



CORTES GENERALES  
**DIARIO DE SESIONES DEL  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**  
**COMISIONES**

Año 2026

XV LEGISLATURA

Núm. 547

Pág. 1

## **SOBRE SEGURIDAD VIAL**

**PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> MARTA MADRENAS I MIR**

**Sesión núm. 10**

**celebrada el lunes 27 de abril de 2026**

	<u>Página</u>
<b>ORDEN DEL DÍA:</b>	
<b>Proposiciones no de ley:</b>	
— Relativa a la elaboración de planes de actuación para la mejora de las condiciones de seguridad en los pasos de peatones. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000445) .....	2
— Para el estudio de modelos alternativos y las mejoras para el sector de la formación de conductores. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001923) .....	5
— Relativa a la urgente necesidad de actuar ante el grave deterioro de la red viaria española y su incompatibilidad con la Estrategia de Seguridad Vial 2030. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002518) .....	9
— Sobre la no privatización de la patrulla de helicópteros y los centros de gestión de tráfico. Presentada por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR. (Número de expediente 161/002799) .....	13
— Sobre el traspaso al Servei Català de Trànsit de los medios y de las competencias en materia de organización y realización de los exámenes de conducir. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/003260) .....	16
— Relativa al refuerzo de la formación en seguridad vial para conductores de furgonetas y al impulso de medidas específicas para mejorar la seguridad de este tipo de vehículos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003332) ....	21
<b>Proposiciones no de ley. (Votación) .....</b>	<b>25</b>

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 2

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

### PROPOSICIONES NO DE LEY:

#### — RELATIVA A LA ELABORACIÓN DE PLANES DE ACTUACIÓN PARA LA MEJORA DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD EN LOS PASOS DE PEATONES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000445).

La señora **PRESIDENTA**: Molt bé, doncs, molt bon dia a tothom. Donaríem inici a la comissió.

Els hi recordo que el proponent té cinc minuts per fer la proposició i després tres minuts per esmena o per fixació de la votació. D'acord?

Començaríem amb el primer punt de l'ordre del dia, relatiu a l'elaboració dels plans d'actuació per a la millora de les condicions de Seguretat en els passos de vianants. Es presentada pel Grup Parlamentari Popular i la proposarà la senyora diputada, sa senyoria Moraleja.

*Muy buenas tardes a todos, damos inicio a la comisión.*

*Les recuerdo que los proponentes tienen cinco minutos para su proposición y, después, tres minutos para enmienda o para fijación de la votación. ¿De acuerdo?*

*Empezamos con el primer punto del orden del día, relativo a la elaboración de planes de actuación para la mejora de las condiciones de seguridad en los pasos de peatones. La presenta el Grupo Parlamentario Popular y la defiende su señoría, la señora Moraleja.*

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Muchas gracias, presidenta.

El Grupo Parlamentario Popular presenta en esta comisión una proposición para mejorar la seguridad en los pasos de peatones en España, ya que el Reglamento General de Circulación establece que los peatones tienen prioridad absoluta en los pasos de peatones señalizados. **(Rumores)**.

La señora **PRESIDENTA**: Disculpi, senyoria. Guardeu silenci, si us plau.

Comenceu de nou.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Gracias, presidenta.

El Grupo Parlamentario Popular presenta en esta comisión una proposición para mejorar la seguridad en los pasos de peatones en España, ya que el Reglamento General de Circulación establece que los peatones tienen prioridad absoluta en los pasos de peatones señalizados.

En nuestro país, el mayor número de accidentes en ciudad tiene lugar en los pasos de peatones y el 60% de los atropellos se producen en los pasos que no tienen regulación semafórica. Otras estadísticas nos hablan, por ejemplo, de que nueve de cada diez atropellos se producen en zonas urbanas. ¿Cuáles son las causas más frecuentes? Suelen ser: la falta de respeto a la prioridad del peatón en esos pasos, el exceso de velocidad, las distracciones al volante y su mala visibilidad o su señalización, en muchos casos borrosa o inadvertida. Y esa falta de visibilidad viene ocasionada, unas veces, por el estacionamiento de vehículos grandes, tipo furgonetas, muy cerca del paso de peatones, y, otras, por vehículos estacionados en doble fila, obstruyendo así la visibilidad de los peatones y dificultando la reacción de los conductores. Se propone, por tanto, permitir solo estacionar a motos, bicicletas y similares cerca de los pasos para mejorar su visibilidad. Otras posibles causas son, por ejemplo, la existencia de mobiliario urbano, como paneles publicitarios, marquesinas, contenedores, etcétera, que dificultan la visibilidad de los conductores, que se percatan de la existencia de los pasos de peatones cuando ya se encuentran muy cerca, lo que, sumado a veces a velocidades inadecuadas, impide la reacción a tiempo ante la presencia de un peatón cruzando.

Otro tema importante es su señalización. Y para explicar esto me voy a referir a mi ciudad: A Coruña. A Coruña suspende en la señalización de los pasos de peatones, borrosos e inadvertidos. Y me hago eco de un titular de *La Voz de Galicia* de abril de este mismo año. Tanto asociaciones como conductores y expertos denuncian el pintado deficiente y reclaman un plan de mejora integral, porque realmente no hay barrio en el que no existan quejas por el estado de la calzada. Y no nos referimos solo a los baches, que también; los pasos de peatones son un motivo habitual de malestar tanto para los que caminan como para los conductores. Todos coinciden y le piden a la alcaldesa del Partido Socialista, Inés Rey, que mejore su señalización y el estado de las calzadas, algo que ha denunciado en reiteradas ocasiones el Grupo Municipal del Partido Popular; todos mis compañeros allí, en la ciudad, lo han denunciado en reiteradas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 3

ocasiones. Es necesario que se mejoren las señales visuales que advierten que hay un paso de cebra; muchos están despintados. También se advierte por personas usuarias que en lugares céntricos o en los barrios de la propia Coruña —Cuatro Caminos, la subida a Ronda de Nelle, el alto de Monelos o la zona del Coliseum— cuesta saber si tienes un paso de peatones porque las líneas están casi borradas. Y denuncian, en cambio, que el ayuntamiento sí invirtió en pintar de colores no autorizados pasos de peatones por diversas calles de la ciudad, creando así confusiones tanto en peatones como en conductores. La normativa de la Dirección General de Tráfico es clara y remarca que eso no es un paso de cebra o un paso de peatones; para serlo, tiene que haber líneas blancas pintadas sobre la calzada. Normativa al respecto hay mucha para todas estas cuestiones, hay abundante normativa. Por eso se requiere de una coordinación y de su vigilancia en el cumplimiento, para alcanzar los fines que las impulsan y reducir esos accidentes.

En el Grupo Parlamentario Popular proponemos impulsar un plan nacional para mejorar la señalización de los pasos de peatones con fondos adecuados; supervisar que se cumpla la normativa vigente, asegurando que las marcas viales sean antideslizantes para garantizar la seguridad peatonal; y colaborar con la Federación Española de Municipios y Provincias, así como con la Dirección General de Tráfico, en campañas informativas sobre el uso correcto de estacionamientos cerca de los pasos de peatones y promover que esos espacios se reserven para motos, bicicletas y patinetes, facilitando así su aparcamiento.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara, per fixar les esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialista, sa senyoria el senyor Cacho.

*Muchas gracias.*

*Y ahora, para fijar las enmiendas presentadas, por el Grupo Parlamentario Socialista, interviene su señoría, el señor Cacho.*

El señor **CACHO ISLA**: Gracias, presidenta.

Buenas tardes. Arratsalde on.

El Grupo Popular nos trae una proposición no de ley en la que insta a la elaboración de un plan nacional para mejorar la señalización en los pasos de peatones.

Todos somos conscientes de que uno de los motivos o de los principales motivos de que ocurran estos accidentes son las distracciones al volante. Pues bien, entiendo que será un capítulo más de consejos vendo que para mí no tengo. A ver si lo conocen ustedes. **(Muestra una fotografía)**. Es el senador del Grupo Popular por Murcia, el señor Francisco Bernabé, que hoy ha tenido la magnífica idea de grabarse en un video de diecisiete segundos mientras conducía con una mano. Bueno, no sabemos si lo ha hecho grabándose él o si le estaban grabando. **(Rumores)**. No obstante, entendemos que serán ustedes los primeros en apercebir a este señor por sus malas prácticas a la hora de conducir, por este tipo de conductas, o a lo mejor habrá que etiquetar a @guardiacivil y a @policía para que tengan un poco en cuenta este tipo de actuaciones. Y luego vienen ustedes con campañas de concienciación y de información. Otra vez, esto es fruto de la doble moral que traen ustedes a esta Cámara.

Cabría decir que ustedes están al frente de muchos municipios de España, pero su señoría del Grupo Popular no ha mencionado un ingrediente que es fundamental: la voluntad política. Usted ha traído a colación el municipio de A Coruña y yo le voy a hablar del mío: Ansoáin, un municipio cercano a Pamplona con una población de 11 000 habitantes. Pues bien, ya en el año 2009 su alcalde —por supuesto, socialista— tomó varias medidas para calmar el tráfico: limitación de la velocidad a 30 kilómetros por hora, la elevación de los pasos de cebra, la instalación de cojines berlineses y guardas tumbados, así como la incorporación, en algunos semáforos, de dispositivos para informar de la velocidad de los vehículos. Asimismo, se procedió a la ampliación de aceras para estrechar la calzada en los pasos de cebra. E incluso se llevó a cabo una peatonalización estratégica, con zonas exclusivas para caminantes, y una planificación de itinerarios, así como campañas de sensibilización ciudadana. Le recuerdo que eso fue en el año 2009 y que no vino el Partido Popular a decírselo; no fue necesario. Sabemos que *per se* la ley no nos protege y que hay que acompañarla de acciones y de información, pero, señorías —se lo recuerdo—, desde el convencimiento y no con senadores *influencers* que van conduciendo con una mano.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 4

El Grupo Socialista ha presentado una enmienda que espero que se entienda y que se atienda. Y por nuestra parte, no tenemos nada más que decir.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara, per fixar posició, pel Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR, sa senyoria Vergara.

*Muchas gracias.*

*Y ahora, para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, interviene su señoría, la señora Vergara.*

La señora **VERGARA ROMÁN**: Buenas tardes.

Basándome también en datos de mi ciudad —que es de lo que habla esta PNL, de las ciudades y de sus competencias—, el 36 % de los atropellos se registraron en pasos de cebra sin semáforo, espacios que son claramente de prioridad peatonal y que en gran medida involucran a peatones mayores de 65 años. Estas son las consecuencias en las que se ha centrado fundamentalmente el Grupo Popular. Sin embargo, si preguntamos a la policía, las infracciones de tráfico aparecen como el factor más probable, siendo el exceso de velocidad la principal causa de muerte o de heridas graves, seguido de las distracciones y del consumo de alcohol y drogas.

Tanto el Plan de Seguridad Vial de la ciudad de Zaragoza como los datos del Servicio de Infraestructuras señalan a los cruces, ya que en ellos confluyen varias de las circunstancias señaladas cuando hay accidentes. La señalización urbana es una competencia exclusivamente municipal y esto nos lleva a analizar, en el marco de esta PNL, si es que los conductores no tienen suficiente visibilidad o si es que no circulan prestando la debida atención, tal y como establece la Ley de Tráfico. Resulta necesario pacificar el tráfico y profundizar en el estudio de la siniestralidad en los cruces para prevenir las consecuencias del tráfico y avanzar hacia un sistema vial seguro, implantando el concepto de Ciudad 30 y una mejor aplicación del real decreto de medidas urbanas. De hecho, la última campaña elaborada por la Dirección General de Tráfico —aquí miro a la bancada del Grupo Socialista— culpabiliza también a las personas que caminan. Si no la han visto, les recomiendo que la vean. Es totalmente irresponsable por parte de la DGT sugerir que somos atropellados por mirar el móvil mientras cruzamos pasos de cebra. Por lo tanto, habrá que hacer un seguimiento y continuar escuchando a las entidades de protección a las víctimas y usuarias.

Los ayuntamientos han integrado este elemento de la señalización de otras maneras. Por ejemplo, el Plan de Seguridad Vial de la ciudad de Zaragoza asegura que ampliar las orejetas es mucho más seguro que señalizar. Este plan incluye también la revisión de elementos de mobiliario urbano, como veladores o contenedores, que limitan la visibilidad. Asimismo, otras ciudades, como Tudela —por ejemplo, en el artículo 23.2 de su ordenanza municipal—, establecen que los aparcamientos para bicicletas deberán situarse en la banda de estacionamiento junto a la calzada.

En conclusión, para próximas propuestas sugiero a ambas partes que presten más atención a las causas para facilitar una mejor coordinación entre el Gobierno y los municipios con carácter preventivo y no solo paliativo. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara seria el torn del Grup Parlamentari VOX, sa senyoria, el senyor Alcaraz.

*Muchas gracias.*

*Ahora sería el turno del Grupo Parlamentario VOX. Su señoría, el señor Alcaraz.*

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

VOX va a apoyar todas las iniciativas que velen por la seguridad de los españoles, ya que vemos que la prioridad de muchos ayuntamientos se dirige más a la recaudación y a la imposición ideológica que al mantenimiento de las vías que salvan vidas.

Como bien se ha comentado, nueve cada diez atropellos ocurren en zona urbana y el 60 % de ellos en pasos de peatones sin regulación con semáforo. Estas cifras no son accidentes del destino, sino el resultado de una dejadez total. Queremos denunciar, como se ha comentado aquí, que los pasos de cebra se han convertido en verdaderas ratoneras: cubos de basura, contenedores de distinta índole, carteles publicitarios, camiones descargando, etcétera. Y a esto tenemos que sumar la pintura trampa. Es

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 5

inadmisible que en el siglo XXI los pasos de cebra se conviertan en una pista de patinaje cuando caen cuatro gotas. Exigimos el cumplimiento de la normativa UNE-EN 1436, que exige que esa pintura tiene que ser antideslizante y que, además, no puede ser distinta al color blanco. De hecho, si damos una vuelta por las redes sociales o por distintos periódicos (**mostrando varios recortes de prensa**), vemos la cantidad de polémicas que existen en relación con pasos de cebra de todos los colores. Últimamente, están muy de moda, también en color rojo y blanco. Además, muchos de ellos están sin indicar. Esta mañana he pasado por dos pueblos de Jaén, de mi provincia —en los dos gobierna el PSOE—, y he ido observándolos y ninguno de los dos cumplía la normativa: pasos de cebra elevados de color rojo y sin señalizar, algunos sin señales verticales. No queremos que los pasos sean de colores ideológicos; lo que queremos es que esos pasos agarren y que no provoquen caídas.

Todos tenemos responsabilidad, ignorar el problema del incivismo es una verdadera barbaridad. Lo ha comentado el Grupo SUMAR, que ha criticado precisamente una de las campañas acertadas de la DGT: que muchos peatones cruzan los pasos de cebra usando el móvil sin mirar. Le invito a que visite dos o tres semáforos que conozco en mi capital, en Jaén, de donde procedo. Va a poder comprobar en menos de media hora la cantidad de personas que cruzan cada día los pasos de cebra con semáforo sin mirar porque van con el móvil o están distraídos. Por lo tanto, también tiene que haber una responsabilidad cívica de todos los viandantes.

La seguridad vial no es solo pintar rayas en el suelo, también es concienciación y vigilancia. Nosotros apoyamos este plan nacional porque es urgente que los pasos de cebra dejen de ser un obstáculo. Y es urgente que el Gobierno deje de mirar para otro lado mientras los españoles se juegan la vida en la calle.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

No sé si ens hi podrien informar per part del Grup Popular, del grup proponent, si admeten les esmenes presentades pel Grup Socialista. No? Perfecte.

*Muchas gracias.*

*No sé si nos podrían informar por parte del Grupo Popular, del grupo proponente, si admiten las enmiendas presentadas por el Grupo Socialista. (Denegación). ¿No? Perfecto.*

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Se vota en sus propios términos.

La señora **PRESIDENTA**: D'acord. Moltes gràcies.

*De acuerdo. Muchas gracias.*

### — PARA EL ESTUDIO DE MODELOS ALTERNATIVOS Y LAS MEJORAS PARA EL SECTOR DE LA FORMACIÓN DE CONDUCTORES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001923).

La señora **PRESIDENTA**: Passem a la segona proposició no de llei, per a l'estudi de models alternatius i les millores per al sector de la formació de conductors.

En aquest cas, és una proposta presentada pel Grup Parlamentari Popular també i defensarà la iniciativa, sa senyoria la senyora Vedrina.

*Pasamos a la segunda proposición no de ley, para el estudio de modelos alternativos y las mejoras para el sector de la formación de conductores.*

*También es una proposición presentada por el Grupo Parlamentario Popular y defenderá la iniciativa su señoría, la señora Vedrina.*

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

Señorías, la seguridad vial la sustentan tres pilares bien conocidos por sus señorías: el estado de la vía, las condiciones del vehículo y el comportamiento del conductor. Cada uno de ellos incide de manera directa en la configuración del riesgo y en la probabilidad de que este llegue a materializarse. En particular, el factor humano concentra una capacidad decisiva de prevención en tanto en cuanto condiciona la percepción, la anticipación y también la respuesta ante situaciones imprevistas. La iniciativa que hoy defendemos se sitúa precisamente en ese ámbito y atiende el proceso formativo que precede a la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 6

obtención del permiso de conducción con el propósito de revisar su configuración actual y reforzar su eficacia preventiva.

Nuestro ordenamiento ofrece una base consolidada sobre la que se ha ido construyendo el actual modelo de formación de conductores. La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial atribuye al Estado la regulación de los centros de formación y fija las condiciones necesarias para garantizar la capacitación de los conductores. A su vez, el Reglamento General de Conductores desarrolla con detalle el sistema de pruebas destinado a acreditar los conocimientos, las aptitudes y los comportamientos exigibles para la conducción.

Este marco normativo ha contribuido a ordenar el sistema y a dar coherencia a la formación de conductores. La evolución del contexto de la movilidad introduce, sin embargo, nuevas exigencias que conviene atender. La circulación se desarrolla hoy en un contexto que exige una mirada más atenta por parte del legislador. Surgen nuevas fuentes de distracción, vinculadas al uso de dispositivos electrónicos, y se amplía la convivencia con formas de movilidad distintas. Junto a estos elementos permanecen variables que siempre han requerido atención, como la fatiga, la conducción nocturna o las condiciones meteorológicas adversas, que siguen influyendo en el comportamiento al volante y reclaman una respuesta adecuada en el ámbito formativo. Este conjunto de factores aconseja revisar los contenidos formativos y los métodos de evaluación.

En este punto, el modelo vigente muestra una limitación clara: su orientación prioritaria hacia la obtención del permiso de conducción. La formación culmina en una prueba que acredita a una aptitud inicial, pero no siempre asegura la consolidación de hábitos de conducción responsables ni la adecuada interiorización de los riesgos. Esta configuración responde a una lógica comprensible y ha permitido ordenar el acceso a la conducción. Con todo, admite margen de mejora para reforzar la preparación del conductor y acompañar mejor la adquisición progresiva de la experiencia.

La proposición no de ley que defendemos se centra en abordar con prudencia y sentido práctico los aspectos que hoy generan mayor preocupación en el sector. En primer lugar, plantea analizar con detalle la viabilidad de las propuestas formuladas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, garantizando, en todo caso, que cualquier eventual reforma preserve la seguridad vial y la calidad de la enseñanza. En segundo término, incide en la necesidad de mejorar la gestión de los exámenes de conducción, reforzando los recursos humanos y administrativos en las jefaturas de Tráfico para reducir los tiempos de espera. Y, finalmente, propone abrir un diálogo real con los sectores implicados —autoescuelas, profesionales de la formación, examinadores, aspirantes, asociaciones de conductores y de víctimas— con el fin de avanzar en un modelo formativo más equilibrado y eficaz.

La seguridad vial reclama una atención constante y una mejora progresiva en sus distintos ámbitos de actuación. La formación de los conductores, el mantenimiento de la red viaria y el estado del parque móvil configuran factores que inciden en la calidad de la circulación. El progresivo envejecimiento del parque móvil en España, con una antigüedad media que supera los catorce años, introduce un elemento de preocupación que incide en la fiabilidad de los vehículos. A ello se suma la situación de la red viaria. La propia revisión divulgada por la Dirección General de Tráfico señala que el 52 % de las carreteras españolas presentan firmes con deficiencias graves o muy graves y que más de 34 000 kilómetros requieren intervención urgente. En este marco, permítanme que hable de mi provincia, Tarragona, que cuenta con diez puntos negros, concentrados en apenas cuatro carreteras, un dato que refleja con claridad cómo la siniestralidad se focaliza en determinados corredores.

Señorías, los distintos actores implicados —autoescuelas, profesionales de la formación, examinadores, aspirantes, asociaciones de conductores y de víctimas— vienen trasladando de forma coincidente y reiterada la necesidad de una mejora de conjunto en la formación y en la gestión del permiso de conducir. Los ajustes introducidos hasta ahora, como nuestros interlocutores repetidamente nos manifiestan, resultan insuficientes. Por eso esta iniciativa ha querido explícitamente rehuir de soluciones cerradas y de exigencias innecesarias. Propone examinar el sistema de forma exhaustiva, atender a la experiencia de quienes lo conocen de primera mano y adoptar decisiones que permitan que funcione, porque cuando este sistema no ofrece una respuesta satisfactoria lo que queda comprometido es la seguridad vial. Confiamos, por ello, en que esta Cámara sabrá valorar el alcance de esta iniciativa y esperamos poder contar con su voto afirmativo.

Muchas gracias, presidenta, también por la generosidad en el uso del tiempo. **(Aplausos).**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 7

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

A continuació, intervindrà en defensa de l'esmena presentada pel Grup Parlamentari Socialista, sa senyoria el senyor Conesa.

*Muchas gracias.*

*A continuación, para la defensa de la enmienda presentada, intervendrá, por el Grupo Parlamentario Socialista, su señoría, el señor Conesa.*

El señor **CONESA COMA**: Gràcies, presidenta.

Señorías, para nosotros la seguridad vial y la formación van de la mano, no existe una sin la otra. La formación en todos los aspectos de la vida es una herramienta básica y cuando hablamos de la carretera, encima es una obligación. Tenemos normativa propia y europea que nos facilita regular esas actividades y que nos permitirá tener un país más seguro, más competitivo y cada vez más federado con los demás miembros de la Unión Europea.

El ministerio lleva tiempo trabajando en lo mismo que se propone en esta PNL y por eso hemos presentado una enmienda de mejora al texto. La Directiva Europea 2025/2205 establece el paraguas bajo el que todos los países comunitarios se regirán en materia de seguridad en la formación. Por ello, el Ministerio del Interior está trabajando ya con el Ministerio de Educación para impulsar la primera titulación en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible, que ya se está impartiendo en más de cincuenta centros educativos. Además, se han desarrollado diversos certificados profesionales vinculados a esta FP: formación vial, monitor de cursos en conducción segura y eficiente, asesoría en movilidad segura y sostenible y desarrollo de programas de educación vial en instituciones públicas y privadas.

Respecto al punto 2 de la PNL, quiero decirles, señorías, que la DGT ha venido reforzando en estos últimos ocho años la plantilla de examinadores de forma continuada y que en estos momentos se encuentran en tramitación las oposiciones para un total de 148 plazas, de las cuales cien son de acceso libre y cuarenta y ocho de promoción interna, un proceso que finalizará en este mes de abril.

Y en cuanto al último punto, se está trabajando y se está en contacto con todos los sectores relacionados con la formación vial, como no podría ser de otra manera, todo ello dentro del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Como ven, estamos desarrollando políticas en la línea de lo que se plantea en la proposición del Grupo Popular. Consideramos que la aceptación de nuestra enmienda reafirma el trabajo realizado y permite que sigamos fomentando una formación de calidad y, al mismo tiempo, estar en permanente contacto con todos los actores del sector. Creo que estamos en el buen camino.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara, el torn per fixar posicions, pel Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR, sa senyoria la senyora Vergara.

*Muchas gracias.*

*Ahora, para fijar posiciones, por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, su señoría, la señora Vergara.*

La señora **VERGARA ROMÁN**: Gracias.

Estoy de acuerdo con el tono y con que hay que dar respuesta al sector, aunque no con el fondo de la cuestión planteada. La movilidad, desde la aprobación de la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, es un derecho. Sin embargo, tanto las infraestructuras como la educación vial han estado orientadas a privilegiar el uso del coche, que, en gran medida, es responsable de los riesgos y de la inseguridad vial e incluso de muchos riesgos para nuestra salud, que sufrimos en pueblos, ciudades y carreteras. Por lo tanto, son el resto de los usos los que se encuentran más condicionados.

Si bien es importante fomentar una formación de calidad, es necesario hacerlo a través de recursos públicos que garanticen tanto la formación como las personas formadas, quienes contribuyen de forma decidida a un sistema de movilidad más seguro que salvaguarde ese derecho. Ese diálogo comienza en todas las legislaturas con la continuidad de esta comisión, también a través del Consejo Superior de Tráfico, como sugerían. No obstante, este órgano debería actualizar su composición y presentar un calendario bianual de seguimiento de sus acciones, así como motivar a sus grupos de trabajo, a los que no convoca desde hace meses e incluso, en algunos casos, desde hace años.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 8

El año 2011 supuso el reconocimiento de la cualificación profesional de docencia y formación vial, pero todavía está pendiente la incorporación de la formación ciclista y peatonal, elementos que aportan autonomía infantil y que ya se contemplan en la LOMLOE y en la Estrategia Estatal de la Bicicleta. Debemos, pues, continuar dando respuestas a todo el sector para garantizar la seguridad en el derecho a la movilidad.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I pel Grup Parlamentari VOX, sa senyoria, el senyor Alcaraz.

*Muchas gracias.*

*Por el Grupo Parlamentario VOX, su señoría, el señor Alcaraz.*

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

En VOX entendemos que la formación vial no es solo un mero trámite administrativo, sino una cuestión de seguridad pública. Por eso abordamos esta cuestión con cautela y compartimos la preocupación que ha generado lo planteado por la CNMC.

En primer lugar, hablamos de seguridad. La idea de permitir que tutores no profesionales realicen prácticas con alumnos sin contar con el sistema de doble mando, creemos que es una temeridad. Un profesor de autoescuela no solo enseña a conducir, está entrenado para intervenir en situaciones de riesgo y evitar accidentes en tiempo real. Eliminar esta figura técnica en favor de una liberalización mal entendida pone en peligro la vida de los alumnos y también de los que usan la vía.

En segundo lugar, podemos hablar de la eficacia de la Administración. Es inadmisibles que las listas de espera para examinarse sigan siendo un cuello de botella que asfixia a miles de jóvenes y también a profesionales, que necesitan dar viabilidad a su trabajo. Hay muchas empresas del sector del transporte que están requiriendo que haya profesionales formados y preparados para poder transportar sus mercancías. Este es el fracaso de casi ocho años de este Gobierno socialista. La CNMC achaca el fracaso a la formación ineficaz, pero la realidad es que el Estado está fallando, como digo, en su gestión.

Apoyamos sin fisuras el punto de esta PNL en relación con aumentar los recursos humanos y materiales en las jefaturas de tráfico. Hay un déficit muy importante: faltan examinadores, falta personal administrativo, y no podemos permitir que la incompetencia burocrática de este Gobierno se traduzca en una pérdida de competitividad económica. Cualquier cambio profundo en la regulación debe hacerse, como propone la iniciativa, sentados en la mesa con todos los sectores profesionales. No se puede legislar desde un despacho de espaldas a quienes se suben cada día a un coche para formar a los conductores del futuro. Ya hemos vivido una experiencia fallida con la idea de esa baliza V16 y todos los problemas que está generando. Apoyamos el análisis técnico y económico siempre que no comprometa la calidad de la enseñanza ni la seguridad de nuestras carreteras. Exigimos que se escuche a las autoescuelas y a las asociaciones de víctimas. Queremos menos experimentos ideológicos y más refuerzos de los servicios públicos esenciales para los españoles, que no tengan que esperar durante meses para tener derecho a la movilidad.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

No sé si la senyora Vedrina ja podria concretar-nos si accepta les esmenes o es votaran en els seus termes?

*Muchas gracias.*

*No sé si la senyora Vedrina podria concretarnos ya si acepta las enmiendas o si se votará en sus términos.*

La señora **VEDRINA CONESA**: Presidenta, si le parece bien, se lo decimos al final de la sesión.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Perfectament, moltes gràcies. Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 9

— **RELATIVA A LA URGENTE NECESIDAD DE ACTUAR ANTE EL GRAVE DETERIORO DE LA RED VIARIA ESPAÑOLA Y SU INCOMPATIBILIDAD CON LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2030. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002518).**

La señora **PRESIDENTA**: Passem al tercer punt, que es la proposició no de llei, relativa a la necessitat urgent d'actuar davant del greu deteriorament de la xarxa viaria espanyola i la seva incompatibilitat en la Estratègia de Seguretat Viaria 2030. És una proposta del Grup Parlamentari Popular i la defensarà sa senyoria, la senyora Verano.

*Pasamos a la tercera proposición no de ley, relativa a la urgente necesidad de actuar ante el grave deterioro de la red viaria española y su incompatibilidad con la Estrategia de Seguridad Vial 2030. Es una proposición del Grupo Parlamentario Popular y la defenderá su señoría, la señora Verano.*

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: Señora presidenta, muchas gracias.

Señorías, llevamos años escuchando a los sectores, a los profesionales y a las asociaciones de la carretera alertar de un deterioro progresivo de las carreteras de titularidad nacional que no era puntual, sino que era acumulativo. Y lo más preocupante no era el diagnóstico, que era conocido; lo más preocupante es que, con ese diagnóstico encima de la mesa, no se ha actuado. Durante años se ha advertido de la falta de mantenimiento, de la insuficiencia de inversión y del avance de un deterioro que hoy ya es evidente. No estamos ante un problema nuevo, estamos ante un problema que se ha dejado crecer. Los datos son claros. Hoy más de la mitad de nuestras carreteras estatales presentan un estado grave o muy grave en lo que ya se considera el peor estado de las carreteras en décadas. Ese deterioro no se ha estabilizado, sigue creciendo año tras año. Es decir, no solo tenemos un problema acumulado, tenemos un problema que además continúa agravándose. Esto no lo dice este grupo parlamentario —aunque hemos presentado innumerables iniciativas—, lo dicen los ingenieros, lo dicen los informes técnicos y lo dicen quienes utilizan cada día nuestras carreteras. Lo dicen también los transportistas, que llevan tiempo denunciando el impacto directo del mal estado de la red en la seguridad y en su actividad diaria. Por tanto, señorías, esta proposición no de ley no nace de la coyuntura, nace de una realidad que lleva demasiado tiempo siendo ignorada.

En este contexto, hace apenas unos días, el Gobierno, el señor Óscar Puente, anuncia un supuesto plan extraordinario de arreglo de carreteras. Un anuncio que, más que aportar certeza, confirma algo que ya sabíamos: el propio Gobierno reconoce hoy un déficit muy importante en la conservación de nuestras carreteras. Es decir, reconoce que durante años no ha cumplido con una de sus obligaciones básicas. Pero cuando ampliamos el foco, el problema es todavía mayor. España arrastra un déficit anual de inversión en infraestructuras generales de en torno a 19000 millones de euros; un déficit que se ha ido consolidando en los últimos años. Es decir, no estamos ante un fallo puntual; estamos ante un déficit estructural sostenido en el tiempo por este Gobierno. Esto es especialmente relevante si tenemos en cuenta un dato: desde el año 2019, el Estado ha contado con más de 150000 millones de euros adicionales de ingresos, de recaudación —los impuestos que ha subido el Gobierno— y, sin embargo, ese incremento de recursos no se ha traducido en una mejora del mantenimiento de nuestras infraestructuras.

Esta cuestión de prioridades se entiende todavía mejor si observamos decisiones recientes del propio Gobierno. Mientras nuestras carreteras acumulan un déficit de conservación reconocido de miles de millones de euros, sabemos que el Estado ha recaudado, en los últimos años, una cifra récord a través de las sanciones de tráfico: más de seis millones de multas al año; 17000 sanciones al día —una cada pocos segundos—; 6,1 millones de euros el pasado año. Y conviene recordar algo importante, señorías: la propia ley de tráfico establece que el importe de esas sanciones debe destinarse íntegramente a la seguridad vial, a la prevención de accidentes y también a la protección de las víctimas. Es decir, ese dinero debería revertir, entre otras cosas, en el estado de nuestras carreteras. En cambio, a las carreteras no les ha llegado absolutamente nada. No estamos ante un problema de falta de recursos, estamos ante un problema de prioridades de este Gobierno.

Pero hay algo incluso más significativo. Este Gobierno que ahora anuncia esto es el mismo que aprobó una estrategia de seguridad vial en la que el mantenimiento de las carreteras aparecía como un elemento esencial y, sin embargo, esa prioridad no se ha traducido en una actuación real. Esto es, no estamos solo ante un problema de gestión, estamos ante una incoherencia evidente entre lo que se aprueba y lo que se hace. Cuando uno baja al detalle del anuncio reciente, esa incoherencia se hace aún

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 10

más clara. El Gobierno reconoce un déficit muy concreto, señorías: 5600 millones de euros en conservación en carreteras. Sin embargo, la respuesta que se plantea es de apenas 1600 millones de euros en varios años. Es decir, el propio Gobierno cuantifica el problema y al mismo tiempo presenta una solución que no alcanza ni una tercera parte de lo que reconoce como necesario y, además, lo hace sin carácter inmediato. Porque no hablamos de una actuación que empiece hoy o dentro de un mes, hablamos de un plan cuya ejecución se sitúa a partir del año 2027.

Señorías, existen las tramitaciones de emergencia y nuestras carreteras, muchas de ellas, las necesitan; como si una urgencia pudiera esperar, como si el deterioro no siguiera avanzando mientras tanto. Por eso, señorías, este plan llega tarde. Pero no solo llega tarde, sino que se queda muy muy corto y, sobre todo, llega después de años sin actuar. Esto hace difícil no interpretarlo como lo que es: una reacción obligada ante un problema que ya no se puede ocultar. Eso es lo que preocupa, porque el deterioro no es una abstracción, tiene consecuencias reales en la seguridad, en la movilidad y en la vida cotidiana de millones de ciudadanos y no se corrige con anuncios diferidos; se corrige con gestión, con previsión y con compromiso real. Por eso, traemos hoy esta proposición no de ley, no para añadir un nuevo titular, sino para introducir algo mucho más sencillo y mucho más necesario: criterio, planificación y, por supuesto, cumplimiento. Señorías, no se trata de anunciar más; se trata de hacer lo que ya se sabía que había que hacer y, por supuesto, de hacerlo a tiempo.

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

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

l ara seria el torn de defensa de les diverses esmenes. En primer lloc, les presentades pel Grup Parlamentari VOX. Sa senyoria el senyor Alcaraz.

*Muchas gracias.*

*Ahora sería el turno de defensa de las diferentes enmiendas. En primer lugar, las presentadas por el Grupo Parlamentario VOX. Su señoría el señor Alcaraz, tiene la palabra.*

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

En el Grupo Parlamentario VOX llevamos años denunciando esta situación, una de las más graves en seguridad vial. Lo hemos denunciado desde la propia tribuna, donde hemos dicho multitud de veces que el fiscal de seguridad vial dice que uno de cada tres accidentes —ojo, uno de cada tres— se produce por el mal estado de las vías. Si nos atenemos a lo que dice el informe de la Asociación Española de la Carretera, es sencillamente aterrador: estamos ante la peor situación de nuestras carreteras desde los años ochenta, la peor situación de nuestras carreteras desde los años ochenta. Y esto lo dice la Asociación Española de la Carretera. Es inaudito que en pleno año 2026 estemos retrocediendo cuatro décadas la calidad de nuestras infraestructuras, que los españoles ya hemos pagado con creces.

Primero, denunciemos la hipocresía de este Gobierno, al que se le llena la boca con la Estrategia de la Seguridad Vial 2030; publica planes de actuaciones, diseña logotipos y reparte medallas en foros internacionales sobre movilidad sostenible, pero la realidad que se encuentran los transportistas y las personas que utilizamos las carreteras a diario es un deterioro grave, que se ha triplicado en estos últimos años: han pasado de 13 000 kilómetros en el año 2022 a 34 000 en el 2025. Esto no es por falta de presupuesto, esto es una negligencia criminal en la gestión. Podemos hablar también de seguridad. No se puede hablar de vías seguras si más del 50 % de la red presenta deficiencias graves o muy graves. Mientras este Gobierno se dedica a gastar millones en propaganda y en radares para seguir esquilmando los bolsillos de los españoles, permite que el asfalto se siga deshaciendo. La seguridad vial empieza por el mantenimiento, no por la persecución recaudatoria del conductor. Las carreteras son las arterias que conectan España, y el abandono de la red viaria, especialmente desde el año 2018, es un ataque directo a nuestra cohesión territorial. Por eso, apoyamos la creación de este plan nacional de conservación viaria, pero no queremos otro documento lleno de palabras vacías. Por eso, exigimos identificación inmediata de los tramos críticos, evaluaciones basadas en datos reales, no ideológicos y, sobre todo, que el dinero de los españoles se destine a las necesidades de los españoles, a tapar baches, a iluminar las vías y a salvar vidas. Este Gobierno ha vaciado de contenido su propia estrategia. No se puede hablar de futuro mientras el presente en nuestras carreteras se cae a pedazos. Ya es hora de que la seguridad de quienes circulan por nuestra nación deje de ser una opción y sea una prioridad, porque hay que salvar vidas. La mala gestión mata.

Gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 11

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

També, per defensar les esmenes presentades, en nom del Grup Parlamentari Socialista, sa senyoria, el senyor Lorenzo.

*Muchas gracias.*

*También para defender sus enmiendas presentadas, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, interviene su señoría, el señor Lorenzo.*

El señor **LORENZO CAZORLA**: Buenas tardes.

Gracias, señora presidenta.

Hemos presentado esta enmienda porque, señorías del Grupo Popular, el texto de su PNL contiene algunas afirmaciones que son erróneas. Su PNL se basa en el informe de la Asociación Española de la Carretera y este informe no distingue la titularidad de las redes. Para su información, la red de carreteras de este país tiene 165 705 kilómetros y a la Red de Carreteras del Estado le corresponden 26 525, es decir, el 16%. Por tanto, rebaje en un 16% todo lo que acaba de decir tanto usted como la señoría de VOX en su enmienda.

Miren, lejos de entrar en discusiones de cuál es el informe correcto, yo, que soy andaluz, he hecho un *zoom* —si me lo permiten— sobre ello y me gustaría que me acompañaran en ese *zoom*. Soy de Almería y querría hablarles de lo que está haciendo el Estado allí y de lo que está haciendo Juanma Moreno. En concreto, ahora mismo el Estado está invirtiendo en Almería más de 220 millones de euros en mejoras de carreteras; por ejemplo, la importantísima obra de conexión de la A-92 con la A-7, una conexión que Mariano Rajoy dejó en una glorieta —no se imaginan ustedes la cantidad de accidentes que ha habido por terminar una autovía en una glorieta—, esa obra importa 36 millones de euros y se va a acabar este verano. Se están planificando —se van a hacer con rapidez— también los accesos desde la A-7 a El Ejido, Roquetas, Vícar, y también el tercer carril de la autovía entre Almería y Roquetas. En definitiva, una cantidad de obras importantísimas que, como digo, tienen un importe alrededor de 220 millones de euros.

Me voy a ver lo que está haciendo el otro titular de las grandes vías de nuestra provincia, que es la Junta de Andalucía. Por ejemplo, en la autovía del Almanzora, que se paralizó cuando el Partido Socialista dejó de gobernar en Andalucía, terminaron un trámite que estaba ya adjudicado, pero desde entonces hasta el momento nada. No hay conexión entre Olula y Baza por la autovía del Almanzora. Del acceso norte prometido, que debía de haberse construido a la vez que el enlace de la A-7 con la A-92, tampoco sabemos nada. El acceso norte a la capital de Almería corresponde a la Junta de Andalucía, pero cero patatero en proyectos y cero patatero en inversiones.

Podríamos ampliar un poco el *zoom*: ya saben ustedes que la A-92 es una vía que comunica transversalmente toda Andalucía. Hay aquí algunos andaluces y andaluzas, no sé si se habrán dado alguna vez en el techo del coche al pasar por Antequera. Lleva cuatro años —¡cuatro años!— ese tramo en las condiciones en que está. Las cuestas de Guadix están impracticables. A la altura de Osuna hay unos agujeros tremendos en la A-92. En definitiva, me pregunto qué está haciendo en este caso Juanma Moreno con el dinero que cobra para revertirlo en las infraestructuras de carreteras y comparo lo que está haciendo el Gobierno de España en mi provincia. Así que espero que atiendan esta enmienda y que podamos sacar adelante su proposición.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara, per fixar posicions, en nom del Grup Parlamentari Republicà, sa senyoria, la senyora Granollers.

*Muchas gracias.*

*Ahora, para fijar posiciones, en nombre del Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra su señoría, la señora Granollers.*

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

Les infraestructures pateixen un infrafinançament estructural des de fa molts anys. A Catalunya, en especial, ho patim especialment en el ferm de l'A-2, sobretot en el tram de Lleida i, especialment, cruent a partir de Cervera i fins a La Panadella. Després també ho patim a l'AP-7, que s'ha convertit en una infraestructura totalment col·lapsada. I no em referiré aquí al col·lapse de Rodalies com a tal, perquè és una proposició no de llei per parlar de l'estat de les carreteres, però sí que afecta moltíssim l'estat de Rodalies amb la seguretat viària, perquè com que no hi ha una bona gestió de les Rodalies i ningú sap si

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 12

podrà arribar a l'hora, les carreteres van més plenes i això aboca la gent a deixar el transport públic per al seu vehicle privat.

Demà portarem a ple al debat una llei que pot solucionar aquesta manca d'execució com és el Consorci d'Inversions de Catalunya. Creiem que és una eina que ajuda perquè aquí serien les comunitats autònomes les que decidirien com s'han d'executar i a on, fent que sigui molt més eficaç que es compleixin els pressupostos generals de l'Estat. I vaja, que els convido a que votin a favor d'aquesta iniciativa. Nosaltres votarem a favor d'aquesta iniciativa perquè creiem que és necessari que el que es pressuposta s'executi i també els hi demanaria la mateixa visió amb el que fa demà a la proposició de llei, que portarem a ple del Consorci d'Inversions, que al final vindria a solucionar això que vostès demanen.

Gràcies.

*Gracias, presidenta.*

*Las infraestructuras sufren una infrafinanciación estructural desde hace muchos años. En Cataluña lo sufrimos especialmente en el firme de la A-2, sobre todo en un tramo de Lleida, a partir de Cervera y hasta La Panadella; también en la AP-7, que se ha convertido en una infraestructura totalmente colapsada. No me referiré aquí al colapso de rodalies como tal, porque es una proposición no de ley para hablar del estado de las carreteras, pero el estado del rodalies sí que afecta muchísimo a la seguridad vial, porque, como no hay una gestión buena de las rodalies y nadie sabe si podrá llegar a tiempo, las carreteras se llenan más y la gente ha dejado el transporte público por el vehículo privado.*

*Mañana llevaremos a debate al Pleno una ley que puede solucionar esta falta de ejecución, como es el consorcio de inversiones de Cataluña. Creemos que es una herramienta que ayuda, porque aquí serían las comunidades autónomas las que decidirían cómo se tiene que ejecutar y dónde, haciendo que sea mucho más eficaz y que se cumplan los presupuestos generales del Estado. Les invito a que voten a favor de esta iniciativa. Nosotros votaremos a favor de esta iniciativa porque creemos que es necesario que se ejecute lo presupuestado y también les pediría la misma visión con lo que tiene que ver mañana con la proposición de ley que llevaremos al Pleno del consorcio de inversiones, que al final vendría a solucionar lo que ustedes están pidiendo.*

*Muchas gracias.*

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I en nom del Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR, sa senyoria, la senyora Vergara.

*Muchas gracias.*

*En nombre del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, la señora Vergara tiene la palabra.*

La señora **VERGARA ROMÁN**: El deterioro del estado de las carreteras implica una responsabilidad que es compartida, como ha indicado, por la gestión del Gobierno central y los autonómicos. En los últimos años las personas que utilizamos las carreteras para desplazarnos principalmente en bicicleta y en transporte público hemos vivido programas como el de la humanización de travesías, como proceso que cumple realmente los requisitos para un sistema vial seguro. Para crear esa red viaria segura, verde y conectada, hace falta algo más que parches o inversión o eventos de intercambio. Es necesario analizar de forma amplia su uso y posibles cambios en la función para el transporte que pueden ofrecer a la ciudadanía. Por ejemplo, un vial de incorporación a una carretera puede ser una vía de salida de un polígono sin alternativas a pie o en bicicleta. Y otro caso son las travesías, que pasan de ser tramos de carretera a ser tramos urbanos con prioridad ciclopeatonal y al transporte público, permitiendo el paso de tráfico pacificado y transformando su principal función. Ha habido un cambio de inercia, que es importante destacar, dentro del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible hacia el mantenimiento. Ese reconocimiento creo que es un paso más en ese sentido y a una gestión más enfocada al uso, para que las infraestructuras de alta capacidad dejen de ser una barrera para otros tipos de movilidad. También quiero apuntarme al equilibrio de la inversión en transporte público y movilidad activa. La respuesta tanto de los ayuntamientos como de las Administraciones autonómicas a invertir parte de los fondos en este tipo de transporte desde el plan de recuperación así lo plasma.

Quiero aprovechar los últimos segundos de la intervención para llamar negligente a lo que realmente lo es, que son los acuerdos autonómicos de los Gobiernos del Partido Popular y VOX, que no respetan el derecho internacional ni la frontera única europea ni los derechos de las personas migrantes.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 13

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

No sé si té la senyora Verano, respecte a les esmenes, algun posicionament?

*Muchas gracias.*

*No sé si la señora Verano, respecto a sus enmiendas, tiene algún posicionamiento.*

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: Mejor al final, presidenta.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Perfecto.

### — SOBRE LA NO PRIVATIZACIÓN DE LA PATRULLA DE HELICÓPTEROS Y LOS CENTROS DE GESTIÓN DE TRÁFICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR. (Número de expediente 161/002799).

La señora **PRESIDENTA**: Passem a la quarta proposició no de llei sobre la no privatització de la patrulla d'helicòpters i els centres de gestió de trànsit. Substanciarà aquesta iniciativa sa senyoria, el senyor Alonso, que es del Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR.

*Pasamos entonces al cuarto punto: la proposición no de ley sobre la no privatización de la patrulla de helicópteros y los centros de gestión de tráfico. Substanciará esta iniciativa su señoría, el señor Alonso, que es del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.*

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Los centros de gestión de tráfico y las patrullas de helicópteros no son un complemento cualquiera de la DGT. Hablamos de servicios públicos esenciales, herramientas que salvan vidas y permiten una rápida respuesta ante emergencias. Hablamos también de infraestructuras críticas del Estado como el centro nacional de gestión de tráfico en Madrid integrado en el Centro Nacional de Protección de Infraestructuras Críticas. ¿Qué está pasando con la gestión de las unidades? La entrada de actores privados dentro de la propia DGT. No hablamos de un servicio auxiliar cualquiera, hablamos del corazón de la vigilancia y la regulación del tráfico con más de 1700 cámaras, 2000 paneles de mensaje variable y 2400 estaciones de toma de datos. Externalizar estos servicios tiene tres riesgos que no podemos pasar por alto. Uno, la pérdida de control sobre procesos estratégicos; dos, los incentivos de las empresas que no siempre coinciden con el interés público; y tres, el mismo error que cometió ADIF en los últimos años: deterioro progresivo del conocimiento y falta de transmisión de ese conocimiento y de la experiencia acumulada por el personal público, algo que una vez se pierde, desgraciadamente, es muy difícil de recuperar, como estamos viendo.

Me detengo en lo que ha sucedido en los centros de gestión de tráfico. La DGT publicó en el 2022 un escrito directriz que reparte funciones entre el personal funcionario y el personal de la UTE adjudicataria: Indra, CPS y PONS Seguridad Vial. ¿Resultado? Las tareas que antes realizaban empleados públicos con plena satisfacción han pasado a manos de esta empresa. Mientras, al personal funcionario se le asigna ahora la supervisión del trabajo del personal externo con una tasa de vacantes en estos operadores en centros que alcanza el 40%. No acaba ahí la cosa. La DGT publicó hace poco una instrucción sobre los protocolos de emergencia en los centros de gestión de tráfico sin sentarse a negociar con los representantes de los trabajadores. Una instrucción que, por cierto, reconoce por escrito que estos centros prestan un servicio esencial y detalla medidas como el reajuste de turnos y la total disponibilidad del personal ante alertas naranjas o rojas. Ya sabemos cómo se financia todo esto —lo hemos dicho anteriormente—: el Real Decreto 6/2015. El dinero de las multas de tráfico debe destinarse íntegramente a la seguridad vial, prevención de accidentes y ayuda a las víctimas. Eso permitiría mantener estos servicios bajo gestión pública directa sin necesidad de recurrir a externalizaciones que debilitan lo público y, por cierto, remunerar mejor a los trabajadores. La cuestión es simple: ¿queremos una seguridad vial y una gestión de infraestructuras críticas en manos de quienes priorizan la protección de las personas o, en su caso, dejamos que se cuele aquí la lógica del beneficio privado? SUMAR en un ámbito como este considera que los márgenes empresariales no pueden estar por encima de la respuesta ante las emergencias. Insistimos: toca cubrir las vacantes y blindar la gestión pública de estos servicios.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 14

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara per defensar les esmenes presentades, en nom dels seus respectius grups parlamentaris, en primer lloc, pel Grup Parlamentari Socialista, té la paraula el senyor Almirón.

*Muchas gracias.*

*Ahora, para defender las enmiendas presentadas en nombre de sus respectivos grupos parlamentarios, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su señoría, el señor Almirón.*

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

Señorías, en primer lugar, quiero agradecer al Grupo Plurinacional SUMAR la presentación de esta iniciativa porque nos permite hablar de una cuestión fundamental como es la defensa y el refuerzo de los servicios públicos vinculados a la seguridad vial. Compartimos una parte importante de la preocupación que inspira esta proposición no de ley, y es que la patrulla de helicópteros, la Unidad de Medios Aéreos y los centros de gestión de tráfico cumplen una función esencial: son instrumentos de vigilancia, prevención, respuesta ante emergencias y gestión eficiente del tráfico. Por eso, deben contar con recursos suficientes, planificación, personal adecuado y tecnología moderna. Ahora bien, también debemos ser rigurosos con el diagnóstico. La iniciativa parte de una premisa que mi grupo parlamentario no comparte, porque no se ha externalizado ni se va a externalizar ninguna infraestructura crítica ni ningún servicio público esencial de la Dirección General de Tráfico. Los contratos suscritos recientemente en el ámbito de la Unidad de Medios Aéreos, por ejemplo, son necesarios para complementar los medios actuales de la Administración y garantizar la continuidad y calidad del servicio como se ha venido haciendo en años anteriores. No estamos hablando de entregar la gestión de la seguridad vial a actores privados ni de renunciar al control público ni de dismantelar las capacidades de la DGT. Defender lo público exige invertir, planificar, reforzar plantillas, mejorar herramientas y modernizar sistemas, y eso es lo que está haciendo este Gobierno. En los centros de gestión de tráfico se está avanzando en la implementación, por ejemplo, de una herramienta innovadora para optimizar la gestión del tráfico y mejorar la calidad del servicio público y, en relación con la Unidad de Medios Aéreos, la Estrategia de Desarrollo y Mejora de la UMA 2024-2025 incluye más de 120 medidas en ámbitos como seguridad, operaciones, entrenamiento, aeronavegabilidad, mantenimiento, organización y gestión económica y presupuestaria. Por tanto, no estamos ante una retirada de lo público, sino ante una apuesta por mejorar lo público. Eso no significa negar que haya necesidades. Las hay: hay que seguir reforzando recursos humanos, cubrir vacantes, invertir en medios materiales y modernizar las unidades operativas y hay que hacerlo desde el empleo público, la planificación estratégica y la responsabilidad institucional. Por eso, hemos presentado una enmienda que recoge aquello que compartimos: seguir fortaleciendo las infraestructuras y herramientas propias para la gestión del tráfico, con el objetivo de mejorar continuamente el servicio público y seguir apostando por el empleo público para reforzar las plantillas y ocupar los puestos vacantes con empleados públicos y empleadas públicas. Por todo ello, pedimos el apoyo a nuestra enmienda.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara, pel Grup Parlamentari Popular, sa senyoria, el senyor Pedreño.

*Muchas gracias.*

*Ahora, por el Grupo Parlamentario Popular, su señoría, el señor Pedreño, tiene la palabra.*

El señor **PEDREÑO MOLINA**: Muchas gracias, presidenta.

Buenas tardes.

Debatimos hoy la proposición no de ley de SUMAR que ya nos ha expuesto en su intervención el señor Alonso con dos mensajes claros. Uno de ellos es que las patrullas de helicópteros y los centros de gestión de tráfico son servicios públicos esenciales, son infraestructuras críticas —como decía el diputado— para la seguridad vial. Estamos de acuerdo en eso, obviamente; pero parece que el Gobierno no lo está, y no lo digo solo por este tema. Ahí tenemos el ejemplo del despropósito de las balizas o —como ha comentado el diputado de SUMAR— la gestión de ADIF por parte de este Gobierno. Pero hay otro mensaje: la privatización por parte del Gobierno de estos servicios. Señores de SUMAR, ustedes forman parte de este Gobierno. De hecho, el Partido Socialista les ha presentado una enmienda a la totalidad. La llaman enmienda de modificación, pero básicamente es coger su enmienda, quitarla de en medio y presentar una con lo que ellos quieren, que no se ponen de acuerdo ni en esto. Creo que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 15

está bien que haya debate político, pero qué descontrol, señorías de este Gobierno Frankenstein con PSOE y SUMAR, que no se ponen de acuerdo ni siquiera para esto, que se supone que es un tema bastante importante.

Sobre la proposición no de ley, SUMAR ya ha expuesto los motivos para no externalizar estos servicios, pero también puede ser importante reforzar determinados servicios con medios externos ante situaciones de emergencias o deficiencia en algunos casos. Lo importante aquí es el estudio de viabilidad y la planificación de los servicios. No vale decir que esto se paga con las multas. Esto es muy atrevido, porque para la vigilancia y control del tráfico hace falta personal tanto en número como en cualificación, hace falta formación, hace falta el mantenimiento de los helicópteros y de las patrullas de vigilancia, hace falta gestión y coordinación global, presupuestos en una situación normal, pero también presupuestos en previsión de situaciones de emergencia; presupuestos en un país donde ya llevamos varios años sin presupuestos. Pero esto, que para nosotros es lo principal, no parece ser el punto de partida de esta proposición no de ley de SUMAR. Para el Partido Popular esto, desde luego, es fundamental. Esto es básico, no solo aquí, sino para cualquier servicio público, pero más aún en temas de seguridad vial como es el que nos trae hoy aquí esta proposición no de ley. Por eso, el Grupo Popular ha presentado enmiendas. Estamos de acuerdo con el análisis que hace SUMAR, pero también estamos convencidos de que hace falta un desarrollo al detalle de esta auditoría antes de tomar cualquier decisión como las que se detallan a continuación en el *petitum*. A partir de ahí, sí. A partir de ahí, una vez hecho el análisis, se pueden establecer las necesidades e incluso nuevas ofertas de empleo público ajustándose a dicho plan de viabilidad.

En conclusión y término, en el Partido Popular somos muy precavidos con los temas de planificación de cualquier servicio público o externalizado, porque al final somos nosotros el próximo Gobierno del país y, desde luego, no nos gustan las improvisaciones. Por tanto, le pedimos a SUMAR que tenga a bien incorporar nuestras enmiendas a su *petitum*.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara és el torn de fixació de posicions.

Pel Grup Parlamentari Vox, el senyor Alcaraz.

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

El grupo proponente, SUMAR, que es parte del Gobierno, escenifica aquí, en esta proposición no de ley, el total y absoluto fracaso de la gestión que están llevando a cabo después de casi ocho años. Parece que nos invitan a viajar en el tiempo en una planificación estatal soviética que ya ha demostrado su fracaso. Ustedes dicen que la entrada de actores privados pone en riesgo la seguridad. La realidad es que lo que pone en riesgo la seguridad es tener helicópteros parados por falta de mantenimiento o centros de gestión saturados porque el Estado es incapaz de gestionar con agilidad, y es su Estado, su Gobierno. En el resto de Europa, países como Alemania, Francia, incluso Portugal —el otro día se lo dijo el presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas, CNAE—, utilizan modelos de cooperación privada para gestionar el examen de conducir y tareas administrativas, y sus indicadores de siniestralidad, eficacia y operatividad son en muchos casos incluso superiores a los nuestros. Y, hablando de demoras, miles de ciudadanos pierden oportunidades laborales cada mes porque no pueden examinarse o realizar trámites básicos debido al embudo burocrático que tiene la Jefatura de Tráfico con su Gobierno, durante ocho años. ¿Cuál es la solución que ustedes proponen? Más oferta de empleo público y esperar años a que se resuelva. Nosotros lo que proponemos es libertad y pragmatismo. La externalización supervisada de servicios no críticos permite que el funcionario se centre en la autoridad y la vigilancia, mientras que la eficiencia privada elimina la lista de espera de una vez por todas.

Por último, sobre la financiación, mencionan ustedes que las sanciones deben autofinanciar el sistema. En eso estamos de acuerdo, el dinero de las multas no debe ir a cajas generales para el gasto ideológico del Gobierno, sino a la seguridad vial. Por eso, ese dinero se ha de aprovechar mejor cuando se gestiona con criterios de rentabilidad y eficiencia, y no se dedica a alimentar una Administración elefantiásica y, además, lenta e ineficaz.

Señorías de SUMAR, su PNL es un ejercicio de inmovilismo. Defender el monopolio público y la gestión de infraestructuras cuando estas no funcionan es simplemente defender el castigo al ciudadano. En VOX nos oponemos a esta iniciativa porque nosotros no servimos al Estado ideológico que ustedes

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 16

intentan imponer, servimos a los españoles, y los españoles lo que quieren son carreteras seguras y trámites rápidos, y respecto a la Administración, si no saben gestionar, dejen paso a quien sí sabe hacerlo.

Para terminar, después del discurso ideológico de SUMAR al terminar la anterior PNL, les tengo que decir que ustedes sufren endofobia, sufren fobia hacia todos los españoles ya que ustedes van a sufrir en las próximas elecciones lo que los españoles quieren para su futuro y su presente, que es ponerlos en su sitio y que, en vez de 'sumar', vayan a restar.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Senyor Alonso, endavant. Accepten l'esmena o no?

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: L'actual i proper Govern accepta l'esmena del Grup Socialista i, per tant, votarem a favor de l'esmena.

*El actual y próximo Gobierno acepta la enmienda del Grupo Socialista y, por tanto, votaremos a favor de la enmienda.*

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

### — SOBRE EL TRASPASO AL SERVEI CATALÀ DE TRÀNSIT DE LOS MEDIOS Y DE LAS COMPETENCIAS EN MATERIA DE ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LOS EXÁMENES DE CONDUCIR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/003260).

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies. I, per tant, com els hi estava diguent, donem pas a la cinquena proposició no de llei. I en aquest cas es proposada pel Grup Parlamentari Republicà i defensarà la iniciativa sa senyoria, la senyora Inés Granollers.

*Damos paso a la quinta proposición no de ley. En este caso, la propone el Grupo Parlamentario Republicano y defiende la iniciativa su señoría, la señora Inés Granollers.*

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

Avui portem aquí una altra vegada un problema molt concret, molt real i que afecta directament milers de persones a Catalunya, com és el col·lapse dels exàmens de conduir. I ho portarem mentre estigui col·lapsat. O sigui, no em cansaré de repetir una vegada i una altra que a Catalunya patim un col·lapse amb els exàmens de conduir. El passat 23 de març, en aquesta comissió va comparèixer la Federació d'Autoescoles de Catalunya i ens van posar dades damunt la taula. El setembre del 2025 la bossa era de 78.974 alumnes. A març de 2026, després de la pluja d'examinadors promesa, aquesta xifra s'ha elevat fins a 85.645 alumnes. És a dir, només en sis mesos s'han incrementat 6.493 alumnes, més de 1.100 alumnes addicionals cada mes. Aquestes dades són molt clares: el sistema d'exàmens de Catalunya està col·lapsat i aquesta bossa és el millor indicador de com funciona el sistema. I és que aquest indicador no millora, empitjora. Per tant, ho hem de dir clar: el pla de xoc de la DGT ha fracassat i el més preocupant és que per al 2026 es planteja repetir exactament la mateixa recepta. I aquí hem d'analitzar una pregunta: per què passa? Per què ens passa això? Principalment per una cosa molt simple; perquè falten administradors com els funcionaris que depenen de l'Estat i la seva prioritat no és venir a Catalunya. S'havien d'incorporar 44 examinadors, però només n'arriben 15. Aquests 15 no cobreixen ni les jubilacions ni les baixes laborals. Però en el cas que ho cobrissin encara ens en faltaria 29 i així és impossible que el sistema funcioni. Passarà sempre si no som professionals del territori o no se'ls ofereix incentius reals. El cos d'examinadors de la DGT està col·lapsat a Catalunya. El sindicat CSIF ja ha denunciat problemes d'ansietat del personal de la DGT. Mentre la DGT té la gran idea de fer-los treballar en dissabte, també hem de parlar d'una altra realitat que sovint s'amaga, que és el col·lapse administratiu.

Perquè mentre parlem d'examinadors no parlem de la manca d'eficiència en l'àmbit administratiu. A Lleida, que sembla que tenim cobert els examinadors promesos, el 40 % de la plantilla està de baixa; a Tarragona, el personal administratiu està operatiu només el 44 %; a Girona, el 33 %. Un 67 % de la plantilla de les oficines no existeix. Com s'explica que passi tot això? I això ens porta a una pregunta directa: qui està assumint aquestes tasques? I la resposta és evident: examinadors que romanen a les oficines en lloc de sortir a examinar. És acceptable aquest malbaratament de recursos? Això és una ineficiència total i té

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 17

conseqüències directes. Mentrestant, milers de persones no poden accedir a una feina, especialment en permisos professionals, que després porten vostès a la propera PNL, amb milers d'aspirants pendents d'un sector que necessita treballadors urgentment. I davant d'això, què s'ha de fer? Repetir el mateix pla de xoc? I que l'any vinent torni a venir amb aquesta iniciativa i tinguem 95 000 persones, esperant-se?

La proposta de posar els examinadors ara mateix en problemes d'ansietat a treballar més hores, i a més a més, els dissabtes, els sembla normal? Creuen que milloraran la seva ansietat així? Per això portem aquesta iniciativa. Perquè la portem amb mesures concretes. Primera: més examinadors de manera immediata i suficient, no anuncis ni promeses, incorporacions reals. Segon, acceptar d'una vegada l'encàrrec de gestió amb el Servei Català de Trànsit. Si hi ha capacitat al territori, utilitzem si hi ha una proposta sobre la taula, com els hi posa el Servei Català de Trànsit, per què no l'activen? No té cap sentit rebutjar una ajuda mentre el sistema està col·lapsat. I tercer, abordar d'una vegada el traspàs de competències, no per ideologia, per eficàcia, perquè el model actual ha fallat i quan un model falla de manera reiterada s'ha de canviar amb un termini clar, amb 12 mesos.

I acabo, perquè això no és un debat tècnic, és un problema real que afecta la vida de la gent. Sabem que la DGT no li importa massa a la ciutadania de Catalunya, però i els seus treballadors? Els seus treballadors, tampoc li importen? Perquè ara mateix el personal de la DGT està amb ansietat. Hi ha joves a Catalunya que no poden treballar professionals que no poden accedir a una feina i, en definitiva, hi ha ciutadans que esperen mesos per un tràmit bàsic per un tràmit tan bàsic com és treure't el carnet de conduir. Per tant, la situació exigeix responsabilitat. Facin els deures, planifiquin millor, acceptin aquesta ajuda. I si no són capaços de resoldre-ho, que jo crec que no, perquè jo porto sis anys dient el mateix i cada any hi ha més gent esperant-se amb una llista d'espera, traspassin la gestió a Catalunya perquè la realitat és evident. El model no funciona. Les propostes a la DGT són nefastes. El pla de xoc ens porten a 10 000 persones més cada any a la llista d'espera. Per tant, si continuen fent el mateix ens portarà al mateix resultat i en aquest cas el mateix resultat és que cada vegada hi ha més persones esperant— se.

Moltes gràcies.

*Gracias, presidenta.*

*Hoy traemos aquí, una vez más, un problema muy concreto, muy real y que afecta directamente a miles de personas en Cataluña: el colapso de los exámenes de conducir. Y lo seguiremos trayendo mientras siga ese colapso. No nos cansaremos de repetir una y otra vez que en Cataluña sufrimos un colapso con los exámenes de conducir. El pasado 23 de marzo, en esta comisión, compareció la Federación de Autoescuelas de Cataluña y nos pusieron los datos sobre la mesa. En septiembre de 2025 eran 75 074 alumnos. En marzo de 2026, después de las promesas, se elevó a más de 85 600 alumnos. Es decir, en solo unos pocos meses se han incrementado mucho los alumnos, hay muchos alumnos adicionales cada mes. Estos datos son muy claros: el sistema de exámenes en Cataluña está colapsado. Y el indicador no mejora, empeora. Por tanto, el plan de mejora de la DGT ha fracasado. Y en 2026 se plantean repetir exactamente la misma receta. En este caso, hemos de realizar una pregunta: ¿por qué nos ocurre esto? Principalmente por algo muy simple, porque faltan administradores, funcionarios que dependen del Estado y cuya prioridad no es ir a Cataluña. Tenían que incorporarse 44 examinadores, pero solo llegan 15. Esos 15 no cubren las jubilaciones ni las bajas laborales. Pero, en caso de que las cubrieran, todavía nos faltarían 29, y así es imposible que el sistema funcione. Pasará siempre así si no hay profesionales en el territorio y no hay incentivos reales. El cuerpo de examinadores está colapsado en Cataluña y CSIF ya ha denunciado ese colapso. Se ha planteado la idea genial de que trabajen en sábado.*

*También hay otra cosa que se esconde, el colapso administrativo, porque mientras hablamos de examinadores no hablamos de la falta de eficiencia en el ámbito administrativo. En Lérida, el 40% de la plantilla está de baja. En Tarragona, solo el 44% del personal administrativo está operativo. En Gerona, el 33%. Un 67% de la plantilla de las oficinas no existe. ¿Cómo se explica que ocurra todo eso? Y esto nos lleva a una pregunta directa: ¿quién está asumiendo estas tareas? Y la respuesta es evidente: examinadores que se quedan en las oficinas en lugar de salir a examinar. ¿Es aceptable este desbarajuste de los recursos? Esto es una ineficiencia total y de consecuencias directas. Mientras tanto, miles de personas no pueden llegar al trabajo, especialmente con permisos profesionales en relación con los cuales hablan ustedes en la siguiente PNL y con muchos aspirantes a un sector que necesita profesionales urgentemente. ¿Y qué hay que hacer? ¿El mismo plan de choque y que el año que viene sigamos viniendo con esta iniciativa y tengamos 90 000 aspirantes?*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 18

*También tenemos que hablar de la ansiedad de los examinadores, que tienen que trabajar más horas y en sábados. ¿Creen que mejorarán la ansiedad así? Por eso traemos esta iniciativa, porque traemos medidas concretas. Primero, más examinadores de manera inmediata y suficientes; no anuncios, no promesas, sino incorporaciones reales. Segundo, aceptar de una vez el encargo de gestión al Servei Català de Trànsit. Si hay una propuesta sobre la mesa, como propone el Servei Català de Trànsit, ¿por qué no se materializa? Y, tercero, abordar de una vez el traspaso de competencias, y no por ideología, sino por eficacia, porque el modelo actual ha fracasado. Cuando un modelo fracasa de manera reiterada ha de cambiarse, y hacerlo en un plazo máximo de doce meses.*

*Termino, porque este no es un debate técnico, es un problema real que afecta a la vida de la gente. Sabemos que a la DGT no le importa demasiado la ciudadanía de Cataluña ni sus trabajadores, porque ahora mismo el personal de la DGT está con ansiedad. Y hay jóvenes en Cataluña que no pueden trabajar, profesionales que no pueden llegar al trabajo o acceder a un trabajo, y ciudadanos que esperan meses para un trámite básico, como es sacarse el carné de conducir. Por tanto, la situación exige responsabilidades. Hagan los deberes, planifiquen mejor y acepten esta ayuda. Si no son capaces de resolverlo, que yo creo que no porque ya llevo seis años diciendo lo mismo y cada año hay más gente esperando según la lista de espera, pues traspasen la gestión a Cataluña. La realidad es evidente: el modelo no funciona. Las propuestas de la DGT son nefastas. El plan de choque nos lleva a 2000 personas más cada año en la lista de espera. Por tanto, si siguen haciendo lo mismo, seguiremos teniendo el mismo resultado. Y en este caso, el mismo resultado es que cada vez hay más personas esperando.*

*Muchas gracias.*

La señora **PRESIDENTA**: Donat que no s'han presentat esmenes, passem directament a la fixació de les posicions.

I començarà, pel Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR, sa senyoria, el senyor Alonso.

*Como no se han presentado enmiendas, pasamos directamente a la fijación de posiciones. Comenzará, por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, su señoría el señor Alonso.*

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

Fa quasi dos anys aquesta comissió va aprovar una iniciativa de SUMAR amb una sortida: incorporar de manera extraordinària i puntual professors d'autoescola per cobrir vacants d'examinadors i acabar amb les llistes d'espera a les zones més poblades. Han passat el temps i la situació, desgraciadament, no millora. Avui Esquerra Republicana de Catalunya ens porta una nova proposició no de llei que torna a posar el dit a la nafra. Les dades són tossudes. A Catalunya, la bossa d'alumnes pendents de l'examen pràctic ha passat d'unes 75 000 al maig de 2025, a 85 000 al març del 2026. Gairebé 10 000 aspirants més en menys d'un any. Dels 44 examinadors previstos, com ha dit la companya, només 15 s'han incorporat. En falten 29. I no parlem d'una simple molèstia administrativa. Hi ha més de 4000 persones esperant un permís professional. Això són 4000 projectes de vida aturats, 4000 persones que no poden accedir a una feina perquè el sistema no dona més de si. El Ministeri d'Interior ens recorda que la competència és estatal. Correcte. Que el permís de conduir està harmonitzat a Europa i que l'Estatut català atribueix el control de trànsit als Mossos, però no a l'expedició de permisos. D'acord. Però aquí no discutim de competències. Parlàvem d'un problema pràctic que afecta a milers de persones i per al qual aquest Congrés ja va aprovar una solució fa dos anys. És una mesura de gestió la que nosaltres proposàvem de pura eficàcia administrativa, que ja s'ha aplicat altres vegades sense que Brussel·les ens obri un sol expedient. Darrere de cada expedient aturat hi ha un ciutadà que necessita el carnet per treballar, per conciliar, per viure en un poble sense transport públic. Aquest Congrés va aprovar aquesta possible solució i segueix sense desplegar-se. I les dades ens diuen que el problema s'agreuja. Perquè el problema no és qui examina. El problema és que no hi ha qui examini. I això no s'arregla amb informes. S'arregla amb el BOE.

*Gracias, presidenta.*

*Hace casi dos años, esta comisión aprobó una iniciativa de SUMAR con una salida: incorporar de manera extraordinaria y puntual profesores de autoescuela para cubrir vacantes de examinadores y acabar con las listas de espera en zonas despobladas. Ha pasado el tiempo y, desgraciadamente, la situación no mejora. Hoy, Esquerra Republicana de Catalunya nos trae una nueva proposición no de ley que vuelve a poner el dedo en la llaga. Los datos son tozudos. En Cataluña, los alumnos pendientes del*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 19

*examen práctico han pasado de unos 75 000 en mayo de 2025 a unos 85 000 en marzo de 2026. Unos 9 000 o más de aumento en menos de un año. Como ha dicho la compañera, de 44 examinadores previstos solo 15 se han incorporado —nos faltan 29—, y hay más de 4 000 personas esperando un permiso. Son 4 000 personas que no pueden acceder a un trabajo porque el sistema no da más de sí. El Ministerio del Interior nos recuerda que la competencia es estatal —es así—, que está armonizado en Europa y que la expedición de permisos no se transmite a los Mossos, sino solo la gestión de tráfico, pero aquí no hablamos de competencias, sino de un problema que afecta a miles de personas. Hace dos años, este Congreso ya aprobó una medida de pura eficacia administrativa que ya se ha aplicado en otras ocasiones sin que Bruselas nos haya abierto un solo expediente. Detrás de cada expediente parado hay un ciudadano que necesita el carné de conducir para trabajar, para vivir en pueblos despoblados. Porque siguen sin desplegarse las medidas y los datos nos dicen que el problema se agrava, porque el problema no es quién examine, es que no hay quien examine, y eso no se arregla con informes, se arregla con el BOE.*

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Pel Grup Parlamentari VOX, tè la paraula el senyor García Gomis.

El señor **GARCÍA GOMIS**: Muchas gracias.

Escuchando al proponente y al portavoz de SUMAR queda claro que la incompetencia de este Gobierno para resolver un problema es manifiesta. Ellos mismos han relatado que hace dos años se aprobaron en esta misma Comisión una batería de soluciones y que no se ha hecho nada; al contrario, hemos visto cómo la lista de espera para que los aspirantes puedan examinarse ha ido creciendo. Por los datos que nos aporta la proponente, más de 85 000 aspirantes en Cataluña. Pero esto no es un problema solamente de Cataluña. Nosotros, igual que ustedes muchas veces hacen bandera de sus competencias, creemos que esto es una competencia nacional, y un problema de carácter nacional se tiene que defender aquí y se tiene que solucionar a nivel nacional, por lo cual nosotros, como comprenderán, no vamos a apoyar esta proposición no de ley, pero no porque no estemos de acuerdo en buscar soluciones a esto, que es un problema real que está afectando a muchos españoles. Son muchos los jóvenes que quieren incorporarse al mercado laboral y no pueden hacerlo porque no tienen un medio de transporte, como un coche particular. Y el transporte público en Cataluña, cercanías, como ha hecho mención la proponente, es una de las problemáticas más graves. La Comunidad Valenciana también está muy afectada y tampoco se puede depender de un cercanías, que no es que llegue tarde, es que no se sabe siquiera si va a pasar o a qué hora. Y eso por no hablar de que muchas veces se ha escuchado decir por parte de este Gobierno y de algunos de sus satélites que hay que utilizar el patinete eléctrico, cuando estamos viendo que muchos jóvenes están teniendo accidentes muy graves con el aumento del uso del patinete eléctrico —cualquiera de ustedes puede consultar los informes de los servicios de urgencias, donde los traumatismos craneoencefálicos a causa de los accidentes de los patinetes van en aumento—. Está claro que esto es un problema a nivel nacional —nosotros también lo llevamos denunciando desde hace muchos años— y el Gobierno echa balones fuera, es incapaz de darle solución, se le atraganta y la bola cada vez se hace mayor. No puede ser que el Gobierno permita que este problema siga haciéndose mucho mayor, porque el colapso es evidente.

Por supuesto, no vamos a dar nuestro apoyo a esta iniciativa, porque no vamos a tener diecisiete sistemas distintos, diecisiete criterios distintos. Como hemos dicho, esto es un problema nacional que tiene que solucionar el Gobierno. Y lo que queda claro es que este Gobierno, en otra materia, demuestra su incompetencia manifiesta para resolver la situación. Como usted ha dicho, hace dos años se aprobó aquí mismo una PNL y eso ha quedado, como casi todas las PNL que se aprueban en comisión en este Congreso, en agua de borrajas.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Pel Grup Parlamentari Socialista, té la paraula el senyor Arribas.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: (Problemas técnicos impiden oír con claridad al orador).

La señora **PRESIDENTA**: Discúlpeme, señor Arribas. Parece ser que no se está oyendo bien y, por tanto, si pudiera utilizar el micrófono de su compañero, sería ideal. Veremos si así se oye bien. Si quiere, puede volver a empezar, porque creo que no habrá quedado grabado. Como crea usted conveniente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 20

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidenta. Pues, otra vez, buenas tardes, señorías.

Como decía al inicio de mi intervención, que no se ha podido escuchar por los problemas técnicos, no podemos empezar esta Comisión de otra manera que no sea trasladando nuestro abrazo y nuestro cariño a la familia de esas dos personas, ese hombre y esa mujer de 41 y 45 años, que este domingo perdieron la vida en un accidente de tráfico en Ontinyent. El conductor fue detenido por dar positivo en alcohol y drogas. Es la primera sesión de la Comisión que tenemos después de que se trajese al Congreso de los Diputados la reducción de la tasa de alcohol, y aquí hay tres formaciones políticas que votaron en contra. Esto es apostar por la seguridad vial, y nosotros solo podemos decir a esas familias que seguiremos trabajando para que la reducción de la tasa de alcohol sea una realidad más pronto que tarde.

A la señora Granollers le digo que su argumento es un tanto contradictorio. Por un lado, nos pide que incrementemos el número de examinadores y, por otro lado, nos dice que hagamos una transferencia de estos a Cataluña. Señora Granollers, nosotros hemos aumentado la RPT, la plantilla de examinadores, en 130. La oferta de empleo público desde el año 2026 es de más de cien examinadores que ya estamos preparando y que se incorporarán a principios del mes de septiembre. Se ha preparado un plan de choque para examinar también los sábados, que empieza este mes de mayo y que podrá dar mayor celeridad. Hemos descentralizado las oposiciones para que los examinadores puedan presentarse en Barcelona, en Cataluña, y se queden allí y en Baleares, que es donde principalmente ustedes acusan este problema. Y todo esto ha sido en diálogo con las autoescuelas, con las autoescuelas de Girona y de Barcelona, entre otras, y estamos trabajando también en el real decreto para la conducción acompañada, que vendrá más pronto que tarde.

En esta Comisión tenemos que empezar a traer las cosas que afectan a la gente, y las cosas que afectan a la gente son esas dos vidas que hemos perdido este fin de semana, los más de cincuenta positivos en alcohol que hemos visto en nuestras calles y en nuestras carreteras. Podemos seguir trayendo PNL para que cada uno salga en el periódico de su comarca diciendo que ha traído la rotonda o la carretera de su provincia, pero ¿qué les van a decir a esas madres que han perdido a sus hijos o a esos hijos que han perdido a sus padres como consecuencia del consumo de alcohol al volante?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara, pel Grup Parlamentari Popular, té la paraula el senyor Ibáñez.

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

Buenas tardes, señorías.

En esta iniciativa, el Grupo Republicano alerta de un colapso estructural en el sistema de exámenes de conducir con demoras prolongadas que afectan a miles de aspirantes y también hablan de ese déficit crónico de examinadores que ustedes entienden especialmente acusado en Cataluña pero que ya les podemos indicar que es extensible a muchos otros lugares de España. Después, argumentan que el modelo centralizado de la Dirección General de Tráfico no responde a la demanda territorial y defienden que sea la Generalitat, a través del Servei Català de Trànsit, quien pueda asumir nuevas funciones porque dispone de capacidad organizativa suficiente. Podemos coincidir en algo, porque en el actual escenario de falta de presupuestos, de debilidad parlamentaria del Partido Socialista y de acuerdos puntuales con los partidos como el suyo, que le dieron la legislatura, nos consta que cada peaje tiene que ser pagado religiosamente por Sánchez para seguir manteniéndose en la Moncloa, por ello a nadie le extraña que puedan tener, como usted misma sostiene, capacidad organizativa suficiente para poder asumir eventuales nuevas funciones.

Dicho lo cual, nuestro grupo parlamentario, aun pudiendo compartir en parte el diagnóstico, discrepa del enfoque que plantean, porque, sí, existe un déficit estructural de examinadores y una situación de colapso generalizado, y esto es consecuencia directa de la mala gestión del Gobierno de Sánchez, y porque, efectivamente, esta situación afecta cada año a miles de alumnos y genera graves perjuicios a las autoescuelas, que llevan años alertando sin recibir soluciones eficaces. Pero la responsabilidad en materia de examinadores corresponde actualmente al Gobierno central a través de las jefaturas de Tráfico. En este contexto, como se ha indicado con anterioridad, la Dirección General de Tráfico incorporó en septiembre 101 nuevos examinadores distribuidos en cuarenta y seis jefaturas provinciales. De ellos, doce estuvieron destinados a su comunidad autónoma. Si establecemos comparativas, en la gran mayoría de provincias pudieron llegar uno o dos. Esto evidencia que el trato no ha sido desfavorable en comparación también con lo que ha ocurrido en otras provincias. Además, cabe recordar que fue en el año 1997, con

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 21

un Gobierno del Partido Popular, cuando se establecieron las transferencias de tráfico a Cataluña a través de una ley que excluye expresamente la facultad de expedir, revisar, canjear permisos y licencias para la conducción de vehículos a motor y también la verificación de las pruebas para la obtención de ese permiso de conducción o la matriculación y expedición de esos permisos. Todas esas competencias siguen permaneciendo en el Estado por razones de homogeneidad normativa, también de igualdad de acceso y por una cuestión de seguridad jurídica en todo el territorio nacional.

Por tanto, y para concluir, en primer lugar, el problema que ustedes han identificado es real, pero su origen está en la falta de planificación y en la gestión del Gobierno central y no en el modelo competencial existente. En segundo lugar, las soluciones, efectivamente, pasan por reforzar medios, por mejorar la gestión y por garantizar la eficiencia, pero no por fragmentar el sistema a través de nuevas transferencias. Y, en tercer lugar, este grupo parlamentario defiende un sistema coordinado, eficaz, que tenga igualdad de condiciones para todos los españoles y que evite desigualdades entre territorios, además de atender a los que tengan especiales dificultades.

Por todo ello, entendiendo sus motivaciones, no podemos apoyar esta iniciativa.

Gracias. **(Aplausos)**.

### — RELATIVA AL REFUERZO DE LA FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL PARA CONDUCTORES DE FURGONETAS Y AL IMPULSO DE MEDIDAS ESPECÍFICAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE ESTE TIPO DE VEHÍCULOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003332).

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I passem a la darrera de les proposicions no de llei, el punt número 6, relativa al reforç de la formació en seguretat viària per conductors de furgonetes i l'impuls de mesures específiques per millorar la Seguretat d'aquest tipus de vehicles.

La formula el Grup Parlamentari Socialista i per defensar-la, té la paraula sa senyoria, la senyora Jerez.

*Muchas gracias.*

*Pasamos a la última proposición no de ley, la número 6, relativa al refuerzo de la formación en seguridad vial para conductores de furgonetas y al impulso de medidas específicas para mejorar la seguridad de este tipo de vehículos. La formula el Grupo Parlamentario Socialista.*

*Para defenderla, tiene la palabra su señoría.*

El señor **JEREZ ANTEQUERA**: Muchas gracias, presidenta.

Las furgonetas desempeñan un papel esencial en el transporte ligero de mercancías y de reparto urbano. Su creciente presencia —yo diría que exponencial— en nuestras calles y carreteras conlleva importantes desafíos para la seguridad vial. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial ha alertado recientemente de que las furgonetas constituyen una asignatura pendiente de la seguridad vial en España. Entre los elementos diferenciales que inciden en la siniestralidad o los riesgos de las furgonetas destacan su doble uso, el profesional y el particular, con intensidades de circulación elevadas; la mayor antigüedad media del parque respecto a otros vehículos; las particularidades dinámicas del vehículo: masa, centro de gravedad, distancias de frenado; la realización frecuente de maniobras de carga y descarga en entornos urbanos congestionados, y la exposición prolongada a la conducción por motivos laborales.

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030 establece como prioridades la protección de usuarios vulnerables en el enfoque de sistema seguro, la reducción de comportamientos de riesgo y la mejora de la formación de los conductores como herramienta estructural de prevención. En este marco estratégico, los conductores de furgonetas constituyen un colectivo prioritario de intervención. Resulta, por ello, necesario reforzar la capacitación específica de estos conductores.

En consecuencia, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente propuesta no de ley para instar al Gobierno a, en primer lugar, impulsar un programa específico de formación en seguridad vial para conductores de furgonetas alineado con la Estrategia Española de Seguridad Vial 2030; una formación que incluya módulos formativos adaptados a las particularidades de estos vehículos y que contemplen, entre otros, una conducción segura basada en el enfoque de sistema seguro, o sea, con anticipación de riesgo y conducción defensiva; adaptación de la velocidad a entornos urbanos e interurbanos; gestión de distancias de seguridad y frenado con vehículos de mayor masa; protección de usuarios vulnerables;

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 22

interacción segura con peatones, ciclistas y motoristas; prevención de atropellos en maniobras de baja velocidad, visibilidad y ángulos muertos en vehículos de reparto; seguridad en operaciones de carga y descarga; factores humanos y prevención de conductas de riesgo, por ejemplo, la gestión de la fatiga en conducción profesional; prevención de distracciones tecnológicas; sensibilización sobre alcohol, drogas y medicamentos; gestión del estrés asociado a tiempos de reparto, y también conducción eficiente y tecnologías de seguridad.

En segundo lugar, promover la integración de esta formación en los cursos de obtención y renovación de permisos profesionales, en programas de formación continua en empresas con flotas de furgonetas y en planes de prevención de riesgos laborales vinculados a la conducción.

En tercer lugar, impulsar incentivos para empresas que acrediten planes de formación periódica en seguridad vial para sus conductores de furgonetas, por ejemplo, en contratación pública, y los términos y condiciones previstos en la normativa vigente y especialmente, como he dicho, en contratación pública.

En cuarto lugar, desarrollar campañas de sensibilización específica para estos vehículos alineadas con los objetivos de reducción de siniestralidad en la Estrategia Seguridad Vial 2030.

Y, por último, reforzar el análisis estadístico diferenciado de siniestralidad de furgonetas por parte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara, com no s'han presentat esmenes, passarem a la fixació de les posicions.

I en primer lloc, intervindrà pel Grup Parlamentari Republicà, sa senyoria, la senyora Granollers.

*Muchas gracias.*

*Ahora, como no se han presentado enmiendas, pasamos a la fijación de posiciones.*

*En primer lugar, intervendrá, por el Grupo Parlamentario Republicano, la señora Granollers.*

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

Amb el que els agrada barrejar diferents àmbits i és estrany que després d'escoltar la nefasta i populista intervenció del senyor Arribas, no posin un input molt clar pel que fa a la conducció de furgonetes amb tot aquest llençol que exposen. I sort que la de més gent llegim i no fem aquí una intervenció sense ni tan sols haver-nos llegit les propostes com sembla que ha fet el senyor Arribas.

De totes maneres, vostès s'han plantejat que el principal problema de la gent que condueixen les furgonetes és la precarietat laboral? Perquè clar, posen que estan repartint paquets amb unes exigències que clar que ho porten amb unes exigències. Vostès saben que els paquets d'Amazon es paguen a 5 cèntims per paquet? Quants paquets s'han de repartir perquè un conductor de furgonetes es guanye la vida? Aquest és el problema dels repartidors de paquets. Per tant, crec que el primer que s'hauria de fer és lluitar contra aquesta precarietat laboral, també, i una de les esmenes que nosaltres portem recurrentment és l'agilització de la jubilació anticipada dels conductors professionals. Vostès ho posen aquí, conductors que estan cansats i estressats. Potser comença a ser hora de que aquests conductors també puguin jubilar-se.

I després una cosa que fa moltíssima falta, que també l'hem demanat per activa i per passiva és les ajudes a la renovació d'aquests vehicles. Una renovació de vehicles de les furgonetes d'última milla que fossin vehicles elèctrics, no podem anar amb les ajudes que donem ara. Estem donant ajudes a qui es pot permetre comprar-se un vehicle elèctric perquè quan tu dones una ajuda tres anys més tard de la compra és que aquella persona se'l podia comprar. Per tant, el que fa falta és no tanta precarietat laboral i més ajudes a les persones que estan conduint tot el dia i ho tenen molt fàcil de veure. Aquestes furgonetes han de passar a les ITV. Per què no s'estan donant ajudes a la compra del vehicle elèctric mitjançant la informació que es pot donar a les ITV? Si tu estàs fent molts quilòmetres i a més a més amb recorreguts de transport d'última milla, per què no estem ajudant a què es comprin vehicles elèctrics? Fora bo pel canvi climàtic, fora bo per aquests treballadors i segurament també per aquesta formació amb les dades.

Per tant, tot i que em sembla molt bé, nosaltres ens abstindrem perquè falta molta més concreció amb el problema real dels transportistes.

Gràcies.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 23

*Gracias, presidenta.*

*Aunque les guste mezclar diferentes ámbitos, es extraño que, después de escuchar la populista intervención del señor Arribas, no pongan un input muy claro en lo que se refiere a la conducción de furgonetas con todo ese abanico de cosas que exponen y que no hagamos aquí una intervención sin habernos leído las propuestas, como parece que ha hecho el señor Arribas.*

*De todas maneras, ¿ustedes se han planteado que el principal problema de los que conducen las furgonetas es la precariedad laboral? Porque, claro, están repartiendo paquetes con unas exigencias. ¡Pues claro que lo hacen con unas exigencias! ¿Saben ustedes que los paquetes de Amazon se pagan a 5 céntimos por paquete? ¿Cuántos paquetes hay que repartir para que un conductor de furgoneta se gane la vida? Ese es el problema de los repartidores de paquetes. Por eso, lo primero que habría que hacer es luchar contra esta precariedad laboral también, y una de las enmiendas que nosotros traemos recurrentemente es que se gestione la jubilación anticipada de los conductores profesionales. Ustedes hablan de eso aquí, de conductores cansados y estresados. Quizá empieza a ser hora ya de que esos conductores puedan jubilarse.*

*Después, una cosa que hace muchísima falta y que también les hemos pedido por activa y por pasiva son las ayudas a la renovación de los vehículos. Una renovación de vehículos para que esas furgonetas fueran vehículos eléctricos no se puede hacer. Estamos dando ayudas a quien se puede permitir comprarse un vehículo eléctrico, porque cuando tú das una ayuda tres años más tarde de la compra es que esa persona se lo podía comprar. Por lo tanto, lo que hace falta es no tanta precariedad laboral y más ayudas a las personas que están conduciendo todo el día. Y lo tienen muy fácil verlo. Estas furgonetas tienen que pasar las ITV. ¿Por qué no se dan ayudas a la compra de vehículo eléctrico mediante la información que se puede dar en las ITV? Si tú haces muchos kilómetros y además con recorridos de transporte dentro de la anilla, ¿por qué no ayudamos a que se compren vehículos eléctricos? Sería bueno para el cambio climático, para estos trabajadores y también para todo lo demás.*

*Por eso, aunque me parece muy bien, nosotros nos vamos a abstener, porque aquí falta mucha más concreción con el problema real de los transportistas.*

*Muchas gracias.*

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara, pel Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR, sa senyoria, el senyor Guijarro.

*Muchas gracias.*

*Ahora, por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, tiene la palabra el señor Guijarro.*

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

Compartiendo la inquietud de la compañera de Esquerra Republicana precisamente porque la precariedad es uno de los motivos de mayor riesgo de la conducción y está en la raíz de tantos problemas que acechan diariamente a la clase trabajadora, yo sí creo que el contenido de esta proposición no de ley es positivo. Es verdad que es vago, una proposición no de ley, por lo general, suele tener perfiles algo más difusos, pero a mí me parece que el espíritu de esta iniciativa va orientado también a establecer una serie de reglas y de regulaciones que pretenden afectar al mundo de la empresa, que es efectivamente donde se puede atajar el problema que usted señalaba y con el que estoy completamente de acuerdo.

Sí me parece que este es el camino, el de ir, efectivamente, introduciendo en las legislaciones laborales y de transporte este tipo de cuestiones. Me parece que está bien medido porque no introduce cambios sustanciales en el sistema de obtención de los carnés de conducir. Tal y como está estructurado ahora mismo, es lo que se llama MMA, la masa máxima autorizada, la que establece qué grado de carné corresponde en función de qué furgoneta, y me parece que ahora mismo esta distinción es correcta. Habría que —como propone esta iniciativa— esforzarse quizá un poco más en la concienciación, en la formación y en los detalles que aquí se especifican.

Yo, particularmente —y en el minutito que me queda—, les puedo contar mi pequeña experiencia, que no es mucha porque yo no dejo de ser una rata urbana de por aquí, pero de joven tenía mi banda de música y, evidentemente, quien tiene una banda de música tiene una furgoneta alquilada o comprada y, desde luego, vieja. Ahora, visto con la perspectiva del tiempo, a mi hija, desde luego, no le dejaría hacer lo que yo hice hace treinta años con esa furgoneta, y me hubiera gustado que alguien en aquel momento me hubiera agarrado un poco de las solapas (**risas**) y me hubiera dicho: Ojo con manejar un vehículo de este tonelaje, porque te lleva a todos los sitios, es capaz de cargar con una batería y con bajos, con

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 24

equipos y demás, pero también puede ser una herramienta de muerte mal manejada. Y es cierto que eso tiene que saberse, porque las tragedias siempre llegan demasiado pronto. Así que votaremos a favor.

Gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Pel Grup Parlamentari VOX, sa senyoria, el senyor García Gomis.

*Muchas gracias.*

*Por el Grupo Parlamentario VOX, su señoría, el señor García Gomis.*

El señor **GARCÍA GOMIS**: Muchas gracias, presidenta.

Como cuestión previa, quisiera agradecer las palabras del señor portavoz del Grupo Socialista con las víctimas de Ontinyent. Ojalá hubiéramos escuchado las mismas palabras y con la misma empatía hacia las cuarenta y seis víctimas de Adamuz por parte del ministro Óscar Puente. **(Rumores).**

Yendo a la cuestión, está claro que las furgonetas son una parte esencial de la economía real: del autónomo, del repartidor, del instalador, del pequeño comercio y del transportista, que empiezan incluso antes de que los ministerios abran la persiana. Sí, lo reconocemos, hay un problema de siniestralidad, pero convertir cada problema real de España en un curso, una campaña, un observatorio, una guía o una nueva carga administrativa no es política pública ni es solucionar; es más burocracia y más demagogia con membrete oficial.

Lo que nos trae el Grupo Socialista hoy es una iniciativa que suena muy bien, pero que no cambia nada de fondo. Aquí se habla de formación, de sensibilización, de incentivos, de planes, de integración en cursos, de adaptación a flotas electrificadas, pero no hablan de lo que sufren miles de conductores cada día: jornadas tensionadas, presión por tiempos de entrega, falta de zonas de carga y descarga, carreteras mal conservadas —según la propia Fiscalía, uno de cada tres accidentes son por causa del mal estado de las carreteras—; por no hablar de los polígonos mal conectados o mal iluminados, vehículos y flotas envejecidas y una Administración que muchas veces, como se demuestra, exige mucho y ayuda muy poco. Aquí está el error, porque pretenden hacerte creer que el problema principal es que el conductor no sabe conducir, y no es así, señorías. **(Rumores).** Es que muchas veces se les aprieta mucho en los puestos de trabajo, no tienen donde descargar —los que hemos trabajado conduciendo furgonetas sabemos perfectamente lo que es esto—, se les obliga a circular muchas veces por carreteras secundarias en muy mal estado, mal iluminadas, mal señalizadas y con vehículos muchas veces envejecidos, porque si muchísima gente no se puede comprar un vehículo nuevo, imagínese usted comprarse una furgoneta eléctrica con lo que cuesta, que prácticamente se dobla el precio. Es decir, ustedes viven de espaldas a la realidad.

Esta misma semana, siete fallecidos, entre ellos, dos motoristas y un ciclista. ¿No saben conducir los motoristas ni los ciclistas? Tenemos el problema continuo y perpetuo de que se ha abandonado el mantenimiento de nuestras carreteras, de nuestras infraestructuras, y a lo que se están enfrentando los conductores de furgonetas —todos los que nos están escuchando y nos escucharán— es que van con el pie en la chapa todo el día porque, de no hacerlo, no llegan. El problema que tenemos hoy en día con la furgoneta es que muchos trabajadores, para cumplir los objetivos y poder ganarse un mínimo salario digno, tienen que ir todo el día a piñón. Y así está sucediendo. Cualquier autónomo con el que ustedes hablen se lo dice: Oiga, yo no tengo una furgoneta de quince años por gusto; no la puedo cambiar porque la empresa me da lo que me da: me da para poner un plato en casa, pagar mi cuota de autónomo de 400 euros —ustedes han vuelto a subir autónomos otra vez— y no me da para cambiar la furgoneta. No es que no sepa conducir, es que la realidad que sufren los ciudadanos va mucho más allá, y esta PNL intenta desviar la cuestión, que es la falta de mantenimiento de las carreteras, la imposibilidad de cambiar las flotas y, sobre todo, esa situación tan precaria del mercado laboral que ustedes pretenden esconder.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Finalment, pel Grup Parlamentari Popular, sa senyoria, el senyor Ramajo.

*Muchas gracias.*

*Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular, su señoría, el señor Ramajo.*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 25

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

Señorías del Grupo Socialista, traen hoy aquí un texto para pedir al Gobierno que solucione algo que han potenciado ustedes mismos por su incapacidad para gobernar en estos siete años y para que se implanten medidas de prevención efectiva en seguridad vial. Hoy proponen atajar el problema de siniestralidad de las furgonetas —otra asignatura pendiente de su DGT—, y solo cuando el Observatorio Nacional de Seguridad Vial alerta del aumento de los accidentes y ya no pueden esconderlo. Traen un texto sin ninguna autocrítica, consecuencia directa de todos estos años en los que han estado desgobernando, porque el número de accidentes de furgonetas ligeras se ha multiplicado por su inacción, sumado a las nuevas formas de negocio que demanda la sociedad que no han tenido ustedes en cuenta. La siniestralidad de estos vehículos ha aumentado por su falta de medidas económicas para paliarla. Pagamos más impuestos que nunca, pero recibimos peores servicios que nunca y también la peor formación en seguridad vial en años. Su texto solo hace diagnósticos superficiales y no asume su culpa en todo esto.

El parque automovilístico español tiene una antigüedad media altísima, por encima de nuestros vecinos. Los turismos superan ya los catorce años y las furgonetas y vehículos comerciales están en quince años. El problema no es nuevo; es culpa de su Gobierno, porque no existe un plan integral de renovación de flotas y furgonetas y porque su Gobierno es culpable de no ofrecer ni proporcionar formación específica y adecuada a estos conductores. También son culpables de no apostar con determinación por la promoción del vehículo eléctrico en furgonetas y en flotas más modernas y seguras; porque no han desarrollado en estos años campañas de sensibilización específicas para estos vehículos; porque se han centrado en la sanción y recaudación y no en la prevención; porque no han desglosado el análisis estadístico diferenciado de siniestralidad de este tipo de vehículos, y porque su Gobierno no ha mejorado las condiciones laborales de reparto de este tipo de trabajadores. Han sido siete años de asfixia fiscal y de ausencia de ayudas suficientes del Gobierno lo que han convertido la renovación de un vehículo en un lujo inasumible para miles de autónomos y empresas.

Ustedes echan la culpa al conductor y luego apelan a la Estrategia de Seguridad Vial 2030, pero hacen un uso decorativo de ella, porque para que funcione se necesita de un enfoque integral que incluya los vehículos, las infraestructuras y las condiciones reales de circulación. Sin esas medidas integrales, que no plasman en este texto, el problema siempre va a persistir. Llevan siete años sin hacer nada en esta materia, y hoy traen aquí esta iniciativa para intentar vestir su fracaso en materia de seguridad vial. Su propuesta necesitaría de una redacción completamente nueva que recoja todo lo que he expuesto con anterioridad y que de verdad solucione la siniestralidad en furgonetas, que es lo que hará el Partido Popular cuando llegue al Gobierno.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

*Muchas gracias.*

### PROPOSICIONES NO DE LEY. (VOTACIÓN).

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies. Doncs ara ja podriem passar a la votació, però per això cal que situin bé en els seus seients. Per exemple, la diputada de VOX ha de seure a l'altre costat, al seient del costat. I el senyor Alonso crec que ha de seure davant. Perfecte. Crec que ara sí. Allà tot bé.

Mentrestant els informo que la PNL cinquena, la representant del Grup Republicà ha demanat per punts. D'acord? Es votarà per punts. La cinquena, la del Grup Republicà.

I del Grup Popular, ens hi dirien la segona i la tercera si accepten esmenes o s'ha de votar en els seus termes?

*Ahora ya podríamos pasar a las votaciones, pero para eso es importante que se coloquen bien en sus escaños. Por ejemplo, la diputada de VOX tiene que sentarse en el otro lado, en el escaño de al lado, y el señor Alonso creo que tiene que sentarse delante. Creo que ahora sí, ¿verdad? Allí está todo bien.*  
**(Pausa).**

*Mientras tanto, les informo de que la representante del Grupo Republicano ha pedido que la quinta PNL se vote por puntos. ¿De acuerdo? Se va a votar por puntos.*

*¿El Grupo Popular nos diría si en la segunda y la tercera PNL aceptan enmiendas o hay que votarlas en sus términos?*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 26

La señora **VEDRINA CONESA**: Presidenta, en la segunda, de la cual he sido ponente, no podemos admitir la enmienda por modificar sustancialmente el contenido de la proposición.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: ¿La tercera?

*¿Y la tercera?*

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: Han presentado enmiendas el Partido Socialista y VOX, pero no las aceptamos.

La señora **PRESIDENTA**:

Se vota en sus términos. Perfecto.

En la cuarta, del Grup Parlamentari SUMAR, s'accepta la del Grup Socialista i no la del PP. Perfecte.

*En la cuarta, del Grupo Parlamentario SUMAR, se acepta la del Grupo Socialista y no la del PP. (Asentimiento). Perfecto.*

Passem a la votació de la primera proposició no de llei, relativa a l'elaboració de plans d'actuació per a la millora de les condicions de seguretat en els passos de vianants. Es vota en els seus propis termes. Comencem la votació.

*Pasamos a la votación de la primera proposición no de ley, relativa a la elaboración de planes de actuación para la mejora de las condiciones de seguridad en los pasos de peatones. Se vota en sus propios términos.*

*Comienza la votación. (Pausa).*

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 34; a favor, 17; en contra, 4; abstenciones, 13.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprovada per 17 vots a favor, 4 en contra i 13 abstencions.

Passem a la segona proposició no de llei, per a l'estudi de models alternatius i les millores per al sector de la formació de conductors.

Iniciem la votació.

*Queda aprobada.*

*Pasamos a la segunda proposición no de ley, para el estudio de modelos alternativos y las mejoras para el sector de la formación de conductores.*

*Comienza la votación. (Pausa).*

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 34; a favor, 17; en contra, 15; abstenciones, 2.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprovada per 17 vots a favor, 15 en contra i 2 abstencions.

Passem al tercer punt, que es la proposició no de llei relativa a la urgent necessitat d'actuar davant el greu deteriorament de la xarxa viària espanyola i la seva incompatibilitat amb l'estratègia de la seguretat viària. Es vota en els seus propis termes.

S'inicia la votació.

*Queda aprobada.*

*Pasamos al tercer punto, que es la proposición no de ley relativa a la urgente necesidad de actuar ante el grave deterioro de la red viaria española y su incompatibilidad con la estrategia de seguridad vial. Se vota en sus propios términos.*

*Comienza la votación. (Pausa).*

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 34; a favor, 15; en contra, 16; abstenciones, 3.**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 27

La señora **PRESIDENTA**: No s'aprova aquesta proposició amb 15 vots a favor, 16 en contra i 3 abstencions.

Passem a la quarta proposició no de llei, sobre la no privatització de la patrulla d'helicòpters i els centres de gestió de trànsit amb l'esmena presentada pel Grup Parlamentari Socialista.

S'inicia la votació.

*No se aprueba esta proposición.*

*Pasamos a la cuarta proposición no de ley, sobre la no privatización de la patrulla de helicópteros y los centros de gestión de tráfico, con la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.*

*Comienza la votación. (Pausa).*

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 34; a favor, 16; en contra, 4; abstenciones, 14.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprovada questa proposició per 16 vots a favor, 4 en contra i 14 abstencions.

Passem al punt número 5 que votarem per punts. És la proposició no de llei sobre el traspàs al Servei Català de Trànsit dels Mitjans i de les Competències en matèria d'organització i realització dels exàmens de conduir.

Punt número 1.

S'inicia la votació.

*Queda aprobada.*

*Pasamos a la proposición número 5, que les recuerdo que vamos a votar por puntos. Es la proposición no de ley sobre el traspaso al Servicio Catalán de Tránsito de los Medios y de las Competencias en materia de organización y realización de los exámenes de conducir.*

*Punto número 1.*

*Comienza la votación. (Pausa).*

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 34; a favor, 5; en contra, 3; abstenciones, 26.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprovat el punt número 1 per 5 vots a favor, 3 en contra i 26 abstencions.

Passem ara a la votació del punt número 2.

S'inicia la votació.

*Queda aprobado.*

*Pasamos ahora a la votación del punto número 2.*

*Comienza la votación. (Pausa).*

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 34; a favor, 5; en contra, 29.**

La señora **PRESIDENTA**: No s'aprova aquest punt de la proposició amb 5 vots a favor, 29 en contra i cap abstenció.

Passem ara a la votació del punt número 3.

S'inicia la votació.

*No se aprueba este punto.*

*Pasamos ahora a la votación del punto número 3.*

*Comienza la votación. (Pausa).*

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 34; a favor, 5; en contra, 29.**

La señora **PRESIDENTA**: No s'aprova aquest punt amb 5 vots a favor, 29 en contra i cap abstenció.

I passem a la darrera de les proposicions no de llei, el punt número 6, relativa al reforç de la formació en Seguretat viària per a conductors de furgonetes i a l'impuls de les mesures específiques per a millorar la Seguretat d'aquest tipus de vehicles. Es vota en els seus propis termes.

S'inicia la votació.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 547

27 de abril de 2026

Pág. 28

*No se aprueba este punto.*

*Y pasamos a la última de las proposiciones no de ley, el punto número 6, relativa al refuerzo de la formación en seguridad vial para conductores de furgonetas y al impulso de medidas específicas para mejorar la seguridad de este tipo de vehículos. Se vota en sus propios términos.*

*Comienza la votación. (Pausa).*

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 34; a favor, 15; en contra, 4; abstenciones, 15.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada aquesta proposició amb 34 vots a favor, 4 en contra i 15 abstencions.

Moltes gràcies i s'aixeca la sessió.

Bona tarda.

*Queda aprobada.*

*Muchas gracias.*

*Se levanta la sesión.*

**Eran las cinco y cincuenta minutos de la tarde.**

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