hace diez minutos, ustedes estaban de acuerdo en reducir la tasa de alcohol. Están de acuerdo todos.

Pero quiero que hagan un ejercicio. Yo tengo 58 años; con 25 años ya había vivido tres vidas. No me quiero hacer el valiente ni quiero hacer nada, pero, por las circunstancias de la vida y por lo que me había pasado, ya había vivido suficiente. Entonces, con ese pequeño dato quiero que hagan un ejercicio de empatía y que se coloquen aquí, donde estoy yo ahora, y asistan a estos diez minutos anteriores que hemos tenido discutiendo los unos con los otros: Pues sí, pues no... Eso es lo que no puede ser. Esa es la falta de voluntad. Eso es lo que ustedes representan, todos ustedes. Aquí —y lo hemos repetido ya no sé cuántas veces— no hay colores, no hay ideas políticas. Yo me represento a mí mismo y represento a STOP Accidentes. Soy voluntario, no cobro nada. Gasto mi tiempo, que es lo más valioso que tengo y que tenemos todos nosotros, para que a los demás no les pase lo que me ha pasado a mí. Ese es el único detalle. Es lo único que hay que tener aquí: empatía y voluntad. Con eso se consigue todo, con que ustedes hablen.

Muchas gracias. (Aplausos).

La señora **PRESIDENTA**: Moltíssimes gràcies.

Amb les seves paraules, donem per tancada aquesta sessió.
Molt bona tarda. Gràcies.

Eran las cinco y cuarenta y siete minutos de la tarde.

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

cve: DSCD-15-CO-523