



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2026

XV LEGISLATURA

Núm. 565

## SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 11

celebrada el lunes 18 de mayo de 2026

### ORDEN DEL DÍA

Comparecencia del director general de Tráfico (Navarro Olivella).

- Para presentar el balance de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 en relación con el bienio 2022-2023, así como para informar de la previsión sobre medidas de la estrategia para el bienio 2024-2025. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000187) ..... 3
- Para informar de la falta de personal en las jefaturas de Tráfico en Cataluña y el colapso en las listas de espera para examinarse de los distintos permisos de circulación con vehículos a motor en Cataluña. A petición del Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 212/000288) .... 3
- Para informar sobre la memoria de actividades en relación con la Estrategia de Seguridad Vial 2022-2023 y las medidas propuestas de cara al bienio 2024-2025. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000299) ..... 3
- Para informar sobre las previsiones de modificación de la normativa en relación con la reducción de la tasa de alcohol permitida para todos los conductores y otras medidas incluidas en el «Real Decreto en materia de protección a usuarios vulnerables de la vía, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre». A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000300) ..... 3

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 2

- A fin de que informe sobre la aplicación y efectos de la nueva disposición normativa cuya vigencia comenzará a aplicarse a partir del año 2026. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000751) ..... 3
- Para informar sobre el alcance, efectos y aplicación de la nueva disposición normativa que impone la obligatoriedad del uso de la señal V-16 en vehículos a partir de enero del año 2026. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000762) ..... 3
- Para que informe sobre los motivos para hacer obligatorio el dispositivo de preseñalización de peligro V-16 con conexión telemática a la plataforma DGT 3.0. A petición del Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 212/000767) ..... 3
- Para informar sobre la falta de seguridad jurídica, información a la ciudadanía y planificación administrativa en cuanto a la aplicabilidad, uso e imposición de sanciones en el marco de la implementación de la señal V-16, obligatoria desde el mes de enero de 2026, así como de las deficiencias denunciadas durante el procedimiento de homologación de las balizas. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000780) ..... 4
- Para dar cuenta de sus declaraciones sobre limitar la libertad de movimiento de los españoles mediante la prohibición de la entrada a las ciudades con vehículo privado. A petición del Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 212/000788) ..... 4
- Para que informe sobre el impacto del estado de conservación de las infraestructuras viarias en la seguridad vial. A petición del Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 212/000806) ..... 4

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 3

### SESIÓN DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL CELEBRADA EL LUNES 18 DE MAYO DE 2026

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

#### COMPARECENCIA DEL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO (NAVARRO OLIVELLA):

- PARA PRESENTAR EL BALANCE DE LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2030 EN RELACIÓN CON EL BIENIO 2022-2023, ASÍ COMO PARA INFORMAR DE LA PREVISIÓN SOBRE MEDIDAS DE LA ESTRATEGIA PARA EL BIENIO 2024-2025. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000187).
- PARA INFORMAR DE LA FALTA DE PERSONAL EN LAS JEFATURAS DE TRÁFICO EN CATALUÑA Y EL COLAPSO EN LAS LISTAS DE ESPERA PARA EXAMINARSE DE LOS DISTINTOS PERMISOS DE CIRCULACIÓN CON VEHÍCULOS A MOTOR EN CATALUÑA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 212/000288).
- PARA INFORMAR SOBRE LA MEMORIA DE ACTIVIDADES EN RELACIÓN CON LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2022-2023 Y LAS MEDIDAS PROPUESTAS DE CARA AL BIENIO 2024-2025. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000299).
- PARA INFORMAR SOBRE LAS PREVISIONES DE MODIFICACIÓN DE LA NORMATIVA EN RELACIÓN CON LA REDUCCIÓN DE LA TASA DE ALCOHOL PERMITIDA PARA TODOS LOS CONDUCTORES Y OTRAS MEDIDAS INCLUIDAS EN EL «REAL DECRETO EN MATERIA DE PROTECCIÓN A USUARIOS VULNERABLES DE LA VÍA, POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN, APROBADO POR REAL DECRETO 1428/2003, DE 21 DE NOVIEMBRE». A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000300).
- A FIN DE QUE INFORME SOBRE LA APLICACIÓN Y EFECTOS DE LA NUEVA DISPOSICIÓN NORMATIVA CUYA VIGENCIA COMENZARÁ A APLICARSE A PARTIR DEL AÑO 2026. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000751).
- PARA INFORMAR SOBRE EL ALCANCE, EFECTOS Y APLICACIÓN DE LA NUEVA DISPOSICIÓN NORMATIVA QUE IMPONE LA OBLIGATORIEDAD DEL USO DE LA SEÑAL V-16 EN VEHÍCULOS A PARTIR DE ENERO DEL AÑO 2026. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000762).
- PARA QUE INFORME SOBRE LOS MOTIVOS PARA HACER OBLIGATORIO EL DISPOSITIVO DE PRESEÑALIZACIÓN DE PELIGRO V-16 CON CONEXIÓN TELEMÁTICA A LA PLATAFORMA DGT 3.0. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 212/000767).

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 4

- **PARA INFORMAR SOBRE LA FALTA DE SEGURIDAD JURÍDICA, INFORMACIÓN A LA CIUDADANÍA Y PLANIFICACIÓN ADMINISTRATIVA EN CUANTO A LA APLICABILIDAD, USO E IMPOSICIÓN DE SANCIONES EN EL MARCO DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA SEÑAL V-16, OBLIGATORIA DESDE EL MES DE ENERO DE 2026, ASÍ COMO DE LAS DEFICIENCIAS DENUNCIADAS DURANTE EL PROCEDIMIENTO DE HOMOLOGACIÓN DE LAS BALIZAS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000780).**
- **PARA DAR CUENTA DE SUS DECLARACIONES SOBRE LIMITAR LA LIBERTAD DE MOVIMIENTO DE LOS ESPAÑOLES MEDIANTE LA PROHIBICIÓN DE LA ENTRADA A LAS CIUDADES CON VEHÍCULO PRIVADO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 212/000788).**
- **PARA QUE INFORME SOBRE EL IMPACTO DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EN LA SEGURIDAD VIAL. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 212/000806).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Se abre la sesión.

Buenas tardes. Me ha pedido la presidenta que la excusemos, vendrá unos minutos más tarde, pero, en atención a la comparecencia del señor director de la Dirección General de Tráfico, empezamos ya.

La sesión de la comisión de hoy es una comparecencia para sustanciar las siguientes solicitudes: para presentar balance de la Estrategia de Seguridad Vial 2030, pedida por el Grupo Parlamentario Popular; para informar sobre la falta de personal en las jefaturas de Tráfico en Cataluña, del Grupo Parlamentario Republicano; para informar sobre la memoria de actividades de la Estrategia Vial 2022-2023, del Grupo Parlamentario Popular; para informar sobre las previsiones de modificación de la normativa sobre tasas de alcohol, del Grupo Parlamentario Popular; para que informe sobre la aplicación y efectos de la nueva disposición normativa, del Grupo Parlamentario Popular; sobre alcance, efectos y aplicación de la V-16, del Grupo Parlamentario Popular; sobre la V-16 también, del Grupo Parlamentario VOX; sobre la falta de seguridad jurídica, información a la ciudadanía y planificación administrativa de la V-16, también del Grupo Popular; para dar cuenta de sus declaraciones sobre limitar la libertad de movimiento de los españoles mediante la prohibición de la entrada a ciudades con vehículo privado, del Grupo Parlamentario VOX, y sobre el impacto del estado de conservación de las infraestructuras viarias, del Grupo Parlamentario VOX.

Les recuerdo que en la Mesa del pasado 14 de abril se acordó la tramitación de manera acumulada de todas las solicitudes de comparecencia del orden del día. En cuanto a los tiempos de intervención se acordó que el director general de Tráfico intervendrá sin límite de tiempo y, a continuación, abriremos un turno de fijación de posiciones para que los grupos intervengan por un tiempo máximo de doce minutos a repartir en este turno y en el de réplica. En este turno de réplica, para responder a las preguntas formuladas, intervendrá primero el director general de Tráfico sin límite de tiempo y luego los grupos parlamentarios que hubiesen pedido la palabra inicialmente y reservado tiempo de los doce minutos iniciales.

Así, sin más, damos la bienvenida a don Pere Navarro Olivella, director general de Tráfico, a quien agradecemos su presencia hoy aquí. Gracias, Pere.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Gracias.

Buenas tardes a todos.

El compareciente no tiene prisa y en la DGT decimos que las prisas matan, con lo cual somos muy de las cosas a su ritmo. En primer lugar, queremos desear una pronta recuperación para la guardia civil de Tráfico Minerva Gil que fue atropellada la semana pasada por un autocar en Madrid y que está en la UCI. Nuestros mejores deseos de pronta recuperación para esta agente de Tráfico.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 5

En segundo lugar, agradezco la invitación para comparecer aquí. Me explico. Una vez metido en el día a día, uno no tiene tiempo de parar y pensar, y la comparecencia te ofrece y te obliga la posibilidad de parar, ordenar un poco las ideas, buscar cuatro datos y demás, con lo cual agradezco sinceramente la invitación para comparecer aquí. Y, de hecho, es un privilegio comparecer ante ustedes.

Hay tres pilares institucionales para la política de seguridad vial: uno lo componen ustedes, por parte del Legislativo; otro es el fiscal, por parte del Poder Judicial, y el otro es la DGT por parte del Ejecutivo. Somos los tres pilares institucionales sobre los que descansa la política de seguridad vial. Y la comisión, con sus proposiciones no de ley y sus comparecencias, ayuda y acompaña al desarrollo de la política de seguridad vial.

Quiero empezar con una pequeña reflexión que creo que vale la pena hacer sobre los puntos fuertes de la política de seguridad vial en nuestro país.

Primero, haber colocado a las víctimas en el centro de la política de seguridad vial. Les hemos dado voz y visibilidad. Hemos pasado del dolor en su casa y solas al activismo y el compromiso, con lo cual nos envidian en toda Europa por las asociaciones y por el activismo y el compromiso de las asociaciones de víctimas. Segundo, la sociedad civil. Aviso: este es un gran país, tenemos una sociedad civil activa y comprometida. Tenemos una cantidad de fundaciones, asociaciones y ONG que son las que nos acompañan y, de alguna manera, las que nos ayudan a la política de seguridad vial. Atención a la sociedad civil que hay en este país. Tercer punto que creo que vale la pena señalar, hemos hecho una política de estabilidad. No es como en otras áreas, que cada vez que cambie el Gobierno tiene que cambiar la ley. No, no, esto es un continuo. Gobierna quien gobierne llevamos un proceso continuo de avance y mejora en seguridad vial. La estabilidad es un punto positivo que ayuda al desarrollo de la política de seguridad vial. Y el último punto fuerte es que el secreto de la seguridad vial está en hacer cumplir la ley de tráfico. No lo digo yo, lo dice la Unión Europea, que dice que hacer cumplir la ley de tráfico es la forma más eficaz de reducir los siniestros y sus consecuencias. Luego añade que los países que disponen de sistemas de autoridad más eficaces son los que obtienen mejores resultados. Y añade: Concéntrese, no se disperse, en lo básico y fundamental: cinturón, casco, velocidad, alcohol, distracciones y reincidentes. Y esta es la fórmula. Estos son los puntos básicos en los que descansa la política de seguridad vial desde hace tiempo en nuestro país.

Sobre seguridad vial, hay que diferenciar entre carretera y ciudad. Son dos mundos distintos para la política de seguridad vial. Carretera, tres apuntes. Uno, el año pasado lo cerramos con 1119 fallecidos, un 3% menos que el año anterior. Y del orden de 5000 heridos graves. Esto quiere decir que hay cinco heridos graves por cada fallecido en el ámbito de nuestras carreteras. Hubo treinta y seis días con cero fallecidos. Ojo, en este país, con los 165 000 kilómetros de carreteras que tenemos y con el tráfico que hay, un día de cero accidentes es una fiesta para la DGT y tiene su mérito. Treinta y seis días marca ya una tendencia. El año anterior hubo veintiocho días de cero víctimas y el anterior veinticuatro. Con lo cual parece que podemos estar en un cierto avance. El 30% de los fallecidos son en autopista y autovía y el otro 70% en las carreteras convencionales. ¿Cuáles son las causas? La primera de todas son las distracciones. Atención, fue en el año 2015 cuando por primera vez las distracciones superaron al alcohol como primera causa de siniestros mortales. Esto tiene una explicación, el teléfono móvil es el que está detrás de las distracciones. En estos momentos hay un debate abierto sobre las pantallas ya que estos nuevos coches eléctricos van con una gran pantalla y todo va por pantalla. En el sector hay un debate abierto sobre esta proliferación de pantallas donde todo lo regulas por las pantallas. Creo que es un debate que conviene seguir con cierto interés.

La segunda causa de los accidentes es el alcohol. Del 28% de los siniestros mortales detrás está el alcohol. Con el alcohol lo hemos hecho todo y con todo quiere decir que, primero, empezamos con el conductor alternativo, uno de los que va contigo que no beba. Luego se promovió el uso de todo tipo de *banners* en congresos y para cualquier celebración. Tercero fue la cerveza 0,0. Ojo, la cerveza 0,0 nace en España, es de cerveceros españoles, y vinculada con la seguridad vial, con lo cual es un tema de España,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 6

que nace en España. El 14% del consumo de cerveza es 0,0. El año pasado, según dice el sector, bajó un poco —poco, pero bajó— el consumo de cerveza y siguió subiendo el consumo de cerveza 0,0. Además, yo creo que con la 0,0 se ha marcado tendencia, porque detrás de la 0,0 ha venido el tinto de verano 0,0, el vermú 0,0, la ginebra 0,0... En Barcelona hay una tienda solo de bebidas 0,0, con lo cual es una tendencia desde el punto de vista saludable, buena. Luego ha habido lo de la responsabilidad extendida, es decir, no es suficiente que si tú has bebido no conduzcas, sino que si alguien de los que está contigo ha bebido, es tu responsabilidad no dejarle que conduzca. Y, por último, cerramos el ciclo con la tolerancia cero del alcohol. Se hizo una proposición en base a propuestas de la OMS, de la sociedad civil, de asociaciones y entidades —en Suecia, en Noruega lo tienen en el 0,2— y la trasladamos aquí y esto está en el Congreso. Aquí la DGT hizo su trabajo, lo trajo al Congreso y aquí cada uno que asuma su responsabilidad.

La última causa es la velocidad; el 22% de los siniestros mortales están motivados por la velocidad. Aquí la única medida es usar radares. Aquí, en Francia, en el Reino Unido, en Holanda, en donde quieran, están los radares. Aquí poco a poco hemos colocado radares y esto nos ha permitido de alguna manera controlar la velocidad como factor de riesgo detrás de los siniestros mortales. Sé que hay una proposición de ley en estos momentos aquí para bajar el umbral de exceso de velocidad para que sea delito. Simplemente les daré unos datos que creo que para este debate pueden tener un cierto interés. Año 2024 —es del último del que tenemos datos de la Fiscalía—, 47 000 sentencias condenatorias por exceso de consumo de alcohol, 42 000 por conducir sin permiso, 691 por exceso de velocidad. Algo chirría. Me explico, la diferencia entre el tratamiento que tiene alcohol y conducir sin permiso con el Código Penal. Y luego simplemente quiero comentarles que estamos siguiendo con cierto interés que Francia aprobó el año pasado que cualquier exceso de 50 kilómetros por hora sobre el límite permitido sea delito, que vaya directamente al Código Penal. Son elementos interesantes en el debate nacional que tienen abierto.

Dentro de los retos que hay el primero es las salidas de la vía: el 43%, la mitad de los siniestros mortales en la carretera, fueron por salidas de la vía. Eres tú solo y tus circunstancias. No puedes culpar a nadie más, no, te has salido de la vía. Aquí hemos encargado un estudio en profundidad sobre las salidas de la vía. Sí que les puedo avanzar que del orden del 7% de los siniestros mortales tiene alguna relación con la somnolencia y la fatiga. Yo recuerdo un titular de un periódico en el que se llamaba la atención sobre esto porque decía: En España se vive bien, se come bien y se duerme mal. Algo de esto hay. Es un tema más de salud pública. Atención a las salidas de la vía.

Atención a los atropellos. Uno de cada diez fallecidos en la carretera es por atropello, lo cual llama la atención. Con esto estamos haciendo campañas contra los atropellos en carretera, llamando la atención, insistiendo en la importancia de llevar prendas reflectantes por la noche. Y aquí es donde aparece la V-16. Yo les voy a hacer una visión global de la política de seguridad vial incidiendo especialmente en los temas por los que está solicitada mi comparecencia. En relación con la V-16, simplemente diré que, respecto a lo que había antes, que eran los triángulos, todo son ventajas: para poner el triángulo tenías que bajar del coche, con la V-16 no; el triángulo no tenía luz, la V-16, mejor o peor, pero tiene una luz; el triángulo no estaba conectado, la V-16 está conectada. Al principio todo son ventajas. Tenemos del orden de 2500 conexiones diarias sobre incidencias en la carretera. Voy a hacer referencia a una carta que recibí hace unas dos semanas y que me llamó la atención. La carta era de un discapacitado que nos daba las gracias porque decía: No podía antes bajarme del coche para colocar el triángulo. Con la V-16 puedo colocar la baliza como elemento de seguridad. Es verdad que con la V-16 en este momento hay un cierto estancamiento de ventas. Tenemos reuniones periódicas con el sector y nos han dicho que han bajado las ventas, están las ventas estancadas. ¿Por qué? Ellos dicen, entre otras razones, porque, primero, se ha creado una cierta incertidumbre. El ciudadano dice que esto no está claro. ¿Por qué se ha creado esta incertidumbre? Primero, alguien fue a Bruselas a denunciar a la DGT porque no habíamos cumplido los requisitos de notificación y demás. Esto salió en todos los medios de comunicación, con lo cual el ciudadano dijo: La Comisión Europea va a prohibir la V-16. Lo explico tal y como lo he

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 7

vivido y como lo explican ellos. Segunda razón, hay una empresa quitamultas que presentó una denuncia ante un tribunal pidiendo que dejase de ser obligatoria la V-16. Sí, no tiene nada, pero salió en todos los medios de comunicación, ¿de acuerdo? Ahí también había una proposición no de ley pidiendo que la V-16 dejase de ser obligatoria, que fuera voluntaria, complementaria, y eso salió en todos los medios de comunicación. Y hace poco vi un meme que decía que la V-16 caduca. Caduca, pero a los once años, que es cuando acaba la SIM que lleva dentro. Por tanto, todo esto ha creado una cierta confusión. No se preocupen, para la operación verano vamos a dar un nuevo impulso a la V-16 para extender su uso y normalización porque es un elemento importante de seguridad vial. Al final, es un tema que salva vidas, por decirlo de alguna manera.

Motos. La moto es otro de los grandes retos que hay en la política de seguridad vial. Corresponden al 16% del parque y el 26% de los fallecidos. Las motos están en el Mediterráneo, en España, Francia, Italia y Grecia. En los países nórdicos no hay motos. Lo digo porque de los países nórdicos hemos copiado cosas, pero los países referentes en seguridad vial no tienen motos. Yo creo que el gran avance es que lo habitual es que las asociaciones de los motoristas estén peleadas con el Gobierno: el Gobierno culpa a los motoristas porque son unos imprudentes y los motoristas culpan al Gobierno porque no se preocupa por los motoristas y por que las carreteras sean seguras. Aquí hemos conseguido estar alineados, tanto ANESDOR como el Gobierno como las dos grandes asociaciones de motoristas que hay en España estamos todos alineados con un objetivo común: hacer de España un referente en la seguridad de los desplazamientos en moto. Y en ello estamos. Para ello tenemos un grupo de trabajo y en el que vamos tomando iniciativas. Ciudad: 488 fallecidos —es un 6% menos que en 2024— y 5000 heridos graves. Ojo, en la ciudad hay diez heridos graves por cada fallecido. En la carretera, cinco heridos graves por cada fallecido. Un descenso del 6% es importante. Yo creo que ha habido avances significativos, luego lo comentaremos. ¿Por qué? Yo creo que hay dos motivos. Uno, el límite de 30 kilómetros por hora, que supuso el calmado del tráfico en las ciudades; y el segundo, los planes de movilidad urbana, que están ayudando —y mucho— a la mejora de la seguridad vial en las ciudades. Esto es mérito de los ayuntamientos. Los ayuntamientos de este país se han subido al carro, saben que es importante la movilidad, saben que la movilidad tiene que ser segura. Y llevan ya tiempo tomando medidas para mejorar la seguridad en el ámbito de las ciudades.

¿Cuáles son los problemas de la ciudad? Los atropellos, la mitad de los fallecidos en la ciudad es por atropello. Hay estudios que dicen que España es el país de toda la Unión Europea en el que más se camina. Probablemente el clima ayude y también la longevidad, es decir, es un país de gente mayor y la gente mayor camina por razones de salud y por prescripción médica, con lo cual todo esto ayuda a que los desplazamientos a pie tengan una importancia primordial en las políticas de seguridad vial en las ciudades. Atropellos es el gran tema, pero otro son los motoristas. El 30% de los fallecidos en las ciudades son motoristas. Hay un dato que a mí me llamó la atención y es que en todo el año 2024 y en todas las ciudades españolas hubo un fallecido por atropello de patinete. Lo digo por algún momento en que había una inquietud aquí con los patinetes por si eran peligrosos, nos van a atropellar a todos... En todo el año y en todas las ciudades hubo un fallecido por atropello de patinete. Aquí que decir que el que lleva el patinete es el que realmente se lesiona y se hace daño, no tanto a terceros. En ese mismo año en toda España hubo dos fallecidos por atropello de bicicleta, y la presencia de las bicicletas es importante. Lo digo un poco para situar las cosas en su justo contexto. La mitad de los fallecidos por atropello son de mayores de 65 años. El gran tema es atropellos y gente mayor. Para los atropellos de la ciudad estamos haciendo campañas. Saben que hay un estudio que dice que uno de cada tres cruza mirando el móvil o hablando por el móvil. Estamos haciendo unas jornadas —la semana pasada hicimos una en A Coruña— sobre peatones y seguridad vial, en las que se habla de obstáculos en la acera, de pasos de peatones, de tiempos semafóricos para los pasos de peatones. Es un tema de especial trascendencia en la seguridad vial urbana. Para que se hagan una idea, Bilbao, 350 000 habitantes, en todo el año pasado tuvo un fallecido por siniestro de tráfico. Bilbao, es verdad que se ha declarado Ciudad 30 y que ha

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 8

hecho muchas cosas. Barcelona, 1 700 000 habitantes, llena de peatones, llena de motos, llena de bicicletas, once fallecidos en todo el año pasado, menos de uno cada mes. Repito, una ciudad de 1 700 000 habitantes. ¿Qué quiero decir? Quiero decir que estamos en un proceso de avance y mejora en la seguridad vial y que probablemente tenemos las ciudades más seguras de Europa desde el punto de vista del tráfico. Pero los retos son los que he comentado.

Educación y formación. Yo diría que la parte más humana y de largo recorrido en la política de seguridad vial es la política de educación y formación; pero es de largo recorrido. Tiene tres fases: antes de sacarse el permiso, para sacarse el permiso y una vez dispones del permiso. Antes de sacarse el permiso nos referimos a la LOMLOE, que se aprobó en 2020 y progresivamente se ha ido implantando. Ojo, porque esto supone que haya seguridad y movilidad en Primaria, Secundaria y Bachillerato. Era llevar estos valores y esa formación a las escuelas, ponerlas en el currículum obligatorio. Desde la DGT hemos hecho cursos para profesores, publicaciones, material y demás, para ofrecer a todos los colegios, pero este es un tema importante. Segundo tema, que yo creo que ha pasado desapercibido, pero que tiene un valor especial para nosotros: Formación Profesional. Por primera vez hay un título oficial y reglado sobre movilidad y seguridad vial. Lo hemos llevado a la Formación Profesional: titulado Técnico Superior en Movilidad Seguridad Vial. Ojo, tenemos cincuenta y dos centros de Formación Profesional que lo están implementando, que lo están dando. Y hay más demanda que oferta. ¿Por qué? Porque en el futuro va a haber planes de movilidad urbana, planes de movilidad de empresa, planes de movilidad de polígono industrial... Las políticas de movilidad van haciendo su camino y hay una demanda de profesionales. Y en la seguridad vial igual, hay cursos, pero no había ningún título oficial. No había ningún título reglado. Y lo hemos llevado a la Formación Profesional.

Respecto al permiso de conducir, vamos a ver si lo sé explicar. En la DGT llevamos dos cruces con resignación, una es «ustedes todo lo hacen para recaudar» y la otra es «hay miles y miles de jóvenes que no pueden examinarse». Ni la una ni la otra son exactamente ciertas. ¿Vale? Esperen que se lo explico. Dicen que faltan examinadores. Nunca son suficientes los examinadores, si me lo preguntan a mí; nunca son suficientes los guardias civiles de Tráfico, si me lo preguntan a mí; igual que nunca son suficientes los médicos o los profesores en la política de educación y seguridad vial. ¿De acuerdo? Pero la capacidad que tenemos es razonable. Me explico, en el fondo, uno tiene la impresión de que en este país tenemos un problema todos, es un problema colectivo: hemos pasado de 40 millones a 50 millones rápido. Probablemente los servicios públicos no han crecido con la misma rapidez con la que crecía la población, lo cual quiere decir que hay algunos temas en los que se nota este decalaje entre el aumento de población y los servicios públicos, de alguna manera, a la hora de atender a los ciudadanos. Esto es lo que estaría detrás. En todo caso, sepan que para sacarse el permiso de conducir cada año el número aumenta un 5%. Se dice que los jóvenes ya no se sacan el permiso de conducir; mentira. Es verdad que antes se lo sacaban a los 18 años y en grandes ciudades —y solo en grandes ciudades— se lo sacan ahora a los 27-28 años, cuando lo necesitan, pero se lo siguen sacando. Dicho de otra forma, cada año nos aumenta un 5% el volumen de ciudadanos que optan por sacarse el permiso de conducir, cada año hay 750 000 nuevos conductores. Más datos: más de 1 160 000 exámenes teóricos y más de 1 200 000 pruebas de circulación. Sobre la capacidad de exámenes hay ahora un debate abierto. En la DGT consideramos que, desde que tú apruebas el teórico hasta que te examinas del práctico, necesitas un mínimo de tres meses de preparación, de clases del práctico. Entonces hemos visto cuántos alumnos aprueban el teórico para, a los tres meses, saber qué capacidad tengo para hacer exámenes de conducción del práctico. Tengo un 180%, es decir, tengo un 80% más de capacidad para el práctico de los que me han aprobado el teórico del permiso de conducir. Todo esto es para poder encontrar algún elemento que me permitiera valorar un poco la capacidad que teníamos. Insisto, lo tenemos por provincias, y podemos ir actualizando cada tres meses la capacidad que tenemos. Pero tenemos una media de un 180%, es decir, tenemos más capacidad que los han aprobado el teórico del

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 9

permiso de conducir en los tres meses anteriores; por lo tanto, la capacidad es razonable. Además, saben que hay trece examinadores itinerantes y horas extras por las tardes, que los podemos ir desplazando allá donde se puede haber bajas por incapacidad laboral o traslados o cosas así. Ya saben que también en esta legislatura hemos aumentado la RPT —cosa que no es habitual en la Administración—, la plantilla de examinadores en 130. Hemos pasado de 903 a 1033. En la Oferta Pública de Empleo de 2025 se aprobó la creación de 100 puestos de examinador. Estos en septiembre se incorporarán a sus nuevos destinos, están en el curso de formación. Oferta de Empleo Público del 2026, 120 examinadores que en septiembre del año que viene se incorporarán a sus correspondientes destinos. Es verdad que aquí había un tema que nos preocupaba respecto a Baleares, Cataluña o el País Vasco. Como la oposición es en Madrid, en general en estos territorios no hay tampoco una cultura para entrar a la Administración Central, prefieren entrar en la Administración autonómica o en el Ayuntamiento. Hemos descentralizado las pruebas, ahora las convocatorias las hacemos en Barcelona, en Palma de Mallorca, en Bilbao, yo creo que en Valencia también y en Sevilla. En fin, hemos descentralizado las pruebas para el acceso.

Es verdad que hay un tema que nos preocupaba, que era el porcentaje de aprobados. Aprueban del orden del 50%. Hemos hecho dos cosas para incentivar la mejora, aumentar el aprobado. Vamos a publicar en la web el porcentaje de aprobados en teórico y en práctico de todas las autoescuelas. Repito: web, todas las autoescuelas, porcentaje de aprobados en el teórico y en el práctico, y que el ciudadano entre, que mire las de su entorno y que él libremente tome la decisión. Esto pretende incentivar el esfuerzo de mejora de la preparación de las autoescuelas. También es verdad que estamos incentivando con algo más de capacidad en CAPA, a las autoescuelas que más aprobados tienen.

Otra cuestión sobre el permiso de conducir; en estos momentos estamos trabajando con todas las autoescuelas, en un grupo de trabajo, porque hay una directiva europea que nos dice que tenemos que poner en marcha la conducción acompañada. Hay un grupo de trabajo con todas las autoescuelas en el que estamos trabajando para el diseño de la conducción acompañada en nuestro país.

Otro asunto, en estos momentos, el 98% de la formación y de los exámenes es con cambio de marchas manual, cuando algo más del 50% de los vehículos que matriculamos van con cambio de marchas automático. Tiene una explicación. Hasta ahora, si tú te examinabas de manual, podías llevar el cambio de marchas manual y el automático, pero si te examinabas solo del automático, no podías llevar el manual. Estamos con las autoescuelas buscando una fórmula para promover que haya más formación y más exámenes en cambio de marchas automático, porque el futuro es el cambio de marchas automático. La tendencia es clarísima, con lo cual ayudaría de alguna manera a la promoción del vehículo eléctrico.

Después de obtener el permiso de conducir hay dos cuestiones importantes: una son los cursos de recuperación de puntos —hay 1089 centros que imparten estos cursos, 6121 personas han realizado cursos de recuperación parcial y 6600 cursos de recuperación total de puntos— y la otra cuestión —a la que le tengo un especial cariño— son los cursos de conducción segura y eficiente. Esto se puso en marcha en febrero de 2025, y quienes los realicen obtienen 2 puntos adicionales. La idea es ofrecer una formación continua y que las empresas lleven a sus trabajadores, cada cinco años, a realizar un curso de conducción segura y eficiente, como una actualización de conocimientos para la conducción. Ya tenemos diecisiete centros con cursos homologados que reúnen las condiciones exigidas: 225 cursos de conducción segura y eficiente de motocicleta y 157 cursos de conducción segura y eficiente para turismos.

Respecto a las motos, quiero apuntar una cuestión: cuando estos cursos de conducción segura y eficiente estén consolidados y cubran razonablemente todo el territorio nacional, la idea —el proyecto, el objetivo— es exigir, para trabajar como repartidor en moto o *riders*, haber realizado previamente un curso de conducción segura y eficiente en motocicleta.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 10

Paso ahora a los canjes de permisos de conducir. El año pasado realizamos 22 000 canjes de permisos. Se trata de conductores procedentes de países extracomunitarios que han venido a España y que ya disponían de un permiso de conducción expedido en su país de origen, con el que España mantiene un convenio de canje. Aquí hay, además, una cuestión especialmente relevante: la falta de conductores profesionales. Habrán oído que faltan conductores profesionales de camión y, más aún, de autocar. España es un país turístico y, durante el verano, se realizan miles de excursiones de uno o varios días que dependen del transporte en autocar. Sin embargo, no disponemos de suficientes conductores, con lo cual estamos incorporando conductores profesionales procedentes de países extracomunitarios. España tiene, en este ámbito, una ventaja clara: Latinoamérica. ¿Por qué? Porque en muchos países latinoamericanos el transporte ferroviario tiene una presencia limitada y gran parte del transporte de mercancías se realiza por carretera. Eso significa que allí existe una importante bolsa de conductores profesionales. A ello se suma Marruecos. El año pasado homologamos o canjeamos 9381 permisos de conducción de camión, permiso C, y 3314 permisos D, de autocares. Los principales países de procedencia fueron, en este orden, Perú, Marruecos y Colombia. Tenemos, además, un análisis bastante detallado de los países de los que estamos incorporando conductores profesionales.

Y, por último, hay una cuestión a la que le tengo especial cariño y que considero estratégica: las inspecciones. El papel de la Administración es regular e inspeccionar. Punto. El año pasado realizamos 11 367 inspecciones a autoescuelas y centros de formación, especialmente vinculados a los cursos de recuperación de puntos. Hay, además, algunos datos sobre vehículos que creo que pueden resultar de interés. Les doy simplemente tres referencias. Primera: el 53% de los vehículos que se matriculan en España lo hacen a nombre de personas jurídicas, no de particulares. Es decir, administraciones públicas, empresas, compañías de *renting* y empresas de alquiler de vehículos. Segunda: el *renting* representa ya el 20% de las matriculaciones. Estamos matriculando más de 300 000 vehículos al año bajo esta modalidad. Y tercera: el 18% de las matriculaciones corresponde al *rent a car*, es decir, al alquiler de vehículos. Atención a este dato: España es ya el segundo país del mundo en volumen de alquiler de vehículos. Hemos superado a Francia e Italia, y probablemente Baleares y Canarias tienen mucho que ver en ello. En España contamos con un parque de aproximadamente 650 000 vehículos de alquiler, y el sistema funciona extraordinariamente bien.

En materia de renovación del parque automovilístico, la principal vía son las empresas de alquiler de vehículos, que renuevan sus flotas cada año y medio o cada dos años. Esos vehículos pasan posteriormente al mercado como seminuevos, en perfectas condiciones. Lo mismo ocurre con los vehículos de *renting*, que suelen incorporarse al mercado de segunda mano a los cuatro años, también como vehículos seminuevos y en muy buen estado. Esa es hoy la vía más importante para la renovación del parque de vehículos en España.

En cuanto a las bajas, cada año se retiran aproximadamente 1,1 millones de vehículos. Y aquí conviene destacar un aspecto importante: contamos con más de 11 000 grúas y más de 1000 centros autorizados de tratamiento de vehículos, un sistema que funciona razonablemente bien. De hecho, esta estructura nos permitió afrontar en su momento la gestión de los más de 3000 vehículos afectados y desaparecidos tras la dana. Sin el sistema de grúas y de centros de tratamiento de vehículos, habría sido imposible responder adecuadamente a un reto de esa magnitud.

Y una segunda cuestión: las ADAS, es decir, las ayudas avanzadas a la conducción. El gran salto adelante en materia de seguridad vial está viniendo del sector de la automoción y del enorme esfuerzo realizado en el desarrollo de estas tecnologías. Hace años, las ayudas avanzadas a la conducción estaban reservadas únicamente a los vehículos de alta gama. Sin embargo, poco a poco se han ido generalizando. Y, desde el 1 de julio de 2025, es obligatorio para matricular cualquier vehículo en la Unión Europea incorporar diez sistemas de ayuda avanzada a la conducción. Estamos hablando de sistemas de frenado automático, detección de ángulo muerto, alertas de cambio

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 11

involuntario de carril o sistemas de detección de somnolencia, entre otros. Es un salto inmenso y espectacular en términos de seguridad vial. Ahora bien, tenemos una asignatura pendiente: la divulgación de las ADAS y de sus ventajas. ¿Por qué? Porque el concesionario no siempre explica adecuadamente estas tecnologías; la autoescuela tampoco lo hace siempre; y la propia DGT probablemente tampoco ha realizado todavía toda la labor pedagógica necesaria. Ese es un reto compartido: divulgar mejor las ventajas de las ayudas avanzadas a la conducción.

En cuanto al vehículo conectado, hablamos del proyecto DGT 3.0, que ya conocen a través de la señal V-16 conectada. Y ahora vamos a dar un paso más con la implantación de conos conectados. Es decir, cuando haya operarios trabajando en la carretera, esos conos emitirán una señal integrada en el sistema de vehículo conectado. De este modo, los navegadores y sistemas de información del vehículo podrán alertar automáticamente a los conductores de que hay personal trabajando en tareas de conservación y mantenimiento de la vía. Se trata de seguir avanzando, paso a paso, hacia un ecosistema plenamente conectado y más seguro en carretera.

Y, por último, el vehículo autónomo. España es actualmente el país de la Unión Europea en el que más pruebas de vehículo autónomo se están realizando. El primero es el Reino Unido, aunque ya no forma parte de la Unión Europea. En nuestro caso, contamos ya con 16 autorizaciones de prueba para vehículos autónomos. ¿Qué significan estas pruebas? Pues que los fabricantes están realizando cientos de miles de kilómetros de ensayos por toda España con vehículos autónomos, siempre con una persona a bordo encargada de supervisar el sistema y registrar cualquier incidencia o anomalía que pueda detectarse. En definitiva, las grandes marcas han elegido España como uno de los territorios preferentes para el desarrollo y ensayo del vehículo autónomo. Y conviene tener una idea clara: durante mucho tiempo el vehículo autónomo se contempló con cierta distancia o relatividad, como una tecnología pensada únicamente para determinados entornos, por ejemplo, las autopistas. Sin embargo, su desarrollo está avanzando mucho más rápido de lo que todos pensábamos. Por tanto, tendremos que otorgar al vehículo autónomo la importancia estratégica que realmente tiene y merece.

Y termino con un par de apuntes relacionados con los vehículos. El primero tiene que ver con las autocaravanas. El crecimiento de este sector se ha disparado de una manera verdaderamente sorprendente. El año pasado se matricularon 12564 autocaravanas y, en lo que llevamos de año, las matriculaciones están creciendo a un ritmo del 21%. Hay un dato especialmente significativo: no se trata principalmente de vehículos destinados al alquiler, sino de matriculaciones realizadas por particulares. Es decir, no estamos ante un simple auge del mercado de alquiler de autocaravanas, sino ante un cambio de hábitos y de demanda por parte de los ciudadanos.

Y, para concluir, una reflexión sobre movilidad y seguridad vial. Si la movilidad funciona, la seguridad vial funciona. Si la movilidad es un caos, la seguridad vial difícilmente podrá funcionar adecuadamente. Ya contamos con un ministerio, con una estructura específica y con una ley aprobada el pasado mes de diciembre. Estamos hablando de un asunto estratégico de primer nivel. Hoy se trabaja en planes de movilidad urbana, planes de movilidad para polígonos industriales, planes de movilidad empresarial y muchas otras iniciativas orientadas a ordenar y hacer más eficiente el desplazamiento de personas y mercancías. El reto de todos es convertirnos en un referente en movilidad. Porque, después de la seguridad, viene la movilidad; y en la DGT llevamos años trabajando en este ámbito, plenamente conscientes de que una movilidad ordenada y eficiente es un requisito previo e indispensable para garantizar la seguridad vial.

¿Y qué tenemos por delante? El pasado 24 de abril, el ministro presentó el 018, el teléfono de atención a las víctimas de tráfico. Esta era una asignatura pendiente desde hace mucho tiempo, pero hoy ya es una realidad y está plenamente operativo. Además, el pasado 11 de mayo se cumplieron cinco años de la implantación del límite de 30 kilómetros por hora en vías urbanas. Insisto en que esta medida ha supuesto un avance muy importante en el calmado del tráfico en las ciudades y, en consecuencia, una mejora significativa de la seguridad vial urbana. Y del 24 al 26 de junio, en el marco de la cumbre

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 12

iberoamericana de jefes de Estado, celebraremos en España un encuentro organizado conjuntamente con el Ministerio de Asuntos Exteriores y la Secretaría General Iberoamericana. En ese encuentro reuniremos a los responsables de tráfico y seguridad vial de los países iberoamericanos y, al mismo tiempo, a las diecisiete presidentas de asociaciones de víctimas de tráfico de Iberoamérica. Será una jornada de trabajo conjunta de la que saldrá una declaración y un compromiso común para avanzar hacia una armonización de los permisos de conducción y de las normas básicas de seguridad vial entre los distintos países iberoamericanos. En definitiva, se trata de seguir avanzando en una política común de seguridad vial cada vez más coordinada y homogénea en el ámbito iberoamericano.

El próximo 1 de julio se cumplirán veinte años de la puesta en marcha del permiso por puntos. Parece mentira cómo pasa el tiempo: ya han transcurrido dos décadas desde su implantación. Con motivo de este aniversario, se celebrará algún acto conmemorativo y se hará balance de estos veinte años de funcionamiento del sistema. También está prevista una publicación conmemorativa, en cuya elaboración esperamos contar con ustedes. Asimismo, el próximo 21 de julio el ministro del Interior tiene previsto intervenir en la Asamblea General de Naciones Unidas para explicar la implantación y evolución de las políticas de seguridad vial en España y, especialmente, la implicación del conjunto de actores públicos y privados en esta materia.

Y, por último, quisiera referirme al real decreto de protección de usuarios vulnerables. Por fin ha superado ya prácticamente toda la tramitación administrativa: cuenta con el informe favorable del Consejo de Estado y únicamente queda pendiente su paso por la Comisión de Subsecretarios antes de elevarlo al Consejo de Ministros. El borrador prevé su entrada en vigor el próximo 1 de julio e incorpora nuevas medidas de protección para peatones, ciclistas y motoristas.

Hay además una cuestión que para nosotros tiene una especial relevancia: en caso de nevadas, en carreteras con tres o más carriles quedará prohibida la circulación por el carril izquierdo, que se reservará exclusivamente para vehículos de emergencia y máquinas quitanieves. Esta medida es habitual en la mayor parte de Europa y, por alguna razón, había quedado pendiente en España. Pero es una norma de puro sentido común: si todos la cumplimos, todos salimos ganando; si no la cumplimos, todos seguiremos perdiendo eficacia y seguridad.

Y termino poniendo en valor el papel de Cataluña, el País Vasco y Navarra, comunidades que tienen transferidas las competencias en materia de tráfico y seguridad vial. Al final, uno tiene la impresión de que la seguridad vial descansa, sobre todo, en los valores cívicos. Somos muchas personas compartiendo un espacio limitado y finito. Tenemos que aprender a convivir, a compartir la vía pública y a respetar unas normas que entre todos nos hemos dado. Si las cumplimos, todos ganamos; si no, el resultado es el caos.

Quedo a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, director.

Pasamos a la intervención de los grupos parlamentarios.

El Grupo Mixto no está.

El Grupo Vasco (EAJ-PNV) tampoco.

Tiene la palabra la presidenta y portavoz de Junts per Catalunya, la señora Marta Madrenas. Endavant.

La señora **MADRENAS I MIR**: Hola, moltes gràcies.

No ho sé, ja em diran el temps que he utilitzat i, si me'n queda, doncs depèn de què contesta el director general.

Moltes gràcies per ser finalment aquí. Contents de que el Ministeri, finalment, cregui convenient que vostè comparegui. Ja vam fer la queixa formal i, per tant, ja està feta, però també així consta en acta que no ens va agradar gens el que va succeir l'últim cop que vostè havia d'estar o estava convocat i va passar el que va passar. En fi, avui és aquí.

He anat apuntant diferents coses i en tenia altres de pensades. No sé a veure què és el que puc abordar. Primer, referent al tema de la modificació de que es contempli que pot ser causa penal el fet de superar en determinada velocitat..., clar, l'argument és: hi ha hagut només 691 denúncies en contraposició a les més de 40 000... Ja, però, és clar, perquè estem parlant de que els límits que es denunciïn són de passar en més de seixanta a la permesa i en més de vuitanta. A mi el que m'hagués agradat escoltar és: I els que depassen amb més de quaranta i amb més de cinquanta? Perquè escolti, jo, sincerament, estar dins d'una ciutat en què hi ha un vial en què es pot anar a quaranta i que puguis anar a més de cent i no passi absolutament res, a mi, a mi, em grinyola moltíssim. I a mi em fa pensar que és causa d'accidents i precisament dels greus, dels de dintre de la ciutat, perquè si vas a poc a poc, doncs bé, segurament són aquests damnificats que no acaben en resultat de mort. Però si vas a cent en un lloc que has d'anar quaranta, més de cent, és una animalada. I això la ciutadania ja està preparada per entendre això, crec jo. Per tant, jo sí que crec que cal posar-ho com a mesura també coercitiva, perquè total, parlem de tres mesos de presó i que, per tant, ningú acabaria entrant si no es produeix una conducta molt recurrent. Per tant, que tampoc és del que estem parlant, però nosaltres creiem que sí que és important i, per tant, aquest argument que ha donat vostè no ens serveix.

Un tema que també ens preocupa molt i per què ho dic? Perquè clar, vostè és el director de la Direcció General de Trànsit i, home, alguna referència a la mobilitat en general i com afecta també en la viària, doncs m'imagino que vostè la deu fer. És a dir, vostè deu tenir els seus propis estudis, pensaments i deu trobar que hi ha determinades necessitats. I per què li dic? Perquè vostè sap, coneix perfectament que l'AP-7 doncs ara és una via absolutament col·lapsada, desbordada, perillosa. Perquè el Corredor del Mediterrani està com està. No és una prioritat. Les mercaderies han augmentat el trànsit de la mercaderia i dels camions, per tant, en tota aquesta via i s'ha convertit en molt perillosa que, a la mínima que hi ha qualsevol incidència, queda tot absolutament col·lapsat. I això és perquè el Corredor del Mediterrani també, entre d'altres coses, perquè el Corredor ferroviari del Mediterrani no està vivint cap prioritat. N'hi ha alguns, som alguns que ho anem reivindicant. Però i vostè? Vostè què ha fet en el Ministeri? Què proposen al Ministeri? Quin cas li fa el Ministeri? Perquè m'imagino que estarà d'acord, perquè tots els estudis diuen el que estic dient jo, que és imprescindible per al tema del transport de mercaderies. Per tant, què passa amb aquest tema? Què passa amb el Corredor? I per què es privilegia qualsevol infraestructura i l'última que quedarà és aquesta que és tan necessària per a tot el sud d'Europa, inclosa Catalunya?

Un altre tema que ens preocupa el tema de la retolació en llengua catalana, que a sobre ens van respondre de Retolació a les carreteres que eliminaven la llengua catalana i que retolen en castellà. I a sobre del Ministerio ens van respondre que era per cuestiones de seguridad. Vostè em pot confirmar, corroborar que a Catalunya s'ha de tornar a fer com al franquisme i tornar a retolar en castellà, perquè resulta que és per cuestiones de seguridad? És una pregunta que li volíem fer.

Un altre tema, que l'ha tocat una miqueta i que coincidim també que és un problema greu i coincidim amb les cambres de comerç, que també coincideixen, que és aquesta necessitat de conductors professionals extrema. Ara ja és absolutament peremptòria. S'està parlant que d'unes 30 000 vacants laborals i que es calcula que seran 100 000 en res, no? I és obvi que, és clar, que tot això també és per al transport de mercaderies. És a dir, és obvi que també té afectacions econòmiques, no només per la persona que vol tenir aquesta feina en qüestions d'atur, no? Però, clar, la Cambra de Comerç també recorda que set de cada deu camioners tenen més de cinquanta anys, que només el 3% són menors de vint-i-cinc, és a dir, que en res s'aniran jubilant. És a dir, que se'ns albira un problema dels gordos. Ja es veu, ja es veu. Llavors nosaltres voldríem saber si vostè —crec que sí, perquè ho ha dit— també comparteix aquesta preocupació, que és un risc creixent per a l'economia i també, és a dir, també es pot ser una causa de que hi hagin menys persones interessades en aquesta activitat professional per les condicions tan dures, per la manca de protecció, també en tots termes. Llavors creu que hi hauria d'haver algun tipus de modificació social per fer més atractiva aquesta professió i més fàcil i menys perillosa i

reduir riscos i etcètera? Ja m'entén, per on vaig, per millorar les condicions laborals, etcètera. Creu que això seria...? Ens ho preguntem, perquè ho demana la cambra i ens ho estàvem preguntant.

Respecte a la V-16, no puc estar més en desacord del que acaba de dir. I miri que no érem dels escèptics amb això, però és que ens hi hem hagut de tornar per força. O sigui, hem comprovat —jo mateixa, eh?— amb accidents en què es col·loca la balisa i no es veu res, no es veu. En diverses circumstàncies, però res és res. És a dir, no m'estranya que la gent segueixi sortint del seu vehicle un altre cop i torni a posar els triangles, que és el que jo he fet en dues ocasions, perquè no me'n fio de la balisa, perquè fa por només comptar amb la balisa. A part, el tema de la connexió, o sigui, no ho sé. Jo no sé si es pensen els tècnics que tots vivim en les ciutats urbanes, pà-pà, perquè, escolti, parlo de Catalunya, hi ha un munt de minimunicipis rurals i carreteres que no tenen cap mena de connexió de res, de res. Per tant, això d'avantatge? Que està connectat, no, és un cuento xinès, això. No estem connectats en moltíssimes de les carreteres. Allò de la llum, un problema. I clar, diu: Jo no entenc per què aquest desprestigi, no?, d'aquesta si al cap de res veiem un vídeo de guàrdies civils dient que això no serveix per a res. Ja van ser els propis guàrdies civils que van fer un vídeo dient que... Sí, sí, jo l'he vist el vídeo i no era pas un *fake*. Llavors, escolti els experts, representa, doncs deien que quin desastre, que no es veia des de no sé on... Eren guàrdies civils i llavors jo ho vaig veure. Clar, el desprestigi s'ha produït, òbviament, perquè han començat a sortir un munt d'informacions reals, certes, que no et sents en absolut segur d'això, no?

Un altre tema, passos a nivell, el mateix que li deia d'aquests conflictes ferroviaris. Hem fet preguntes al Ministeri. No ens acaben d'explicar. És a dir, a Catalunya, que n'hi ha més de cent, només s'està pensant a treballar, hi ha algun projecte redactat en dotze. I tots els altres? Em pot dir quines incidències hi ha d'accidents o no accidents amb la col·lisió, diguéssim, amb la seguretat viària en els passos a nivell? Perquè s'ho estan agafant a ritme de república bananera, això d'eliminar els passos a nivell a Catalunya, almenys; als altres llocs, desconec.

Un altre tema que m'ha agradat molt que el comentés, el tema dels vehicles de conducció autònoma, perquè és que per moltes persones, fins i tot que tinguin algun problema de salut, és igual, hi haurien moltíssimes millores socials extraordinàries si realment s'aconsegueixen bons resultats i fos implementable. M'agradaria conèixer més sobre això. Tampoc no sé si avui hi haurà temps suficient. Voldríem saber fins a quin punt està avançat. Quines empreses? Què es calcula? S'està pensant ja amb la legislació necessària? És a dir, tot això. No sé si fins i tot un dia pot organitzar alguna trobada, jornada en alguna empresa que ja ho estiguin fent, veure com està funcionant i parlar sobre aquest tema. Jo, almenys al nostre grup, tindríem molt d'interès també des del punt de vista econòmic, i també social per a persones que ho poden necessitar.

I no puc acabar sense dir que no puc entendre que hagi dit vostè avui aquí que el tema dels carnets de conduir s'està donant un servei raonable. És a dir, el que m'ha preocupat més de la seva afirmació és que l'hagi feta. És que l'hagi feta, perquè realment vostè ens està dient que no hi veu cap problema. Que no hi veu el problema perquè és raonable. No, raonable vol dir raonable i no és raonable. De fet, és un desastre. I jo crec que vostè no va escoltar la compareixença —i potser la seva gent li hauria d'haver preparat i passat— la compareixença de la Federació d'Autoescoles i també de la Federació d'Autoescoles de Catalunya, etcètera, diverses federacions d'autoescoles que van comparèixer perquè, després d'haver-los escoltat, potser vostè no s'hagués atrevit a dir aquesta frase. I la veritat és que és preocupant per això, perquè és com una diagnosi. Si el director general de Trànsit no trobi que això no només no és un problema, sinó que el que està passant és raonable, apaga y vámonos. És a dir, no m'ho puc explicar, de veritat li dic. És que no ha tingut ni la més mínima sensibilitat cap al que aquesta comissió, cada comissió, cada comissió, cada comissió surt aquest tema i que és insuportable per a la ciutadania. Sí, vostè pot opinar una altra cosa, però potser ha d'escoltar una mica més. Potser ha d'escoltar una mica més, perquè aquí estem representant a la ciutadania des de punts de vista ideològics molt diferents. Miri, aquí en aquesta bancada només i estem tots

absolutament d'acord. Per tant, ja no diré res més. Les dades... I segurament d'altres ja li diran, però a mi m'ha semblat que aquí no era acceptable aquesta afirmació.

Moltes gràcies. Ja m'he passat.

*Muchas gracias.*

*Ya me dirán el tiempo que he utilizado y si me queda tiempo para preguntar de nuevo en función de lo que responda el director general.*

*Muchas gracias por estar finalmente aquí. Estamos contentos de que el Ministerio finalmente haya considerado conveniente que usted comparezca. Vamos a presentar una queja formal y, por lo tanto, ya está hecha la queja formal, así que también consta en acta que no nos gustó nada lo que sucedió la última vez que usted estaba convocado y pasó lo que pasó. En fin, hoy está aquí.*

*He ido apuntando distintas cosas; no sé cuáles podré abordar. Primero, respecto al tema de la modificación y que se contemple que pueda ser causa penal el hecho de superar determinada velocidad. El argumento es que ha habido 691 denuncias en contraposición a las más de 40 000. Sí, claro, pero es porque estamos hablando de límites en los que se denuncia superar en más de 60 o en más de 80 kilómetros por hora. A mí lo que me ha gustado escuchar es que quienes superan en más de 40 o 50 kilómetros por hora los límites establecidos son precisamente los que ahora se están contemplando. Porque, sinceramente, estar dentro de una ciudad en la que hay un vial en el que se puede ir a 40 y que alguien circule a más de 100 sin que aparentemente pase nada, me hace pensar que eso es causa de accidentes y, precisamente, de los más graves en el entorno urbano, ya que si circulas despacio normalmente las consecuencias no son mortales, pero si vas a 100, en un lugar donde debes ir a 40, o incluso a más de 100, eso es una auténtica animalada. Y creo que la ciudadanía ya está preparada para entender esto; por tanto, creo necesario establecerlo como medida coercitiva porque, al final, estamos hablando de tres meses de cárcel y que nadie acabaría entrando, salvo que se produzca una conducta muy recurrente. Así que no es de eso de lo que estamos hablando, pero sí creemos que es importante, y ahí el argumento que usted nos da no nos sirve.*

*Hay un tema que también nos preocupa mucho, y lo digo porque usted es el director de la Dirección General de Tráfico y, por tanto, entiendo que debe hacer alguna referencia a la movilidad en general y a cómo esta afecta también a la red viaria. Imagino que dispone de sus propios estudios, análisis y conclusiones sobre las necesidades existentes. Le pregunto esta cuestión porque usted conoce perfectamente que la AP-7 es hoy una vía absolutamente colapsada, desbordada y peligrosa. El Corredor del Mediterráneo se encuentra en una situación que no es la adecuada; no ha sido una prioridad y el transporte de mercancías ha incrementado notablemente el tráfico de camiones. Como consecuencia, esta vía se ha convertido en un punto especialmente crítico, donde cualquier incidente, por mínimo que sea, provoca el colapso total. Esto ocurre, entre otras razones, porque el Corredor ferroviario del Mediterráneo no ha tenido la prioridad necesaria, algo que algunos venimos reivindicando desde hace tiempo. ¿Qué ha hecho el Ministerio al respecto? ¿Qué propone? Porque imagino que estará de acuerdo con el análisis, ya que todos los estudios apuntan en la misma dirección: la necesidad es evidente. Así pues, ¿qué está ocurriendo con este tema? ¿Qué pasa con el corredor? ¿Por qué se priorizan otras infraestructuras mientras esta, que es esencial para todo el sur de Europa, incluida Cataluña, queda siempre en último lugar?*

*Otro tema que nos preocupa es el de la rotulación en lengua catalana. Se ha señalado que se estaba eliminando el catalán en la señalización y que esta se realizaba únicamente en castellano, mientras que desde el Ministerio se ha manifestado que ello respondía a cuestiones de seguridad. Por eso, le pregunto directamente: ¿puede usted confirmar si, en Cataluña, se pretende volver a modelos de señalización, como los del franquismo, y volver a rotular únicamente en castellano por motivos de seguridad? Es una cuestión que nos gustaría aclarar.*

*Otro asunto que también ha mencionado, aunque de forma breve, y en el que coincidimos que es un problema grave: la falta de conductores profesionales. Coincidimos*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 16

también con las cámaras de comercio, que han alertado sobre esta situación. Hablamos de unas 30 000 vacantes actuales y de la previsión de que puedan llegar a 100 000 en pocos años. Es evidente que esto tiene un impacto directo en el transporte de mercancías y también consecuencias económicas importantes. La Cámara de Comercio señala que siete de cada diez camioneros tienen más de 50 años y que solo un 3% son menores de 25, lo que anticipa un relevo generacional muy insuficiente. Por tanto, se está configurando un problema estructural de gran magnitud. Nos gustaría saber si usted comparte esta preocupación, que parece un riesgo creciente para la economía, y si considera que una de las causas de esta falta de relevo puede ser el poco atractivo de la profesión debido a las condiciones laborales, la falta de protección y la dureza del trabajo. En ese sentido, ¿cree que se debería hacer algún tipo de modificación para hacer más atractiva esta profesión, más fácil, menos peligrosa, reduciendo riesgos, etcétera —ya entiendo por donde voy—, para mejorar las condiciones laborales? Es una preocupación que nos plantean las cámaras de comercio y que compartimos plenamente.

No puedo estar más en desacuerdo con lo que acaba de decir. Y eso que no éramos precisamente de los escépticos con la V-16, pero hemos tenido que replantearnos nuestra posición. Hemos comprobado —yo misma en varias ocasiones— que la baliza se coloca y, en determinadas circunstancias, simplemente no se ve. Y no me extraña que la gente vuelva a salir del vehículo y coloque de nuevo los triángulos, que es lo que yo he hecho en dos ocasiones, porque no me fío de la baliza por sí sola. Confiar únicamente en ella provoca inseguridad. No sé si los técnicos piensan que todos vivimos en entornos urbanos, pero en Cataluña hay muchísimos municipios rurales y carreteras que no disponen de ningún tipo de conexión. Ninguna. Por tanto, esa supuesta ventaja de que el sistema esté conectado es un cuento chino; no tenemos conexión en muchas carreteras.

La visibilidad de la luz también es un problema. Y no entiendo este intento de desacreditar las informaciones que han empezado a circular por parte de usuarios y de cuerpos de seguridad señalando que el sistema no funciona correctamente en determinadas condiciones. Yo misma he visto vídeos de la Guardia Civil en los que se advertía de que la señal no se veía adecuadamente desde ciertos ángulos o distancias. No eran informaciones falsas. El problema es real y ha generado desconfianza.

Otro tema es el relativo a los pasos a nivel. Hemos formulado preguntas al Ministerio y las respuestas no han sido claras. En Cataluña hay más de cien pasos a nivel, pero solo se está actuando o existe algún proyecto en una docena de ellos. Del resto no se conoce planificación conocida. Me gustaría saber qué datos existen sobre la siniestralidad en los pasos a nivel, incluyendo accidentes y otros incidentes relacionados con la seguridad vial, porque lo de eliminar los pasos a nivel es de república bananera, al menos en Cataluña; en otros lugares lo desconozco.

Otro tema que ha mencionado, y que me parece interesante, es el de los vehículos de conducción autónoma. Para muchas personas, incluidas aquellas con problemas de salud o de movilidad reducida, podría suponer una mejora muy importante en términos de movilidad e inclusión social. Me gustaría conocer mejor en qué punto se encuentra su desarrollo, qué empresas están trabajando en ello, qué previsiones existen y si ya se está planteando la normativa necesaria para su implementación. Asimismo, nos interesaría, si fuera posible, organizar en algún momento una jornada o visita a alguna empresa que esté desarrollando estos sistemas, para ver cómo funcionan en la práctica y analizar su impacto económico y social.

Y no puedo terminar sin decir que no puedo entender que usted haya dicho usted hoy aquí que, en relación con los carnés de conducir, se está prestando un servicio razonable. Lo que más me preocupa de esa afirmación es que la haya hecho, porque en realidad lo que usted está transmitiendo es que no ve ningún problema. Ningún problema porque es razonable, es aceptable. No, razonable quiere decir razonable, y lo que está ocurriendo no lo es. De hecho, la situación es un desastre. Creo que usted no ha escuchado la comparecencia —quizá su equipo tendría que habérselo preparado y pasado— de la Federación de Autoescuelas y de la Federación de Autoescuelas de Cataluña, entre otras entidades, porque después de haberla escuchado, probablemente no se hubiera atrevido

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 17

*a decir esta frase. Y eso es lo preocupante. Porque es casi una cuestión de diagnóstico: si el director general de Tráfico considera que no solo no hay un problema, sino que la situación es razonable, apaga y vámonos. No me lo puedo explicar, de verdad se lo digo, porque no muestra ni la más mínima sensibilidad, y en cada comisión sale el mismo tema que es insoportable para la ciudadanía. Usted puede pensar otra cosa, pero debería escuchar más. Y no lo dice un único grupo político, lo dicen distintos grupos con posiciones ideológicas muy diversas, y en este punto hay un consenso claro. No añadiré nada más. Los datos ya los aportarán otros intervinientes. Pero me ha parecido que esta afirmación no era aceptable.*

*Muchas gracias.*

El señor **PRESIDENTE**: Moltes gràcies, senyora Madrenas.  
Pel Grup Republicà, te la paraula la senyora portavoz.

*Muchas gracias, señora Madrenas.*

*Por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora portavoz.*

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies, president.  
Senyor Navarro, benvingut.

Sap perfectament del que li parlaré avui, però deixi'm, abans de començar, que li faré una referència, perquè vegi que els catalans fem coses, que les fem ben fetes i que, sobretot, les fem abans que la DGT. El telèfon 018 a Catalunya fa deu anys que funciona ja i que funciona molt bé. Per tant, apunti's-ho, perquè si els catalans fem les coses bé, crec que ho ha de tindre en compte.

Té clar que li tornaré a parlar d'un problema que fa massa temps que s'arrossega i que la Direcció General de Trànsit ha decidit normalitzar. I hi estic d'acord amb la meva companya, que és molt preocupant que hagin decidit normalitzar el col·lapse per obtenir el carnet de conduir, que és avui el que tenim a Catalunya. No és una incidència puntual, no és un problema conjuntural i no és culpa ni de les autoescoles, ni dels alumnes, ni dels tres mesos que ens han dit entre la matriculació i l'examen. És el resultat directe de mala planificació i em preocupa que aquesta mala planificació continuarà, si és que no som capaços de veure el problema, perquè ara mateix la DGT és absolutament incapaç de donar una resposta bàsica a milers de ciutadans. Catalunya, data juny del 2025, hi havia 75 000 alumnes pendents de fer un examen pràctic. Després del seu pla de xoc —un pla infal·lible— estem parlant de gairebé 85 000 alumnes, 84 700 després d'aquest brillant pla pilot que ens van posar, ens van instaurar aquest dissabte passat a Lleida, 85 000 persones, senyor Navarro, són persones amb noms i cognoms per fer un tràmit. Estem parlant del dret a la mobilitat. Joves que no poden accedir a una feina, treballadors que no poden acceptar ofertes laborals, estudiants que depenen de tercers per moure's. I vull fer una menció especial a gent que, com jo, que vivim en territoris on el transport públic no és una alternativa real, perquè aquest problema llavors té una dimensió territorial molt clara. Des d'aquí es parla molt de cohesió territorial. Parlem molt de despoblament, d'igualtat d'oportunitats, però la realitat és que hi ha comarques senceres on, si no tens carnet de conduir, no pots fer la quotidianitat de la vida. No pots desenvolupar la teva vida amb normalitat.

I mentrestant, què fa la DGT? Doncs va tard. Perquè la manca estructural d'examinadors és coneguda des de fa anys i no és cap sorpresa. Això no ens ho hem trobat els últims sis mesos. Les autoescoles ho denuncien des de fa molt temps. Els territoris ho denuncien. Nosaltres mateixos ho hem denunciat milers de vegades. De fet, a cada comissió porto una proposició no de llei o alguna proposta. Nosaltres, fins i tot, li vam proposar una proposta molt clara —que ni tan sols es va llegir— incorporar una disposició addicional, perquè un 25 dels nous examinadors anessin destinats a Catalunya. Jo crec que és un pas cap a la bona direcció per reconèixer la magnitud del problema. Vostès, en la seva ambició que, sincerament no entén ningú, prioritza la seva batalla de no semblar incompetents, però alhora permeti'm dir-li que això els fa quedar precisament pel que no volen semblar.

I el problema no és només de places. El problema és també d'organització, de voluntat política i de capacitat de gestió. I d'exemples en tenim. Per exemple, fa uns mesos es va anunciar la recuperació de proves teòriques a centres desplaçats com Olot o Ripoll, però després descobrim que el manteniment dels espais recau sobre els ajuntaments. Atenció! Sobre els ajuntaments. Ja ho han vist també amb els centres desplaçats a la Pobla o a la Seu. Això se centralitzen els serveis o es trasllada costos als municipis? Perquè, vaja, sembla que la DGT vulgui penjar-se la medalla dient: «Jo convido, però tu pagues». I en aquest cas ho han de pagar els ajuntaments que tenen els seus pressupostos molt ajustats.

Senyories, els vull posar un exemple. La setmana passada parlava amb una amiga meva de les llistes d'espera per examinar-se del carnet de conduir. Aquell dia ella estava molt contenta. El seu nebot, després de sis mesos esperant, havia aconseguit entrar al superdissabte, sis mesos esperant a fer l'examen, no sis mesos que s'havia matriculat a l'autoescola, que és que vostè ho ha explicat molt planer, però no és així. Havia aconseguit entrar en aquest superdissabte que li havia anunciat a bombo i platerets pel delegat del govern de Lleida, com si a Lleida no passés res més. O sigui, fent un teatre que és impossible d'entendre. Evidentment, aquest noi es sentia afortunat, afortunat de poder-se examinar després de mig any esperant-se, afortunat per formar part d'un trist 6%, un 6% d'alumnes als quals, després de moltes pressions com les que li han fet, se'ls ha aconseguit donar una sortida. I aquesta és la realitat dramàtica del sistema. Hem arribat a un punt que els ciutadans s'han d'alegrar de què? De tenir el privilegi de fer allò que per dret poden fer? Perquè aquest pla de xoc pilot que ha impulsat és una oportunitat perduda, senyor Pere Navarro. Les dades són demolidores: a Navarra, amb una bossa de 6144 alumnes pendents, només es faran 277 exàmens en dos dies. Això és una tireta en una hemorràgia. A Lleida, d'una bossa de 5156 alumnes, es van fer 315 exàmens en un únic dissabte que sembla que va anar bé. En queden 4841. Amb quins examinadors? Fent uns vint exàmens cadascun, quants superdissabtes haurà de fer?

Per això, jo li pregunto sincerament: De veritat que calia muntar tot aquest espectacle per acabar resolent una part mínima del problema? No hauria estat més senzill que els examinadors fixos de Lleida haguessin fet quatre alumnes extres cada tarda durant dues setmanes, per exemple? No calia fer aquest desplegament: dietes, quilometratges, pernoctacions. Al final, senyor Navarro, molta propaganda i poca eficàcia. Aquest és el resultat. I el que encara és més greu, una manca absoluta de percepció del que viu del territori o d'escolta del territori. Les associacions provincials fa anys que es queixen i la DGT continua prenent decisions des de despatxos allunyats. Aquest pla pilot, a més a més, es feia a la ciutat de Lleida i obligava a la gent de La Seu, de Solsona, de Vielha, de Puigcerdà a fer un desplaçament totalment innecessari i inassumible. Per tant, ciutadans de primera, ciutadans de segona, una altra vegada. I no només això, en aquest superdissabte només s'examinava del permís B. Vostè mateix ha dit: El gran problema que hi ha amb els conductors professionals, però fa un superdissabte que no els hi permet examinar-se. Comunicat amb un marge ridícul, amb un pont festiu pel mig. Pensi que hi havia l'11 de maig a Lleida, el 14 de maig, el 15 de maig, que són festes a les principals capitals de comarques lleidatanes. Segurament no ho sap, i això és un desconeixement total del territori.

I d'això depèn el malestar del sector. I m'explico. Hi ha coses que no admeten improvisació i li posaré un exemple que m'ha fet arribar un bon amic, que és molt didàctic i que s'entén perfectament. Tots sabem què passa quan la llum va i ve, quan la tensió puja i baixa constantment, que els sistemes fallen i els aparells es col·lapsen i, al final, tot deixa de funcionar. Doncs amb els exàmens de conduir està passant el mateix. El que tenim avui no és un sistema, és una successió d'improvisacions, és una política de pedaços. És una gestió erràtica que condemna al territori a una incertesa permanent. S'envien examinadors puntualment com si fossin descàrregues elèctriques per apagar un incendi mediàtic, però després, quan desapareixen, aquí és com si no hagués passat res i el problema encara és més gran. I això no és planificació, és mala gestió.

Per tant, mentre no hi hagi una plantilla fixa i estable d'exàmens, les llistes continuaran disparades i és que ho sap. Les autoescoles no podran treballar amb normalitat. Els joves continuaran veient frenat el seu accés al món laboral i el territori, que continuarà quedant en segon pla. I això no és una casualitat, és una conseqüència directa de decisions polítiques. Perquè un sistema públic no es pot gestionar com un interruptor que ara l'encenc i ara l'apago segons la pressió mediàtica del moment.

I anant a temes pràctics, sap que a Catalunya encara hi ha pendents incorporacions d'examinadors de les convocatòries del 2025? Com pensa cobrir les del 2026, si encara no ha cobert les del 2025? Pensa que arribarà a temps? Ja li contesto jo: No hi arribarà. Perquè nosaltres li proposem una solució immediata i perfectament viable, que és l'encàrrec de gestió al Servei Català de Trànsit. Mossos formats com a examinadors pagats pel mateix Servei Català de Trànsit i preparats per cobrir baixes. Això fora ajudar i això és voler resoldre el problema. A Lleida, nou examinadors fixos en plantilla; aquest 2025, entre quatre i cinc han estat de baixa simultàniament. El Servei Català de Trànsit els hagués pogut suplir. A Tarragona, encara s'esperen cinc examinadors previstos per al 2025. Encara no han arribat. El Servei Català de Trànsit els hauria pogut cobrir mentre no arribaven provisionalment. A Barcelona només amb quinze examinadors fixos més ja es podrien fer 6000 proves per cicle. Estem parlant de trenta examinadors, que no és cap disbarat. No és cap revolució administrativa, és simple voluntat. Facin la prova, facin la prova d'habilitar trenta mossos d'Esquadra, que els ajudin a treure aquest col·lapse. Apliquin-la i al setembre parlem de si ha funcionat o no ha funcionat.

El pla de xoc per a aquest estiu 2026, som al mes de maig. El té, aquest pla de xoc? Serà el pla de xoc de l'any passat que ens ha provocat 10.000 persones més esperant-se? Quin increment real d'examinadors considera necessari per a resoldre aquest col·lapse a Catalunya? Perquè crec que el col·lapse és gran.

Deixi de veure les comunitats autònomes, senyor Navarro, com un problema, quan jo crec que formen part de la solució i que vostè l'ha de poder aprofitar, perquè darrere de cada expedient encallat hi ha una oportunitat laboral perduda, tant dels conductors professionals com el dels joves que s'esperen. Perquè potser el col·lapse ens solucionarà el vehicle autònom, que arribarà més aviat del que ens pensem, però vaja, ho trobo una mica lamentable.

I ja per acabar, no vull acabar sense parlar també de seguretat viària. Ho ha comentat la meua companya: l'AP-7 continua acumulant problemes d'enllumenat, de manteniment i d'asfaltatge. A l'A-2 hem vist pedaços d'urgència perquè el deteriorament és insostenible, infraestructures saturades, manteniment insuficient i una administració que massa sovint només reacciona quan el problema és escandalós. Hi té res a dir? Pressionarà com a mínim al Ministeri de Transports perquè ho arregli? Perquè aquests morts entenem que també compten, no?

I, senyor Navarro, permeti'm que acabi amb una frase de Napoleó Bonaparte i a la vegada d'un consell d'una humil diputada i que diu que encara que no li sembli que no, li tinc molt respecte: Una retirada a temps, és una gran victòria, senyor Navarro.

Gràcies.

*Señor Navarro, bienvenido.*

*Usted sabe perfectamente de lo que voy a hablarle hoy. Pero antes de quisiera hacer una breve referencia para que vea que los catalanes hacemos cosas y las hacemos bien. Y que, por lo menos, las hacemos antes que la DGT. El teléfono 318 hace muchos años que funciona en Cataluña y funciona muy bien. Por lo tanto, apúnteselo, porque si los catalanes hacemos las cosas bien, creo que deberían tenerlo en cuenta.*

*Dicho esto, le voy a hablar de un problema que hace demasiado tiempo que se ha denunciado y que, a nuestro juicio, la Dirección General de Tráfico ha acabado normalizando. Y estoy de acuerdo con mi compañera en que es muy preocupante que se haya normalizado el colapso para obtener el carné de conducir, que es la situación que tenemos hoy en Cataluña*

*Pues bien, no es un problema coyuntural y no es un problema de las autoescuelas, ni de los alumnos, ni de los tres meses que hay entre matriculación y examen. Es el resultado directo de una mala planificación, y nos preocupa que esta situación continúe si no se reconoce la magnitud del problema. Ahora mismo, la DGT es incapaz de dar una respuesta básica a miles de ciudadanos. En Cataluña, en de junio de 2025, había alrededor de 75 000 alumnos pendientes de realizar un examen práctico. Después de su plan de choque —un plan supuestamente infalible— esa cifra se sitúa en torno a 85 000 alumnos; concretamente 84 700, después de este brillante plan piloto que instauraron el sábado pasado en Lleida. Estamos hablando de 85 000 personas, señor Navarro; personas con nombres y apellidos que no pueden acceder con normalidad a la movilidad.*

*De hecho, en cada comisión hay alguna proposición de ley o alguna propuesta. Nosotros incluso planteamos una propuesta muy clara que ni siquiera se leyó: incorporar una disposición adicional para que un 25% de los nuevos examinadores fueran destinados a Cataluña. Yo creo que es un paso en la buena dirección para reconocer la magnitud del problema.*

*Ustedes, en su ambición, que sinceramente no entiende nadie, priorizan su batalla de no parecer incompetentes, pero a la vez —permítame decírselo— eso les hace quedar precisamente por lo que no quieren parecer. El problema no es únicamente de clases; el problema también es de organización, de voluntad política y de capacidad de gestión. Y ejemplos hay muchos. Por ejemplo, hace unos meses se anunciaba la recuperación de pruebas teóricas en centros desplazados como Olot o Ripoll. Pero luego descubrimos que el mantenimiento de los espacios recae en los ayuntamientos. Atención, sobre los ayuntamientos. Lo hemos visto también con los centros desplazados de la Pobla o la Seu. ¿Esto es descentralizar servicios o trasladar costes a los municipios? Porque parece que la DGT quiere colgarse la medalla diciendo que yo invito, pero tú pagas. Y aquí lo tienen que pagar los ayuntamientos, que tienen sus presupuestos muy ajustados.*

*Señorías, quisiera ponerles un ejemplo. La semana pasada hablaba con una amiga de las listas de espera para examinarse del carné de conducir. Ese día ella estaba muy contenta: su sobrino, después de seis meses esperando, había conseguido entrar en el supersábado. Seis meses esperando para hacer el examen, no seis meses desde que se había matriculado en la autoescuela, porque usted lo ha explicado de una forma muy llana, pero no es así. Había conseguido entrar en este supersábado que decíamos, lo había anunciado a bombo y platillo el delegado del Gobierno en Lleida, como si en Lleida no pasara nada más, haciendo un teatro que era imposible de entender. Evidentemente, este chico se sentía afortunado, afortunado de poder examinarse después de medio año esperando, afortunado por formar parte de un triste 6% de alumnos a los cuales, después de muchas presiones como las que se han hecho, se les ha conseguido dar una salida. Y esta es la realidad dramática del sistema. Hemos llegado a un punto donde los ciudadanos tienen que alegrarse ¿de qué?, ¿de tener el privilegio a lo que por derecho deberían poder hacer? Porque este plan de choque piloto que ha impulsado es una oportunidad perdida, señor Pere Navarro. Los datos son demoledores. En Navarra, con una bolsa de 6044 alumnos pendientes, solo se van a hacer 277 exámenes en dos días. Eso es una tiritita en una hemorragia. En Lleida, de una bolsa de 5156 alumnos, se van a hacer 315 exámenes en sábado, que parece que fue bien. Quedan 4841 por hacer, con quince examinadores, haciendo veinte exámenes cada uno. ¿Cuántos supersábados habrá que hacer? Por eso le pregunto sinceramente: ¿de verdad hacía falta montar todo este espectáculo para resolver una parte del problema? ¿No hubiera sido más fácil que los examinadores fijos de Lleida hicieran cuatro alumnos extras cada tarde durante dos semanas? No hacía falta hacer todo este despliegue con dietas, kilometraje, pernoctaciones, etcétera. Al final, señor Navarro, mucha propaganda y poca eficacia. Este es el resultado. Y lo que todavía es más grave: una falta absoluta de percepción de lo que vive el territorio o de escuchar al territorio. Las asociaciones provinciales hace años que se quejan. Y la DGT sigue tomando decisiones desde despachos alejados. Este plan piloto, además, se hizo en la ciudad de Lleida y obligaba a las personas de la Seu, de Solsona, de Vielha y de Puigcerdà a desplazarse de una forma totalmente innecesaria e inasumible. Con lo cual, ciudadanos*

de primera y ciudadanos de segunda una vez más. Y no solo eso. En este supersábado solo se examinaba del permiso B. Usted mismo ha hablado del problema que hay de los conductores profesionales, pero hace un supersábado en el que no se pueden examinar. Se comunica con un margen ridículo, con un festivo por en medio, estaba el 11 de mayo en Lleida, el 14 de mayo, el 15 de mayo, que son fiestas en las principales capitales de la comarca en Lleida, seguramente no lo sabe, y esto es un desconocimiento total del territorio. Y de esto depende el malestar del sector.

Me voy a explicar. Hay cosas que no admiten improvisación. Y voy a poner un ejemplo que me ha hecho llegar un buen amigo mío, un ejemplo muy didáctico que se entiende muy bien. Todos sabemos qué ocurre cuando la luz va y viene: sube y baja la tensión, los sistemas fallan, los aparatos se colapsan y al final todo deja de funcionar. Con los exámenes de conducir está pasando lo mismo. Lo que tenemos hoy no es un sistema, es una sucesión de improvisaciones, una política de parches y una gestión errática que condena al territorio a una incertidumbre permanente. Se envían examinadores puntualmente como si fueran descargas eléctricas para apagar un incendio mediático; pero cuando desaparecen aquí es como si no hubiera pasado nada y el problema sigue siendo más grande. Y esto no es planificación, es mala gestión. Por lo tanto, hasta que no haya una plantilla fija y estable de examinadores, las listas seguirán disparadas, las autoescuelas no podrán trabajar con normalidad, los jóvenes seguirán viendo frenado su acceso al mundo laboral y el territorio seguirá quedando en segundo plano. Y eso no es una casualidad, es una consecuencia directa de decisiones políticas, porque un sistema público no se puede gestionar con un interruptor que ahora se enciende y ahora se apaga en función de la presión mediática del momento.

Y si hablamos de temas prácticos, ¿sabe que en Cataluña sigue pendiente la incorporación de examinadores de las convocatorias de 2025? ¿Cómo piensa cubrir las de 2026 si todavía no se han cubierto las del 2025? ¿Piensa que llegará a tiempo? Y yo se lo respondo: no. Porque nosotros le proponemos una solución inmediata y perfectamente viable, que es trasladar la gestión al Servei Català de Trànsit. Mossos formados como examinadores pagados por el mismo Servei Català de Trànsit y preparados para cubrir bajas. Y esto es querer ayudar y es querer resolver el problema. En Lleida no hay examinadores fijos en plantilla en este 2025. Entre cuatro y cinco han estado de baja simultáneamente. El Servicio Catalán de Tránsito los hubiese podido suplir. En Tarragona hacen falta cinco examinadores previstos para 2025 que todavía no han llegado. Y esto se hubiera podido cubrir con el Servicio Catalán de Tránsito mientras no llegaran. En Barcelona solo quince examinadores fijos más permitirían hacer muchas pruebas por ciclo. Que estamos hablando de treinta examinadores, que no es ninguna revolución administrativa, es simple voluntad. Hagan la prueba; hagan la prueba de habilitar treinta mossos d'escuadra que les ayuden a salir de este colapso. Aplíquenla y en septiembre hablamos de si ha funcionado o no ha funcionado.

¿Tiene un plan de choque ya para el verano de 2026 —estamos en mayo ahora—, o es el plan de choque del año pasado que ya ha provocado que haya diez mil personas más esperando? ¿Cuál es el incremento real de examinadores que son necesarios para resolver este colapso en Cataluña? Porque creo que el colapso es grande. Deje de ver las comunidades autónomas como un problema cuando yo creo que forman parte de la solución. Y usted tiene que poder aprovecharlo. Porque detrás de cada expediente encallado hay una oportunidad laboral perdida de los conductores profesionales, así como de los jóvenes que se esperan. Porque a lo mejor el colapso nos lo va a solucionar el vehículo autónomo, que llegará antes de lo que nos pensamos, pero me parece un poco lamentable.

No quisiera terminar sin hablar también de seguridad vial. La AP-7 sigue acumulando problemas de alumbrado, de mantenimiento, de asfalto. En la AP-2 ha habido parches de urgencia porque el deterioro era insostenible, infraestructuras saturadas, mantenimiento insuficiente y una Administración que a menudo solo reacciona cuando el problema es escandaloso. ¿Tiene algo que decir? ¿Presionará al Ministerio de Transportes para que lo arreglen? Porque estos muertos entendemos que también cuentan, ¿no?

*Señor Navarro, permítame que termine con una frase de Napoleón Bonaparte y le dé el consejo de una humilde diputada, porque, aunque parezca que no, yo le tengo muchísimo respeto: una retirada a tiempo es una victoria.*

*Gracias, señor Navarro.*

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Gracias, señora Granollers. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia).**

La señora **PRESIDENTA**: Disculpin pel cambi de Presidència.

Ara seria el torn del Grup Plurinacional SUMAR. Per tant, té la paraula la diputada senyora Vergara Román.

*Disculpen por el cambio de Presidencia.*

*Ahora sería el turno del Grupo Plurinacional SUMAR. Por tanto, tiene la palabra la diputada señora Vergara Román.*

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

Muchas gracias, señor Navarro, por comparecer, por su compromiso y por añadir una pizca de humor a un tema tan serio y además hacerlo con tanta responsabilidad. Pero vamos al grano porque, como ya supone, tengo muchas preguntas.

Al principio me he quedado con la idea de que había mencionado a la comunidad ciclista como víctima, como generadora de daños, aunque son ínfimos —coincidimos—, pero también ha mencionado el real decreto de protección a vulnerables y no me puedo resistir a preguntarle sobre qué novedades están previstas dentro del real decreto de protección a vulnerables que pueda compartir con la comisión. Lo que sí he echado de menos como parte de la comunidad ciclista es una referencia al encargo de algún estudio referido a la comunidad ciclista, por ejemplo, sobre los indicadores con los que se trata la movilidad ciclista, los puntos donde se concentra la mayor parte de la siniestralidad o una referencia por su parte a la actualización de la Estrategia Estatal por la Bicicleta que está llevando a cabo el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en la que no tengo dudas de que está comprometido, como ya lo hizo en su redacción inicial.

Como segundo punto me gustaría hablar de gobernanza, y es que precisamente en la Ley de Movilidad Sostenible está previsto generar un consejo consultivo, el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, que ya está definiendo a sus agentes y cuáles van a ser sus competencias. Y, en paralelo, tenemos un Consejo Superior de Tráfico, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial que tiene sobre la mesa una solicitud —que está pendiente— de varios colectivos, tanto peatonales como ciclistas y ecologistas, para su incorporación formal. Son invitados a ese espacio, pero no forman parte de pleno derecho y sigue habiendo un desequilibrio entre los tipos de agentes del sector que participan en ese consejo; además, hay muchos grupos de trabajo —por ejemplo, el GT-44 de la comunidad ciclista o el GT de formación— que hace demasiado tiempo que no se convocan y quizá no han tenido nunca un calendario de trabajo ni han fijado objetivos comunes que favorezcan una conversación efectiva para llegar a ser un espacio consultivo, más allá de la información o las referencias que se recogen en ese órgano. La pregunta es si la DGT tiene prevista esa reestructuración del consejo, de los grupos de trabajo, para que sean realmente espacios operativos.

En cuanto a los contenidos que nos han trasladado diferentes asociaciones de víctimas a través de esta comisión, primero, quiero dar la enhorabuena por la puesta en marcha del teléfono 018. Confiamos en que sea un éxito. Sabemos que quizá es pronto, pero me gustaría que valorase datos iniciales, la puesta en marcha o con qué recursos va a contar ese teléfono para funcionar y para atender. Quiero destacar una idea que nos trasladó la asociación P(A)T, que nos recordó que el daño en seguridad vial es expansivo, es decir, que no se queda en las víctimas directas y no se queda en el momento del accidente, sino que, transcurrido el tiempo, ese daño permanece y además afecta al entorno de las víctimas de accidentes. Por lo tanto, mi pregunta es si está prevista la actualización de baremos, por ejemplo, para aumentar el tiempo de atención psicológica disponible para

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 23

víctimas o para cubrir las bajas por cuidados de familiares, respondiendo a todas las personas afectadas o al refuerzo de las vías restaurativas.

Como cuarto punto de mi intervención, quiero trasladar una demanda que han hecho desde la Coordinadora Andando, que representa precisamente los intereses de las personas que caminan, que participaron además en las jornadas —que ha destacado— en las que se está tratando la movilidad peatonal y su clara solicitud de retirada de la campaña «Perderse la vida», porque contradice los principios del sistema de seguridad vial, culpabiliza a los peatones y, además, lo hace en un espacio como es el paso de cebra, que es absolutamente prioritario, y deja de lado factores de siniestralidad claves como son los vehículos motorizados como principal fuente de riesgo; el exceso de velocidad como factor crítico; el diseño viario orientado a la fluidez del tráfico motorizado y no a la protección de vulnerables; la indisciplina vial y distracciones al volante. Además, iría en contra de principios como el recogido en el artículo 13.2 de la ley de tráfico, que dice: «El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad». Por todas estas razones, las preguntas sobre esta campaña son: ¿la DGT va a retirar o a rectificar de forma inmediata la campaña «Perderse la vida»? ¿Las personas responsables están dispuestas a reflejar la responsabilidad diferencial y proporcional del riesgo que ejercen los vehículos responsabilizando a los vehículos motorizados? ¿Están dispuestos a asumir mensajes que garanticen el respeto efectivo de la prioridad peatonal, especialmente en espacios como el paso de cebra?

Vemos constantemente en redes sociales campañas como «El día de la luz», que ha citado, que hacen referencia a elementos como el reflectante, pero usted sabe perfectamente que hay un efecto diferencial entre el entorno urbano e interurbano en la obligación de utilizar esas prendas reflectantes. Lo que les pediría es rigor en esas campañas y difusión del contenido de la ley, porque el resto son recomendaciones, y en las campañas y en las redes sociales debemos trasladar qué es obligatorio, qué es recomendado y cómo deben aplicar los medios de seguridad pasiva y activa las personas que utilizan medios de transporte que están en auge, como la bicicleta en este caso.

Coincido con las compañeras de comisión en el tema del acceso al carné de conducir. Lo que nos han trasladado aquí es que es un asunto estructural que se acerca al colapso y que además implica otro riesgo, y es que hay propuestas sobre la mesa que reclaman hacer un sistema de concertación de los examinadores. En el Grupo Parlamentario SUMAR esperamos que no se vaya por ese camino, porque si la seguridad vial es de interés público, la gestión pública es la mejor fórmula para garantizar esa vocación de servicio público que tienen ahora mismo los examinadores. Por lo tanto, hay que admitir esa situación de colapso y reforzar las soluciones.

Después de no obtener el consenso en la reducción de la tasa de alcoholemia, mi pregunta es por qué las futuras propuestas no son tasa cero, que quizás sí que habrían generado un gran consenso en este espacio.

En cuanto a la modificación de la ley de tráfico que se está tramitando en esta Cámara —y voy terminando—, precisamente para proteger y mejorar el uso de las plazas de aparcamiento de las personas con movilidad reducida —que, por supuesto, apoyaremos—, nosotros vamos a presentar enmiendas a esta reforma para implementar estudios y la graduación de las sanciones en función de la renta de las personas infractoras, añadida a la graduación que ya existe de leves, graves y muy graves. Me gustaría que nos diera su valoración. Además, se pueden aprovechar varios marcos que se están generando con la trasposición de la Directiva 2025/2205 de la Comisión Europea, que trae herramientas como el carné digital, y entornos como la DGT 3.0 y todos los entornos digitales para cruzar datos y que esto pueda ser una realidad, así como otras directivas, como la Directiva 2025/2206, que modificarán, en relación con el Ministerio de Justicia, la privación de licencia para que se puedan armonizar en todo el espacio europeo. Hablando de datos, una de las mayores barreras para implementar esa medida es la falta de datos y ahora mismo el Ministerio de Transportes está diseñando el espacio de datos integrados de movilidad, un espacio en el que es muy importante la visión de la seguridad vial y el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 24

potencial de los datos de movilidad sostenible para la seguridad vial y viceversa. Es un espacio de oportunidad. Y en cuanto al Ministerio Fiscal, las aplicaciones que gestionan la información tampoco separan, dentro de los tipos de delito, cuáles son por seguridad vial y cuáles son, por ejemplo, accidentes laborales. Me parece que es un entorno de datos que la DGT podría liderar y reformar.

Por último, ha mencionado todo lo que tiene que ver con formación en seguridad vial. Nos consta que tanto el articulado de la LOMLOE como de los reales decretos que regulan las competencias a ejercer son el marco para que se implementen y, sin embargo, sabemos que la movilidad ciclista para fomentar la autonomía infantil y juvenil no ha llegado a las últimas etapas de Primaria, Secundaria y Bachillerato. Entonces, ¿en qué estado está? me gustaría que nos diera un mayor detalle de su implementación, a la espera de programas estatales, porque hasta ahora quienes los han puesto en marcha son los ayuntamientos, cuyo esfuerzo ha puesto en valor.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara seria el torn del Grup Parlamentari VOX. Va fer la seva intervenció el diputat senyor Alcaraz Martos. Endavant.

*Muchas gracias.*

*Ara sería el turno del Grupo Parlamentario VOX. Va a hacer su intervención el diputado señor Alcaraz Martos. Adelante*

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

Buenas tardes, señor Pere Navarro, me alegro de verle aquí y de que esté usted bastante bien, y créame que se lo digo sinceramente.

Tengo que reconocer que cuando llegó usted a este Gobierno como nuevo director de la DGT gozaba de un buen legado por las medidas que había tomado anteriormente, en otra etapa, y por ello había un reconocimiento social importante. Pero usted, de alguna manera, ha dilapidado ese legado con el peor Gobierno de la historia de España. Le queda poco tiempo a usted y también a este Gobierno, porque, lamentablemente, muchas de las cosas que se han comentado aquí y de las que le voy a exponer yo —tres puntos nada más— están asociadas precisamente a sus decisiones, y una de ellas es la baliza V-16. Es la peor gestión y por la que usted va a ser recordado por todos los conductores. Ustedes han metido la mano en los bolsillos de los ciudadanos, sin informar y sin formar durante varios años a los conductores, con una normativa hecha para sacar dinero de esos bolsillos paupérrimos. Este es un Gobierno que esquilma a todos los ciudadanos vía impuestos, directos e indirectos, por no hablar de sus multas, que aumentan generosamente la recaudación por parte de la Dirección General de Tráfico.

La V-16 es un fracaso y lo sabe usted también; usted lo sabe. Usted defiende aquí algo en lo que no cree, y eso se nota. Yo he hablado con usted en muchísimas ocasiones y se le nota cuando defiende algo en lo que cree. Usted está haciendo una huida hacia delante, porque esto es un gran fracaso y un error. Esta misma semana he estado en campaña en Andalucía, en mi tierra, en Jaén, y el viernes, entrando en una curva en un pueblo muy cerca de Jaén, me encuentro de golpe con un coche a las cinco de la tarde. No lo vi, tenía puesta la baliza V-16, pero hasta que no di la curva no lo vi. Cinco días antes, en una entrada a otro pueblo, Mancha Real, en una bajada hacia una rotonda había una curva y había otro coche que también tenía su baliza puesta. Si ese señor sale en ese momento o se produce un despiste o no voy con la atención que se requiere, como suele pasar, como usted dice, porque hay mucho descuido y mucho accidente en carretera, obviamente no hubiera habido forma de que ese vehículo parara. Afortunadamente, esos dos coches no estaban invadiendo la carretera, pero algunos, por el accidente, pueden quedar invadiendo la carretera. Por lo tanto, su decisión pone en peligro a muchísimos conductores.

¿Qué es lo que hemos pedido nosotros en esta nueva ley que se está tramitando sobre la movilidad reducida y para que se castigue a las personas que no respetan esas plazas para las personas con movilidad reducida? Hemos pedido que la baliza V-16 no sea

un elemento obligatorio, que sea voluntario. Personalmente, antes de que ustedes impusieran la baliza, yo ya tenía tres balizas en mi coche y se las regalé a mi familia. Ustedes luego cambiaron la normativa, que ahora dice que tiene que estar conectada. ¿Para qué? ¿Conectada para qué? Si, como bien se ha comentado aquí, la mayoría de las carreteras rurales no tienen ni conexión. ¿Para qué, para que luego aparezca en los mapas, se señale dónde hay un coche averiado y se pueda ir allí a cometer cualquier tipo de delito? Eso es absurdo en el siglo XXI, cuando todo el mundo lleva móvil, cuando prácticamente todos los coches están conectados, cuando los intermitentes que tienen prácticamente todos los coches son muy superiores a la calidad de muchas de las balizas. Esa es otra: algunas se ven medio bien, pero otras no se ven absolutamente nada. Y eso lo ha comprobado y lo ha dicho la Guardia Civil, lo han dicho las asociaciones de la Guardia Civil.

Por lo tanto, créanme que lo mejor es que se haga de forma voluntaria y que haga pedagogía, porque seremos muchos los conductores que, de forma voluntaria, queremos llevar una luz que a cierta hora de la noche y en ciertas circunstancias, junto a los triángulos, nos va a ayudar. Además, así no harían una discriminación con respecto a los conductores que vienen a España. Porque al que viene de Marruecos y tiene un accidente, si solo pone el triángulo, ustedes no le multan, pero a mí, que soy español, si pongo el triángulo y no tengo la baliza, ustedes me multan. Y lo mismo ocurre con los conductores que vienen de Europa a viajar por España, que no están obligados a ponerla. Eso es una discriminación a todos los europeos y a todos los africanos que viajan por España, una discriminación que además pone en riesgo su vida.

Hay otro tema muy importante sobre el que usted, en los años que lleva aquí, nunca ha dicho absolutamente nada, pero lo ha dicho el fiscal y se ha denunciado en esta comisión y en el Pleno, y es que uno de cada tres accidentes —lo sabe usted— se debe al mal estado de las carreteras. Aquí hay muchos diputados que vienen en avión, otros lo hacen en tren —no sé si está peor el tren que las carreteras—, pero los que vamos en coche nos hacemos 60 000 o 70 000 kilómetros al año en coche y es un caos. Usted, en todas sus exposiciones cada vez que comparece, siempre pone la responsabilidad en el conductor, pero nunca en la Administración. Usted tiene una gran responsabilidad en exigir a su Gobierno que las carreteras estén en estado óptimo. Las señales están caducadas, por no decir cómo está la seguridad vial en las ciudades. Hace pocas semanas debatimos aquí sobre el tema de los pasos de cebra, cada uno pintando de un color, pasos sin señalizar, con cubos de basura delante de ellos... Es un caos. Ustedes son Gobierno, usted es el responsable de la DGT, ustedes no pueden delegar la responsabilidad de la seguridad vial en los ayuntamientos y no hacer una denuncia a todos esos alcaldes, sean del color que sean, por la responsabilidad que tienen en el estado de las ciudades. Es una pena, es un caos, cada una es la ciudad sin ley.

Los patinetes. Corríjame, a lo mejor no lo he entendido bien, pero creo que ha repetido por dos veces que había habido un fallecido el año pasado a causa de los patinetes. Entonces, la Fundación MAPFRE miente: por atropello, dos muertos, no uno. A causa del patinete ha habido un aumento de 38,6% de accidentes, con diecinueve fallecidos: una paisana, una señora de 70 años, el 30 de noviembre, en Andújar; en Toledo, un chaval de 18 años, el 30 de noviembre; otra chica, también el 30 de octubre, en Alfaro... En fin, que solamente ha comentado un atropello por patinetes, pero son dos; no es uno, es el doble, pero usted lo ha minimizado. Los que vamos por las ciudades y los que vamos, sobre todo, por los pueblos, por la España profunda, por la España rural, sabemos que lo de los patinetes es un caos. Ahora ya han hecho una normativa y piden los seguros, la identificación y demás, pero hay veces que la aplicación de la legislación es inexistente en muchas poblaciones pequeñas, y es un gran problema.

En cuanto al estado de las carreteras, exíjale a su Gobierno la parte de responsabilidad sobre los accidentes que se producen en carreteras, porque en uno de cada tres hay unos cuantos muertos.

Con respecto a las declaraciones que hizo usted recientemente, creo que en el mes de enero, dijo usted que al centro de la ciudad no se va a ir en coche eléctrico, que no nos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 26

equivocamos. Entrar con un coche en una ciudad es un derecho, no es un privilegio, es un derecho que tenemos y sobre todo quienes no tienen medios, porque ya bastante han hecho ustedes con estas políticas ecofanáticas de la ciudad sin humo, Madrid 360, y todas estas medidas que al final los tribunales van echando para atrás. Pero ahora se inventa una nueva normativa para que al autónomo de turno que no pueda cambiar su furgoneta diésel o que tenga un coche más antiguo se le limite y no pueda desarrollar su actividad, no pueda vivir o no pueda meter su vehículo ni aparcarlo en la calle. Mire, no es normal que ustedes, con su política, vayan contra las personas que menos medios tienen.

Termino, señor Pere Navarro. No le voy a insistir en el tema porque aquí ya le he interpelado no sé cuántas veces. Llevo aquí de diputado desde el año 2020 y hemos reclamado esta cuestión mil veces todos los grupos parlamentarios, menos el suyo, al que pertenece, al Grupo Socialista, que sostiene que todo está arreglado, todo está perfecto, pero llevan aquí años y años y años y sigue el problema de los exámenes. No se ha arreglado. ¿Lo han minimizado? Sí. Pero realmente usted no ha solucionado el problema de los examinadores. Sigue siendo un caos, sigue siendo un problema, pero no le voy a decir nada porque sé que no lo va a arreglar. Además, no le va a dar tiempo, porque más pronto que tarde el Gobierno al que usted pertenece —y usted— se irá a su casa, pero créame que lamento que haya dejado ese mal sabor de boca con la buena trayectoria que tenía usted.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

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

*Muchas gracias.*

*Ahora sería el turno del Grupo Parlamentario Socialista. Intervendrá el diputado, señor Jerez Antequera.*

El señor **JEREZ ANTEQUERA**: Gracias, presidenta.

Señor director de la DGT, encantados como siempre de tenerle aquí y gracias por su información y los datos de su primera intervención.

Señorías, son innegables los avances en seguridad vial que se han producido en España en las últimas décadas y también en estas últimas legislaturas del Gobierno socialista, siendo la DGT uno de los actores principales. Como ha mencionado el señor Navarro, medidas recientes como la implantación por ley de las zonas 30 en casco urbano, de la que este mes se cumplen cinco años, son buena prueba de ello. Pero también la inclusión de la educación vial en el currículo escolar, como ha comentado, o, más recientemente, la tan demandada regulación de los patinetes eléctricos que desde este año deben estar registrados y sus usuarios portar la documentación técnica y seguro obligatorio de responsabilidad civil. Asimismo, la implantación, como también se ha dicho, del teléfono 018 para la atención a las víctimas de siniestros viales. Y sí, también la entrada en vigor de la baliza conectada V-16, que reduce los riesgos para los conductores y ocupantes de los vehículos averiados o accidentados en carretera.

Señorías, desde mi grupo queremos señalar dos cuestiones que nos parecen relevantes para esta comparecencia. La primera es que, si la DGT es un actor principal para la seguridad vial, no lo es menos esta comisión, la Comisión de Seguridad Vial, cuya principal razón es contribuir al debate, la escucha activa y el impulso de iniciativas para la mejora de la seguridad vial. ¿Y qué está ocurriendo en esta legislatura? Pues que, a menudo, se actúa más con tacticismo partidista que con estrategia y visión integral, más como elemento de confrontación que de consenso. El bloqueo a la reducción de las tasas de alcoholemia es el mejor o peor, según se mire, ejemplo de esta práctica. También el abono de la derecha y la ultraderecha a la crítica oportunista a la implantación de la baliza conectada V-16, a pesar de que estaba anunciada, validada y regulada desde hacía años, también validada por profesionales de tráfico y de la Guardia Civil. Por no hablar del afán del Grupo Popular y VOX de traer aquí casuísticas de puntos kilométricos responsabilidad

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 27

del Estado, obviando que solo el 16% de las carreteras son de titularidad estatal. El 84% restante, casi mitad y mitad, son de titularidad autonómica o provincial. Es decir, de Administraciones que en muchos casos están gobernadas por ustedes.

La segunda cuestión que me gustaría comentar —a la que el director también ha hecho referencia en su intervención, como no podría ser de otra manera— son los retos que aún tenemos por delante para cumplir el objetivo de cero víctimas por siniestro vial y, en general, para mejorar la seguridad en nuestras calles y carreteras. El diagnóstico al respecto parece claro: Vigilar el cumplimiento de las normas, seguir luchando contra el consumo de alcohol y drogas, contra los excesos de velocidad, contra las distracciones al volante, proteger mejor a los usuarios vulnerables e implementar medidas para una menor siniestralidad en motocicletas. ¿Cómo? Pues creo que, como siempre hemos hecho, desde el consenso y el compromiso político por la seguridad vial; desde la escucha activa de profesionales, expertos y empresas; desde la colaboración con las entidades de víctimas y con estas mismas, que, como se ha dicho, deben ser el centro de las políticas de seguridad vial; desde la colaboración con entidades de educación vial y de seguridad vial.

Para acabar me gustaría preguntar sobre algunas medidas en concreto que esté implementando la DGT con respecto a facilitar el acceso al permiso de conducir y a la conducción en general de las personas con discapacidad. Asimismo, me gustaría saber si la DGT ha estudiado o está estudiando el efecto del turismo en la siniestralidad, entendiendo que, igual que cada año tenemos más vehículos en el parque de vehículos de España, también cada año tenemos más vehículos de turistas y de *rent a car*. Señorías, en cualquier caso, hagamos honor a nuestra pertenencia a esta comisión y trabajemos juntos por estos objetivos tan loables. **(Aplausos)**.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyor Jerez.

Ara seria el torn del Grup Parlamentari Popular. Senyora Verano Domínguez.

*Muchas gracias, señor Jerez.*

*Ahora sería el turno del Grupo Parlamentario Popular. Señora Verano Domínguez.*

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidenta.

Señor director general, comparece hoy usted aquí a petición de distintos grupos parlamentarios y por diversos asuntos, pero, sinceramente, después de escuchar a sectores, a profesionales, a usuarios, a asociaciones, creo que existe un hilo conductor evidente en prácticamente todos los asuntos que hoy le traen aquí, que es la creciente sensación de que la Dirección General de Tráfico ha dejado de anticiparse a los problemas para limitarse a reaccionar tarde, a improvisar soluciones y a rectificar continuamente. Y se lo digo desde el respeto institucional y desde la convicción de que la seguridad vial merece precisamente lo contrario: planificación, rigor, estabilidad, credibilidad pública y capacidad de gestión. Porque cuando hablamos de seguridad vial no hablamos únicamente de normas —usted lo sabe— o de campañas o de sanciones. Hablamos de vidas, de prevención, de infraestructuras seguras, de formación, pero también hablamos de instituciones que generen confianza. Y hoy, sinceramente, cuesta trasladar a los ciudadanos la sensación de que esa confianza exista. Mire, señor Navarro, uno de los problemas fundamentales de esta etapa es que la propia estrategia que aprobó este Gobierno no se está cumpliendo, y usted lo sabe. Ya lo hemos advertido desde el Grupo Parlamentario Popular, hemos presentado iniciativas. Esa estrategia tenía ambiciosos proyectos de reducción de víctimas mortales, de heridos graves, pero no se cumple. Cada vez está más lejos de cumplirse esa reducción de víctimas y de heridos. Aquí cada vez tenemos más vigilancia, más control, más sanciones, más anuncios. El grado de ejecución que nosotros hemos calculado con la estrategia por delante no llega al 30%. Y cuando las cosas no funcionan, lo lógico sería revisar el modelo, evaluar los resultados y, por supuesto, escuchar a los sectores implicados.

España vive una contradicción difícil de explicar a los ciudadanos, lo decía el compañero de VOX. Tenemos cifras récord —y usted dice que no debemos hablar de eso, pero sí debemos hacerlo—, récord de recaudación de sanciones de tráfico, lo que nunca se ha recaudado en sanciones de tráfico y, al mismo tiempo, nadie discute el deterioro de la red viaria estatal, aunque el portavoz del Grupo Socialista diga que también lo hay en las redes autonómicas. Es que el mismo ministro, que ha presentado un plan extraordinario de arreglo de carreteras estatales, reconoce que hay un déficit de 5600 millones de euros, y presenta un plan de 1600 que empieza dentro de dos años, es decir, a partir del 2027. O sea, creo que tenemos muy claro todos cuál es el problema. Tenemos millones de conductores enfadados ante el deterioro de las carreteras, la señalización envejecida, el mantenimiento insuficiente y los firmes en muy mal estado. Sinceramente, la seguridad vial empieza por algo muy básico, que es tener carreteras seguras. Eso es lo primero, y a partir de ahí, empezamos a sancionar y a hacer las cosas.

También podría hablarle de muchos otros aspectos relacionados con la estrategia de seguridad vial, como la antigüedad del parque automovilístico español, que cada vez va a peor. Usted cuando habla de las ayudas dice que los concesionarios no transmiten bien las ayudas, pero es que cuando las ayudas las da el Estado es el Estado el que tiene que informar de esas ayudas, aunque el resto pueda apoyar al Gobierno a difundir esas ayudas. De todas formas, no llegan las ayudas suficientes para renovar ese parque automovilístico español. Por eso digo que la DGT sigue anunciando muchas obligaciones, nuevas campañas y nuevas reformas, pero la seguridad vial no puede reducirse solamente a nuevas campañas, nuevas reformas y una sucesión de anuncios, la seguridad vial empieza por contar, como he dicho, con carreteras seguras y también con instituciones creíbles.

En este sentido, tengo que referirme, evidentemente, a la baliza V-16. El problema no es la modernización que queremos incorporar en nuestra seguridad vial ni la tecnología. El Partido Popular desde el primer momento ha presentado iniciativas, preguntas, solicitudes de comparecencia, propuestas para que la implantación se hiciera correctamente, con información suficiente, con campañas claras y con garantías para ciudadanos y empresas, pero no nos habéis escuchado y estamos viendo las consecuencias. Durante meses hemos asistido a mensajes contradictorios: un día se trasladaba que habría sanciones, otro día se decía que no; un día se reforzaba la idea de la obligatoriedad inmediata, otro día se hablaba de flexibilidad; después se retiran homologaciones, después aparecían dudas sobre los dispositivos válidos, la conectividad, la caducidad..., y todo ello ha generado algo muy peligroso en seguridad vial, que es inseguridad jurídica y la pérdida de la confianza ciudadana, porque cuando la Administración cambia continuamente el mensaje, el ciudadano evidentemente deja de confiar y eso tiene consecuencias; consecuencias para los consumidores que no saben qué dispositivo es válido, ¡tienen un lío!; consecuencias para los ciudadanos que compraron un producto homologado, como ha dicho el compañero, que posteriormente dejó de estar autorizado; consecuencias para empresas españolas que realizaron inversiones multimillonarias confiando en una normativa impulsada por este Gobierno y que ahora no funciona. Hoy sabemos que existen además —hay un informe de Sernauto— decenas de operadores españoles afectados, millones de euros inmovilizados, *stock* paralizado y cientos de empleos vinculados a este sector paralizados por este vaivén de la Dirección General de Tráfico y del Gobierno de España. Sinceramente, señor director general, creo que aquí la DGT tiene que hacer autocrítica. Incluso usted mismo ha terminado reconociendo públicamente que la implantación podía haberse hecho mejor. ¡Claro que se podía haber hecho mejor, muchísimo mejor! No se puede implantar una obligación de esta magnitud sin campañas claras, homogéneas y sostenidas: ¿Qué baliza necesita el ciudadano? ¿Cuándo era obligatoria? ¿Qué características debía tener? ¿Qué ocurría con la conectividad? ¿Qué dispositivos caducaban o qué implicaban las homologaciones?

Además, señor Navarro, también han faltado más informes técnicos independientes y más respaldo de expertos que permitieran a los ciudadanos trasladar la confianza social sobre la implantación y sobre la eficacia del sistema, que tampoco lo habéis hecho

—porque modernizar no solamente consiste en aprobar una norma—, y lo preocupante es que toda esta gestión al final ha terminado generando una desconfianza ciudadana hacia una obligación impuesta por una Administración. Además, señor director general, todo este proceso encima se ha visto rodeado de informaciones muy preocupantes sobre homologaciones, contratos y relaciones empresariales vinculadas a la distribución de estas balizas. Incluso hemos conocido informaciones que relacionan a personas vinculadas con el Partido Socialista, a la conocida públicamente como la fontanera del PSOE, Leire Díez, con operaciones relacionadas con contratos en Correos en la distribución de balizas V-16. Y comprenderá que cuando aparecen este tipo de noticias alrededor de una obligación impuesta a millones de conductores, lo mínimo que es exigible es la transparencia absoluta y las explicaciones claras, y no las ha dado. Porque cuando hablamos de una obligación legal de esta magnitud, el Gobierno tiene la obligación de garantizar no solamente la legalidad, sino también la apariencia de imparcialidad y absoluta transparencia. Y sinceramente, después de todo lo que los españoles han vivido estos años con contratos, con adjudicaciones y con comisionistas, comprenderán que los ciudadanos exijan muchas más explicaciones y muchas menos sombras.

Señor director general, otro ejemplo evidente de la falta de planificación es la situación que han comentado mis compañeros de los exámenes prácticos. No solamente en Cataluña, en toda España. Es que es en toda España, no es en Canarias, es en toda España. Les enseño las noticias de Sevilla de hace dos días: «Las autoescuelas denuncian la falta de examinadores: en Sevilla hay 27 000 alumnos esperando su examen». Yo soy andaluz, estoy nombrando la provincia de Sevilla. Usted habla —y lo han comentado prácticamente todos mis compañeros, porque todos nos hemos quejado de lo mismo— de las nuevas plazas que han entrado, pero tiene que reconocer esa falta de planificación que ha tenido, que ha sido una auténtica barbaridad. Mire, hay jóvenes que no pueden acceder a un empleo, hay familias que soportan más costes, hay autoescuelas asfixiadas, hay trabajadores que necesitan el permiso de conducir para desarrollar su vida profesional... Lo que tiene que reconocer usted es que no ha existido planificación, porque cuando en el 2012 se redujo de dieciséis a doce el número de pruebas diarias asignadas a los examinadores, eso no se ha cubierto. Además, hay otra realidad, y es que en muchas jefaturas provinciales hay examinadores que están teniendo que asumir funciones administrativas o cubrir carencias de personal en oficinas de Tráfico por falta de efectivos suficientes. Eso no nos lo cuentan, es decir, tampoco se ha reforzado la parte administrativa. Y hay otra cuestión que conviene recordar: el acceso al permiso de conducir no es un servicio gratuito, los ciudadanos pagan una elevada tasa para examinarse, y cuando esa tasa se multiplica por el enorme volumen que hay de pruebas prácticas resulta que tenemos una importante capacidad de financiación propia, tenemos beneficios, es un servicio público que es rentable. Rentable; si multiplica la capacidad de examen de cada examinador por lo que cuesta, es rentable. Por lo tanto, es difícil entender que, siendo un servicio tan demandado, tan necesario y con una recaudación tan relevante, siga funcionando con estas carencias, nadie lo entiende. Y ya le he dicho que el problema no es solo la falta de examinadores, sino que no habéis tenido una previsión; cuando el sistema disminuía, España cada vez tenía más población, tenía más demanda, y no habéis estado ahí para solucionarlo. También hay otra cosa que le quería decir, y es que mientras miles de españoles esperan durante meses para poder obtener el carné de conducir, el Gobierno agiliza y flexibiliza procedimientos de homologación a extranjeros como los de Marruecos, que además las empresas transportistas se quejan por el problema del idioma. Mire usted, hay mucha gente esperando para sacarse el carné aquí en España.

Voy terminando. También han señalado mis compañeros la cuestión de los exámenes desplazados, y creo que ha sido un error trasladar esa carga económica a los pequeños municipios, un gran error. Igualmente, quería señalar la improvisación que se ha sufrido en otras medidas impulsadas por la Dirección General de Tráfico, como ocurre, por ejemplo, con los patinetes y los vehículos de movilidad personal. Se anuncian obligaciones como el registro antes de que exista una infraestructura administrativa, y usted lo sabe; se pone en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 30

marcha la norma y no está el registro. Los agentes de seguridad no saben cómo actuar, ya que no está el registro del patinete y la norma te obliga; ya ha empezado a contar la norma.

Por último, me gustaría comentar algo muy importante en relación con lo de la tasa de alcohol. A usted se le ha escapado porque ha dicho: Nosotros —la Dirección General de Tráfico— «hemos» presentado la proposición de ley de la reducción de la tasa de alcohol. Usted no la ha presentado, la ha presentado el Grupo Socialista. **(Aplausos)**. Usted hablaba al inicio de las tres patas del Estado: el Poder Ejecutivo, el Legislativo y el Judicial. Pues bien, si realmente tenía tanto interés hágalo como proyecto de ley y tengamos todos los informes adecuados. Es que no se puede legislar de esta forma, es que yo no sé cómo lo estáis haciendo.

El Partido Popular cree totalmente en la seguridad vial y en la protección de las víctimas. Pero precisamente por eso, respecto a las víctimas, las reformas penales deben hacerse con rigor técnico, con informes suficientes, con evaluación seria de impacto y escuchando a expertos, a operadores y a las organizaciones especializadas. Hemos pedido un montón de comparecencias para ver si esa bajada de velocidad es la correcta o tiene que ser un poco más o un poco menos. Es que no tenemos informes, es que no tenemos información, es que se está gobernando a salto de mata, como se dice. Como le decía mi compañero, y estoy completamente de acuerdo, la Dirección General de Tráfico fue durante años un organismo respetado por su capacidad de planificación y prevención, y ya todo eso, señor Navarro, ha desaparecido.

La señora **PRESIDENTA**: Señora Verano.

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: Ya termino.

Los ciudadanos necesitan volver a confiar en que quienes dirigen la seguridad vial de este país estén más preocupados por prevenir que por reaccionar tarde, más preocupados por gestionar que por anunciar y más preocupados por proteger vidas que por defender titulares.

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

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I han finalitzat les intervencions dels grups parlamentaris. Per tant, el director general de Trànsit torna a tenir la paraula, si li sembla bé. Endavant, senyor Navarro.

*Muchas gracias. Han finalizado las intervenciones de los diferentes grupos parlamentarios. Por lo tanto, el director general de Tráfico vuelve a tener la palabra, si le parece bien. Adelante, señor Navarro.*

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): La veritat és que és un gust, venir aquí. Més sovint, hauria de venir. I encara que no fos aquí, trobar-nos a un altre lloc, però vull dir que el debat aquest enriqueix a tots, a uns i als altres.

*La verdad que es un gusto venir aquí. Tendría que venir más a menudo y a lo mejor encontrarnos en otro lugar. Pero este debate enriquece a todo el mundo, a unos y a otros.*

Antes de empezar a contestar a las diferentes intervenciones, me gustaría aclarar una cuestión al Grupo Popular sobre el tema de la tasa de alcohol, la conducción, la tolerancia cero y demás. Lo digo porque argumentaron: No, no, que esto se haga por real decreto, que no se haga por ley. Este era uno de los argumentos que yo había oído. **(La señora Verano Domínguez: O por proyecto de ley)**. Yo esto lo he oído, que pedían que se hiciera por real decreto. **(La señora Verano Domínguez: O por proyecto de ley)**. No, esto ha sido ahora, era por real decreto. Explico por qué tiene que ser por ley. Es porque en el año 2015, el Gobierno del Partido Popular introdujo un artículo, el 80.2.a), en la ley, que dice que conducir con el doble de la tasa máxima permitida son 1000 euros. Si bajamos a 0,1 miligramos por aire espirado, 0,2 sería el doble, tasa que ni siquiera es infracción actualmente, y serían 1000 euros. Hay que corregir el artículo 80.2.a) de la ley, porque esto sería un disparate. Por este motivo hay que hacerlo por ley. Esto en primer

lugar. En segundo lugar, es verdad que en la ley habíamos establecido la tasa 0,0 para menores, con lo cual parece que, si lo hemos puesto para menores, si vamos a tolerancia cero, habría que hacerlo por ley. Y, en tercer lugar, en mi opinión, es un tema tan importante que justifica un debate en el Congreso. ¿Cómo lo vamos a hacer por un real decreto? Nos habríais puesto de vuelta y media si lo hubiéramos hecho por un real decreto. Esta es simplemente una reflexión. **(La señora Verano Domínguez pronuncia palabras que no se perciben).**

La señora **PRESIDENTA**: Señora Verano, por favor.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Técnicamente no puede ser por real decreto. Hay que tocar la ley por este artículo 80.2.a), que se puso en el año 2015, bien justificado y demás, cuando gobernaba el PP. Estaba bien, pero necesitamos arreglarlo. No podemos tocar lo otro dejando este artículo, sería un disparate. Es un tema básicamente técnico, pero que lo tenía clavado aquí. Estaba seguro de que se iban a abstener diciendo que estaban de acuerdo con el fondo pero no con la forma, y lo entiendo perfectamente, pero vamos, parece que no están de acuerdo ni con el fondo ni con la forma. Algo más complicado. Bueno, cierro paréntesis. Quería explicárselo porque este tema lo he trabajado y mucho y cuando lo veía me quedaba sorprendido.

Por otro lado, me gustaría hacer otra reflexión, y espero no ser malinterpretado. ¿Por qué tengo la impresión de que, si ustedes me dijeran de vez en cuando que alguna cosa está bien, tendrían más credibilidad para decir todo lo que está mal? Yo creo que si solo dicen que todo está mal —y esto es una opinión mía— se pierde un poco de credibilidad. ¡Hombre, alguna cosa bien habremos hecho! ¿Me explico? Lo digo porque esto daría como más credibilidad. Yo al menos lo intentaría así.

Junts ha tocado todos los temas, pero como no tenemos prisa, ¿no?, pues ya está. Velocidad y Código Penal. Estamos de acuerdo. Se lo he dicho antes. No puede ser que haya casi 50 000 condenas penales por alcohol y 600 por exceso de velocidad. Algo chirría aquí, algo no va bien, con lo cual apoyo incondicional a la propuesta que habéis hecho. Esto merece su reflexión, merece su debate y merece corregir una disfuncionalidad que, en nuestra opinión, en estos momentos existe en el tratamiento penal de los excesos de velocidad. En la seguridad vial se van cubriendo fases, y lo que en un momento dado parece que está bien, al cabo de diez años chirría. ¿Por qué? Porque hemos avanzado mucho y hay cosas que ahora decimos que no tienen sentido, pero en su momento, cuando se hicieron, podían tener su lógica. Vamos avanzando y el nivel de exigencia, gracias a Dios, va aumentando. Por tanto, en el tema del Código Penal, completamente de acuerdo.

Por lo que se refiere a movilidad y seguridad vial, la AP-7 y mercancías, tocan un tema delicado. Desde luego, la AP-7 es la carretera de más tráfico. Recuerdo cuando cayó el puente con motivo de la dana en Valencia, con más de 30 000 vehículos diarios y camiones. Respecto al tráfico de mercancías, digamos que hay un modelo que tenemos todos los partidos; otra cosa es que, gobierne quien gobierne, cuesta ponerlo en marcha. El modelo es: las mercancías llegan por barco a los puertos, de los puertos deberían salir en ferrocarril a los *hubs* —como, por ejemplo, Zaragoza—, y de ahí debería salir con camiones a las afueras de las ciudades, donde están los almacenes y desde donde salen las furgonetas para hacer las entregas. Es el modelo que todos compartimos. **(Rumores)**. Bueno, la última etapa es la furgoneta, pero puede ser también en moto, en bicicleta, a pie no lo veo. **(Risas)**. No lo veo, y algún día dirán que podría hablar de los drones... ¡Me extraña! Insisto, es un modelo en el que todos estamos de acuerdo, pero debe haber alguna dificultad extraña, porque va pasando el tiempo... Ahora, parece que hay una necesidad, una apuesta por el ferrocarril. De Valencia ya salen en ferrocarril las mercancías y sé que Barcelona y Algeciras también tienen proyectos adelantados, pero este es el modelo. Y si a mí me preguntan qué podemos hacer para reducir el riesgo, diría que trasladar las mercancías de la carretera al ferrocarril. Oirán decir que con el permiso por puntos han bajado mucho los accidentes, pero no es del todo exacto. También ha contribuido mucho el tren de alta velocidad, que ha desplazado miles y miles de viajes que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 32

se realizaban por carretera hacia el ferrocarril. Bueno, pues ahora tocaría hacer lo mismo con las mercancías. Insisto, todos estamos de acuerdo, pero debe costar, no debe ser fácil, porque nos está costando llevarlo a cabo. Pero vamos, hay un problema con el transporte de mercancías por carretera, eso seguro, y, además, está en la AP-7. La AP-7 es el corredor del Mediterráneo y recoge todas las mercancías que van hacia Europa. Lo conozco bien.

En cuanto a lo del catalán en las señales, no soy consciente. Yo creo que este tema está resuelto, la señalización se hace en catalán, no hay ningún problema, pero lo miraré. Lo preguntaré cuando vuelva, porque pensaba que era un tema resuelto —y además desde hace tiempo— que todas las señalizaciones en las comunidades autónomas con lengua propia podían hacerse en lengua propia.

Por otro lado, me comentan que faltan conductores profesionales. Sí, aquí y en toda Europa. Faltan conductores profesionales tanto para mercancías como para autocares, insisto, aquí y en toda Europa. Lo he dicho en otras ocasiones, tenemos una ventaja que es Latinoamérica, de donde los podemos traer —peor lo tiene el resto de Europa—, con lo cual tenemos una ventaja comparativa y estamos haciendo el esfuerzo para traerlos de Latinoamérica. No hay problema, se les hace examen, pero va bien. Hombre, si les preguntas a Comisiones o a UGT si faltan conductores profesionales, te contestarán siempre lo mismo: Paguen mejor. Pero es verdad que es una profesión que se ha vuelto dura y difícil. Antes, el conductor de camión salía de Madrid, iba a Fráncfort y punto. Ahora va con un GPS con el que la empresa le controla hasta cuándo va al servicio. Además, poder dormir en casa tiene una valoración, porque el transportista profesional se pasa días y días fuera, con lo cual tiene un cierto coste. Hemos tenido mil reuniones con el sector. Hay que pagar mejor, pero es verdad que entre todos hemos de intentar poner en valor el trabajo de los conductores profesionales. Recuerdo la última reunión con los transportistas profesionales, con el sector de transporte, y salió: Oye, a lo mejor podríamos financiar una serie de Netflix donde el protagonista sea un conductor profesional al que le pasen cosas, igual que pasó con los cruceros o con los médicos, para hacerlo atractivo de alguna manera, algo. Pero este es un reto que todos tenemos, el compromiso de intentar hacerlo más atractivo. Es verdad que faltan conductores profesionales, pero se va avanzando.

Voy a hablar ahora de la V-16. Cualquiera que haya salido del coche a colocar el triángulo sabe lo riesgoso que es. Cualquiera que haya salido del coche a colocar el triángulo sabe lo riesgoso que es. Yo lo he hecho varias veces y me ha impresionado que no hace falta... O sea, cualquiera que haya bajado del coche para colocar el triángulo sabe lo riesgoso que es. Todo empezó con Abertis, lo envié, le dieron un premio, en fin, la DGT empezó a estudiar el tema y demás. A mí lo que me fascina es que hemos recibido muchas críticas porque dicen que es que nadie lo ha hecho. Hombre, a lo mejor podríamos sentirnos un poco orgullosos de ser innovadores. Es verdad que aquí lo hemos trabajado y hemos encontrado una alternativa que funciona razonablemente y, en lugar de sentirnos orgullosos, nos critican diciendo: Pero ¿cómo se os ocurre? Esto no lo ha hecho nadie en todo el mundo. Pues sí, hemos sido los primeros en hacerlo. El historial lo conocen, le dieron un premio, se estudió en la DGT, salió. Y luego, al final, se tramitó como un real decreto. Quiere decir que se pidió informe al Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial y a todas las entidades, a todos los sectores que de alguna manera están relacionados con el tema del tráfico. Punto uno.

Punto dos. Se pidió informe a todos los ministerios. Cuando tramitas un real decreto, acudes a los ministerios. Lo digo porque salió una información del Ministerio de Industria; es que el Ministerio de Industria es coproponente. Es decir, sin la conformidad del Ministerio de Industria no lo puedes presentar, porque es el coproponente, es corresponsable, igual que la DGT en el tema de la V-16. ¿Que podía haberse hecho mejor? Todo en la vida puede hacerse mejor. Yo creo que hemos aprendido dos lecciones: primera, este es un país increíble en memes, hay una imaginación brutal. Hay memes buenísimos, también los hay impresentables, ¿eh? Este es un país que desde el punto de vista de la creatividad y la imaginación es espléndido. En segundo lugar, es imposible contentar a todo el mundo, ya lo sé; y más si es una novedad el tema. Hombre, que digan

que esto lo hacemos para embolsarnos dinero, ¡la DGT no cobra ni un solo euro! Alguien ha dicho: Esto está hecho todo para recaudar. Pues, qué malos somos, porque lo hemos hecho para recaudar, pero resulta que ahora están paralizadas las ventas, están estacionales; vamos, que no acaban de... O una cosa o la otra. Todo a la vez no puede ser.

Respecto al Grupo Popular, me voy a referir a la denuncia a Bruselas. Ir sin haber hablado con la DGT y denunciar en Bruselas la V-16 esto se llama ser chivato. Cuando yo iba al colegio esto tenía muy mala imagen, ¿vale? Me ha parecido una falta de lealtad ir a la Comisión Europea a denunciar a la DGT sin haber hablado antes con la DGT. Dios mío, ¡¿pero en qué país estamos?! Insisto, esto nos dolió especialmente. En fin, como me afectó, lo digo; y, además, porque conozco a la diputada.

Sobre la V-16 les puedo decir lo siguiente. Cuando hayan pasado seis meses, a partir de julio, como una operación verano, vamos a hacer otro esfuerzo para tirar hacia delante. Y otra cosa: que quede claro que ha venido para quedarse, ¿vale? La V-16 ha venido para quedarse, porque es un tema que es una mejora de seguridad, es para la seguridad de todos. Nosotros estamos convencidos de que ha venido para quedarse y queremos romper esta incertidumbre, esta inseguridad que entre todos —entre todos, nosotros también, lo asumo— hemos creado. Aquí corto: esta es una medida de seguridad, es una medida que está bien, la hemos estudiado, funciona bien y ha venido para quedarse. Tenemos a Portugal y a Alemania pendientes, les interesa el tema, quieren saber cómo va, informarse y demás. Hasta aquí es todo lo que puedo decir sobre la V-16. Pero vamos, lo de ponerla, quitarla, esto sí que crearía... El portavoz de VOX ha dicho: Es que la luz no se ve. Los triángulos no tienen luz, ¿vale? **(El señor Alcaraz Martos: Pero se ven)**. O es que en la curva aquella... ¿Qué quiere, bajar del coche y hacer aquella curva cerrada para ir a colocar el triángulo? Eso supone un riesgo importante. Pido un margen de confianza para consolidar un poco la V-16, pero yo creo que al final todos saldremos ganando. Insisto, la lectura es esta, lo de los memes ha sido espectacular en relación con la V-16; con lo cual, imaginación y creatividad, toda; lo otro, ya veremos.

Vehículo autónomo. A lo mejor tenemos que hacer una jornada sobre el vehículo autónomo. Yo solo digo que he subido y me han llevado media hora por Madrid. He estado media hora por Madrid con el vehículo autónomo, con otra persona al lado evidentemente, y me he quedado impresionado. El tema va más rápido de lo que parece, y sí justifica una atención especial. Me da la impresión de que todos esperamos que este tema nos lo arregle Bruselas. Ojo, ¿vale? Porque ojalá lo arregle Bruselas, ¿eh? Pero quiero decir que en este momento hay una cierta presión para entrar y enseñar el tema del vehículo autónomo. Y Madrid reúne todas las funciones para que intenten hacer de Madrid el escaparate para toda Europa. Estamos de moda; España está de moda en estos temas. Pero sobre el vehículo autónomo no puedo decir nada más. Esto de que tenemos solicitudes, pruebas que están haciendo, ¿no? sobre el vehículo autónomo.

Sobre los exámenes, es verdad que se comentó que había miles y miles de personas pendientes. Pusimos en marcha para estos miles de jóvenes que no pueden sacar el carné de conducir —ya lo habéis comentado— el plan de refuerzo operativo. ¿En qué consiste? Son examinadores voluntarios que se presentan para ir un sábado mañana y tarde y hacer todos los exámenes. Y si tienen que ser dos sábados, serán dos sábados. Es verdad que lo hicimos en Navarra dos sábados, el 9 y el 16 de mayo. En Navarra decían que había 8000 jóvenes pendientes de sacarse el permiso de conducir y se presentaron 276. En Lérida, me parece que fue el 30 de abril que dijimos: el 16 de mayo vamos a traer aquí examinadores, traer todo lo que tengáis para examinar. Bueno, pues examinamos a 317 personas. Lo digo porque salía que había 5000, que estaban todos pendientes de examinar y demás y al final fueron 317. Esto se nos da bien, porque como hemos sacado esto, ahora podremos reforzar las semanas, porque cuando hacemos esto, a la semana siguiente bajan los que se presentan para examinarse; lo cual nos permite llegar a la Seo de Urgel y a todos estos sitios que comentaba, y nos permite también hacer más exámenes de profesionales; todo está interrelacionado y ayuda. ¿Qué quiero decir? Quiero decir —y son datos, no son opiniones— que de las cifras que salen, 5000, 6000, 8000 pendientes, cuando vamos allí y decimos: oye, vale, de acuerdo, tráemelos, te lo digo con quince días

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 34

de antelación, al final salen 200 o 300 los que están para poderse examinar. Dicho de otra manera, sospecho, por los datos que tengo, que del volumen total de esta bolsa que hay —es verdad que se habla de una bolsa—, solo alrededor de un 8% está en condiciones de presentarse a examen, el resto están ahí y constituyen la bolsa, pero no están pendientes de examinar, no están en condiciones de examinarse. No sé si me explico. Bueno, esta operación, insisto, nos sirve luego para ir la semana siguiente a los centros desplazados, porque tenemos más capacidad, y un poco también para atender el tema de los pesados. En Baleares ya lo hemos puesto en marcha; en Baleares se han inscrito 411 para examinarse el sábado en esta operación especial. En Almería también vamos a hacer la operación especial, y luego la vamos a hacer en Tenerife. Y vamos a ir haciendo esto, que es un refuerzo, al final es como una ayuda hecha por examinadores voluntarios que quieren ir allí un sábado y dedicar mañana y tarde a achicar de alguna manera o a resolver aquellos casos que las autoescuelas tienen preparados para examinarse. Son datos, punto. Esto no es opinión, son los datos de la operación de refuerzo que estamos haciendo. ¿Qué es mejorable? Vuelvo a decir que todo es mejorable en esta vida.

Paso al Grupo Republicano. Es verdad que luego se hizo en la capital, porque no pudimos hacerlo en los centros desplazados, con lo cual dijimos a todos los centros de la provincia que tuvieran personas pendientes de examen que los presentasen, y en esto hacemos un esfuerzo especial, con cierto coste presupuestario significativo para ayudar. ¿Es la solución definitiva? No, pero ayuda de alguna manera. Y además esto lo hacemos de acuerdo con todas las autoescuelas, porque hicimos una reunión con ellas, es decir, que lo estamos trabajando conjuntamente con las autoescuelas, es una operación que hacemos conjuntamente.

Centros desplazados. En toda España hay ochenta y siete centros. Centros desplazados son aquellos puntos donde vamos a examinar que no son capital de provincia, ¿de acuerdo? Hasta ahora funcionaba, tenemos ochenta y siete centros, pero en aquellos centros el examen lo hicimos todavía con hoja de papel, una hoja de papel en la que se hacían unas preguntas y las respuestas se hacían con cruces. Pero todo avanza y ahora vamos percepción del riesgo; ya no son preguntas memorísticas del Código de la Circulación, sino que se trata de comprobar la percepción del riesgo. Esto lo hacemos a través de pantallas de ordenador; necesitamos hacerlo vía telemática a través de pantallas de ordenador. En todas las capitales lo tenemos ya, entonces hay que ir a los centros desplazados, es así, pero la DGT no puede invertir en locales que no son suyos, que no tiene, con lo cual se necesita que el ayuntamiento, si puede, habilite un local con los ordenadores; no podemos invertir en locales con los que no tenemos nada que ver, como un piso, un local, etcétera. Nosotros ponemos a los examinadores, desplazamos a los examinadores, pagamos las dietas. De los ochenta y siete centros, con cincuenta ya está firmado el acuerdo y ya está resuelto; nos queda el resto. Insisto en que es un paso adelante. Nos gustan mucho los centros desplazados porque ejercen de capital de comarca y tienen una cierta centralidad. Poco a poco esto va avanzando; tenemos más de la mitad, cincuenta ya están hechos. Y en la medida en que lo tengamos todo hecho, podremos pasar del examen en papel al examen por pantalla y con percepciones de riesgo, que insisto que es una mejora importante. Ho dic per la Seu d'Urgell.

*Por ejemplo, lo digo por la Seu de Urgel. (Se dirige a la señora Granollers Cunillera).*

Tengo aquí un apunte que me dice que desconozco el territorio. Estuve viviendo seis meses en Lérida. **(La señora Granollers Cunillera: Lleida)**. Es poco, seis meses, ya lo sé. Ya hace algún tiempo, pero estuve viviendo seis meses en Lérida. Y viajando por toda la provincia, además, no solo en la capital.

Mossos. Gracias por la oferta. Hombre, a veces tengo la impresión de que deben sobrar los Mossos, porque para hacer exámenes, para ir a las asambleas de profesores, para ir a los colegios, tal y cual, en fin, quiero decir que no parece que falten, ¿me explico? Pero gracias por la oferta.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 35

Dice que preocupa la seguridad del ciudadano. Bueno, la seguridad vial nos preocupa a todos. Y la preocupación por la seguridad vial se ve también en las votaciones.

El siguiente grupo ha sido SUMAR. Respecto a las bicicletas, desplazamientos en bicicleta, hubo un bum en este país de desplazamientos de bicicleta, es verdad que además hicimos muchos carriles bici. Había críticas de que estaban haciéndose carriles bici y no había bicicletas. Siempre dijimos que todos los manuales dicen que primero tienes que hacer el carril y luego vendrán las bicicletas; si no hay carril, nunca va a haber bicicletas. Yo creo que se ha hecho un esfuerzo importante, pero es verdad que en estos momentos notamos o me dicen a mí que tenemos un cierto parón; es decir, el tema de la bicicleta ha perdido un cierto protagonismo. Por tanto, creo que entre todos hemos de intentar volver a recuperar su protagonismo, porque es un protagonista especial de los temas de la política de movilidad. Una cosa nueva es que estamos acabando un convenio con la Red de Ciudades por la Bicicleta para hacer un registro voluntario de bicicleta. Lo tienen ya hecho, está funcionando, pero es una plataforma privada. Y nos han dicho que, si les podemos poner nosotros la plataforma, eso puede adquirir una dimensión o una potencia más importante. No hay ningún inconveniente y estamos redactando el convenio, la parte de cada uno, pero tendremos un registro de bicicletas, voluntario, pero un registro, y yo creo que es un paso adelante importante.

Sobre las víctimas, el día 27, que me parece que debe ser el miércoles de la semana que viene, P(A)T, que es una asociación de víctimas, presenta un documental muy interesante sobre la justicia reparativa. Lo presenta aquí en Madrid, en el local de la Fundación Mapfre. Lo digo porque vale la pena. Y al día siguiente, el día 28, hay el foro anual de STOP Accidentes, dedicado al alcohol, las drogas y la conducción; también es un referente este foro anual de STOP Accidentes. Quiero decir en cuanto al tema de las víctimas que entre todos hemos hecho un ecosistema que funciona.

Coordinadora Andando. Estamos haciendo una campaña en estos momentos en la que avisamos de que uno de cada tres peatones cuando cruza lo hace escuchando, hablando o mirando el teléfono móvil. Lo hicimos, no por el peatón directamente, sino porque nos pareció que el tema del uso excesivo o mal uso del teléfono móvil empieza a ser un problema social. Y, como nos había llegado una encuesta que decía que uno de cada tres cruzaba mirando el teléfono móvil, nos pareció que era un buen gancho para hacer una campaña, insisto, avisando sobre el problema del mal uso o el uso excesivo de los teléfonos móviles. Nada que ver, ninguna intencionalidad de culpar al peatón. Ya lo hemos hablado con ellos, y, en fin, era para hablar del teléfono móvil, no para culpar a los peatones de los atropellos; en ningún momento había esa intención. Por tanto, vuelvo a decir lo mismo: es imposible contentar a todo el mundo, pero creo que la campaña merece la pena, insisto, por el tema del problema que supone el teléfono móvil.

Tasa 0,0 no, ¿por qué? Porque Noruega y Suecia, que son países de referencia en seguridad vial, tienen lo que hemos puesto nosotros: 0,2 gramos por litro de sangre o 0,1 miligramos por litro de aire expirado. ¿Por qué? Porque dice la doctrina que hay algunos procesos gástricos que podrían producir una pequeña cantidad de alcohol y no queremos vernos metidos en discusiones bizantinas sobre si la persona había bebido o no. Noruega y Suecia tienen 0,2, están encantados, dicen que les va bien, punto. Y la Organización Mundial de la Salud recomienda lo mismo. Es mucho más fácil y mucho más populista poner 0,0; todo el mundo lo entiende, dicen: Yo voy contra el alcohol, cero alcohol, que no se pueda beber. Pero, insisto, la Organización Mundial de la Salud nos dice lo que nos dice y Noruega y Suecia, que son referentes, tienen lo que tienen. Por tanto, meternos en el 0,0 desde el punto de vista de comunicación es mucho más fácil, es más fácil comunicar eso, pero desde el punto de vista del rigor científico, pues nos decían que no, que no tocaba. Y seguimos apostando por el rigor frente al populismo. Queremos, no digo que lo seamos, ser un organismo serio.

La sanción en función de la renta la podemos compartir, pero en estos momentos la complejidad para meterse en un tema de estos es inmensa. Tampoco debe ser fácil que a la DGT nos den la declaración de renta de todos los ciudadanos. Y, además, existe la idea de que corregir las desigualdades lo hace el Ministerio de Hacienda a través de la

declaración de renta. El sistema fiscal es un poco el que pretende que el que más tiene más paga y el que menos tiene menos paga. La idea está bien, la comparto, pero veo una complejidad importante.

Y en cuanto al ITS, hay una directiva que está ahora en trasposición, donde dice que el punto nacional de información del tráfico recogerá toda la información de lo que pasa en la carretera y la volcará a todos los sistemas del vehículo conectado, a todos los navegadores y demás. Es un poco el camino que se está siguiendo sobre el tema del vehículo conectado.

Pero me he quedado con lo de la bicicleta, también nos preocupa lo de la bicicleta, de que haya quedado como algo un poco estancado o algo así, y entre todos estamos para ver de darle un cierto impulso a la bicicleta. **(La señora Vergara Román: El Consejo Superior de Tráfico).**

VOX, la V-16. Dice que hemos metido mano en el bolsillo de los ciudadanos. La expresión es mejorable, punto, ¿vale? Que en la DGT hemos metido la mano en el bolsillo de todos los ciudadanos suena, suena... No está mal, ¿eh? Se ha quedado a gusto, ¿no? Molt bé. **(El señor Martos Alcaraz: Dígaselo a la Audiencia Nacional).**

¿Conectado por qué? Bueno, además del vehículo autónomo está el sistema conectado. En la DGT habíamos puesto en marcha el 3.0 y nos pareció que era una oportunidad para promover el tema de la conexión, del conectado. Ya he dicho que van a venir los conos conectados, luego vamos a intentar pruebas deportivas también conectadas, el transporte especial está bien conectado, y poco a poco iremos avanzando en el tema del vehículo conectado. ¿Qué hay incertidumbre? Yo creo que la incertidumbre la hemos creado entre todos, entre todos. Entre todos hemos creado una cierta incertidumbre, bueno, pues vamos a intentar corregirla en la medida en que podamos, entre todos. Todos tenemos que asumir una parte de nuestra... Es un tema digno de estudio la incertidumbre, asumo la parte nuestra, pero creo que esto lo hemos hecho entre todos. Antes me han comentado —y hay una PNL suya también al respecto— que esto va a dejar de ser obligatorio, que si va a ser voluntario... Luego no salió, pero ya había salido en todos los medios. No pasa nada, pero una, otra, otra y, al final, se ha generado esta incertidumbre en la que en estos momentos estamos... Digo: uno, la V-16 ha venido para quedarse; dos, en la operación verano vamos a darle un impulso para acabar de consolidarla.

Mal estado de las carreteras. Claro, yo también soy partidario de la mejora y de la conservación de las carreteras. Carretera mejor conservada y mantenida... Además, digo que este es un país en el que estamos todos orgullosos —o estábamos— de la red de carreteras. Tenemos la mejor red de carreteras. Vaya a Italia y verá cómo están las carreteras, o al Reino Unido. Tenemos una de las mejores redes de carretera. **(Rumores).** Cuando una cosa la valoras y la quieres, cuídala. Y cuidarla en este caso se llama conservar y mantener las carreteras. También añadido el dato que hay tres veces más de kilómetros de titularidad de las comunidades autónomas que del Estado —corresponde al titular de la vía el mantenimiento—, con lo cual, si quiere le doy el dato. **(Rumores.—La señora Verano Domínguez: ¿Y los datos de los vehículos que pasan por la nacional? Cuéntelo todo).** Yo digo que es un tema un poco de todos.

La señora **PRESIDENTA:** Señora Verano, no puede interpelar al compareciente, por favor.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): No he dicho que no, pero digo que es un tema que va un poco más allá.

También les diré una cosa, porque tengo la impresión de que cada vez que en la DGT queremos tomar alguna medida nos dicen: Nooo, lo que hay que hacer es arreglar las carreteras. Hay 165 000 kilómetros de carreteras. Me están metiendo a la papelera en un callejón sin salida.

También a veces nos dicen: No, no, no, nada de medidas; es un problema de educación. Vale, de acuerdo, la educación es importantísima, pero claro, como empecemos ahora, necesito una generación para educar a todo el mundo. ¿Qué hacemos mientras vamos contando? Lo digo porque lo de que es un problema de educación cuando tomamos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 37

una medida o lo de que hay que arreglar las carreteras, si no toman medidas... Lo comparto y es un tema que nos plantean periódicamente, pero, a partir de aquí, nos quedaríamos un poco sin hacer nada. Así que sobre si van a estar bien las carreteras, insisto, depende un poco de los titulares de la vía. ¿Que hay que conservar y mantener bien las carreteras? Seguro. Esto lo compartimos en la DGT.

La declaración del centro de ciudad. Vamos a ver, lo que expresé es que la política de movilidad dice que al centro de la ciudad —que esto lo están haciendo todas las ciudades— hay que ir en transporte público y, si no, a pie, en bicicleta o en un taxi, pero lo que no puede hacerse es incitar a ir en coche al centro de la ciudad. Esto en ninguna política de movilidad lo encontrará. Es uno de los principios básicos de las políticas de movilidad, el centro de la ciudad es peatonal, es tranquilo. Y esto salió porque hubo un momento en que con las zonas de bajas emisiones se pensaba: Aquí podrá entrar el vehículo eléctrico y le vamos a dar facilidades de estacionamiento. En ese momento se nos encendió un poco la luz roja y dijimos: No nos equivoquemos, no nos equivoquemos. El centro de la ciudad es el centro de la ciudad y el problema es de espacio. Si el problema es de espacio, por razones de espacio al centro de la ciudad —de todas, de Girona, de la que sea— no vas a meterte y no vas a incitar a que la gente vaya en coche. Por tanto, es una declaración recordando uno de los principios básicos de las políticas de movilidad universales. En ningún momento pretendíamos prohibir, tampoco se trata de eso, pero sí de que la línea y las prioridades deben estar claras.

También recuerdo que un día dijimos que en gestión del tráfico nuestro problema está en la entrada y la salida de las ciudades los días laborables, de 7 a 9 y de 5 a 7 de la tarde. Vale, lo medimos y el 85% de los coches va con una sola persona. Entonces pensamos que a lo mejor íbamos a tener que buscar fórmulas —las estamos buscando— para compartir el coche y llenar el coche. También hay carriles BUS-VAO y estamos creando carriles bus y de alta ocupación para ir incentivando el ahorro del coche. ¿Por qué? Por un problema de espacio. Es decir, mover 1500 kilos para desplazar a una persona que pesa 70 u 80 kilos es ineficiente, con lo cual vamos a tener que buscar entre todos fórmulas para poder compartir el coche, incentivar nosotros el coche que va con más ocupantes, en fin, parece todo normal. Bueno, pues esto se tradujo en una noticia que decía: La DGT va a prohibir ir una sola persona en los coches. Pero ¿en qué mente cabe esta idea? ¿Y escribirla!, porque ideas puedes tener las que quieras, pero ¿a quién se le ocurre tener esta idea y encima escribirla? Que la DGT va a prohibir ir una sola persona dentro de un coche. Pero Dios mío, ¿en qué mundo vivimos? Claro, uno se pregunta qué está pasando aquí. Pero bueno, ve un poco el contexto de la declaración, ¿no? No se trataba de prohibir, sino de recordar un principio básico del centro de las ciudades, que es por un problema de espacio y de pacificación y de calma y, de que la gente vaya en transporte público, a pie, en bicicleta y, si tienes mucha prisa, en un taxi. ¿De acuerdo?

Al portavoz del Grupo Socialista quiero decirle que se nota que sabe de lo que habla. Ha sido concejal de movilidad en su ayuntamiento, ha sido también policía local, con lo cual se nota que sabe de lo que habla. Y se agradece un poco, por ejemplo, que ponga en valor algunas medidas importantes como la de 30 kilómetros por hora, que yo creo que ha sido un paso adelante en el calmado del tráfico, un paso significativo. Toda su intervención ha tenido una cierta coherencia para poner valor a algunas cosas que se han hecho. Repito, hemos pasado de estar en la cola de Europa a ser un referente en Europa en seguridad vial. No es un mérito de la DGT, pero es un mérito de todos, y en especial de los conductores y de los ciudadanos. Por la razón que sea, esto ha salido bien, hay otras cosas que no salen bien, pero esto ha salido bien, y hemos de sentirnos orgullosos, con lo cual gracias por sus palabras y gracias por sus apreciaciones.

Acceso de personas con discapacidad al permiso de conducir. A ver, ¿cómo lo diría? La anterior subdirectora, la responsable de los exámenes del permiso de conducir, tiene un hijo discapacitado, con lo cual está superpreocupada por el tema, supersensibilizada, y no me pregunte qué hizo, pero sé que hizo todo tipo de cosas para facilitar el acceso de los discapacitados al permiso de conducir.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 38

Y respecto al Grupo Popular, bueno, con el tema del alcohol ya me he quedado tranquilo, he sacado la cuestión del alcohol. Lo otro es la Estrategia de Seguridad Vial 2030. Yo tengo el dato de que el 90% de lo contenido en la estrategia está hecho o en vías de realización. Tengo aquí el informe y es lo que a mí me han dicho, ¿eh? Tampoco me dedico yo a ello, pero vamos, tengo por aquí el informe de la estrategia. Sabe que cada dos años se publica. El del año 2023-2024 se publicó, el de 2025-2026 estamos ahora aplicándolo y estamos trabajando ya en el de 2027-2028. Si quiere luego le puedo pasar la nota que me han hecho, donde se explica. Todo esto se está publicando. Es verdad que para el próximo informe hay previstos temas como la conducción acompañada, intentar avanzar con el vehículo autónomo e intentar avanzar con el vehículo conectado; un poco van por ahí todas las propuestas que hay. Más o menos se va cumpliendo el escenario o los hitos del... Es verdad que todo va tan deprisa que periódicamente hay que revisarlo y actualizarlo porque hay cosas que quedan obsoletas y aparecen nuevas necesidades o nuevos retos. Luego se lo paso, pero creo que lo he explicado con bastante detalle.

Arreglo de carreteras. De acuerdo, estamos de acuerdo en que hay que arreglar las carreteras. Vale, 165.000 kilómetros, ¿de acuerdo? Ah, y de todas las Administraciones, pero estamos de acuerdo en que hay que arreglar las carreteras. Esto va mejor.

Ayudas a la renovación de vehículos. No lo llevamos directamente, pero ¿qué quiere que le diga?, ¿que un vehículo nuevo es más seguro que un vehículo antiguo? Lo comparto. Se lo voy a decir de otra manera, con un vehículo recién matriculado te sales de la vía, das dos vueltas de campana y sales andando; con un vehículo con diez años de antigüedad te sales de la vía, das dos vueltas de campana y no sales del coche, con lo cual no me tienen que convencer de que el vehículo nuevo es el gran salto adelante. Otra cosa es cómo lo hacemos. Sí, con las ayudas, pero tampoco las gestionamos nosotros. A mí me gusta mucho el sistema de que no todo tiene que ser nuevo. La renovación se está produciendo, pero se está produciendo cambiando vehículos de doce o de trece años de antigüedad por vehículos seminuevos, que vienen de *renting* o de *rent a car*, no por vehículos nuevos. Me explico, están cambiando vehículos muy antiguos por algunos con tres años de antigüedad, así se está produciendo parte de la renovación. Hombre, pensar que alguien con un coche de catorce años de antigüedad lo va a chatarrear y se va a comprar un eléctrico, pues ojalá, pero no es real; no suele ser así. ¿De acuerdo? Pero en la importancia de la renovación del parque de vehículos estamos completamente alineados todos, creo que todo el país, pero no es fácil.

En relación con la V-16, más o más lo que quería decir ya se lo he dicho.

Una cosa son las bolsas estas de las que oírán hablar y se han publicado, y otra cosa es la realidad que al final, cuando hemos llegado y hemos dicho «ye, te vamos a hacer un pase especial, tráeme a todos los preparados para examinarse», viene a ser alrededor del 8%. ¿Que es mejorable? Seguro, y en ello estamos trabajando junto con las autoescuelas. ¿Estoy muy satisfecho con los exámenes? No, ¿vale? Pero, bueno, pero vamos avanzando, vamos haciendo el camino.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara per repreguntar, Junts per Catalunya té zero temps. El grup republicà té un minut, si vol. Endavant.

*Muchas gracias.*

*Y ahora, para repreguntar, Junts per Catalunya tiene cero tiempo.*

*El Grupo Parlamentario Republicano tiene un minuto, si quiere. Adelante.*

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Sí, tinc un minut que de pas aprofitaré per contestar una resposta que li havia fet Junts per Catalunya. Però començaré.

El que sobra en aquests moments és incompetència. Incompetent, el que decideix canviar cartells de senyals de trànsit, perquè sí, es va canviar. Es van canviar i, gràcies a les nostres denúncies, després ho van solucionar. Però també és cert que la legislatura passada això va quedar reflectit a la llei de trànsit, que van fer que els senyals havien de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 39

ser en català, però algú va donar aquesta ordre. Per tant, un incompetent, un incompetent, els ministres i els consellers del seu partit que infiltren policies, assemblees, tant assemblees totalment pacífiques, tant de mestres i ens infiltren guàrdies civils, policies nacionals i mossos.

Incompetents, incompetents per dir que al superdissabte només es van presentar 317 persones quan hi havia 5000 persones esperant-se, quan vostè sap que això ho va comunicar el dia 30 d'abril i que el dia 1 de maig és festa i que després hi havia un cap de setmana i que si coneix el territori, vostè sabrà que les principals capitals de comarca de Lleida fan festa, on els alumnes que es treuen el carnet de conduir, majoritàriament estudiants de batxillerat, estan en període d'exàmens. Planifiquin. Planifiquin un superdissabte. Per quin dia? Pel segon dissabte de juliol? Anuncii-ho avui: El segon dissabte de juliol hi haurà un superdissabte i veurà com segurament que hi ha més gent, però no vagi amb tot mal planificat i després culpi els altres, perquè això també és molta incompetència.

Gràcies.

*Sí, tengo un minuto que de paso aprovecharé para responder a una pregunta que le había hecho Junts per Catalunya. Pero empezaré. Lo que sobra en estos momentos es incompetencia. Incompetente, es el que decide cambiar carteles de señales de tráfico. Porque sí se cambiaron y, gracias a nuestras denuncias, luego lo solucionaron. Pero también es cierto que en la legislatura pasada esto quedó reflejado en la ley de tráfico que se hizo, que las señales de tráfico tenían que ser en catalán. No obstante, alguien dio esta orden. Por lo tanto, un incompetente. Incompetentes los ministros y consejeros de su partido, que infiltran policías en asambleas totalmente pacíficas de maestros, nos infiltran guardias civiles, policías nacionales y mossos. Incompetentes por decir que el supersábado solo se presentaron 317 personas, cuando había 5000 esperando. Esto se comunicó el día 30 de abril, pero el día 1 de mayo es festivo y después había un fin de semana. Y si conoce el territorio, usted sabrá que en las principales capitales de comarca en Lleida se hace fiesta y los alumnos que se sacan el carné de conducir —mayoritariamente estudiantes de bachillerato— están en periodo de exámenes. Planifiquen un supersábado cualquier sábado de julio. Anúncienlo, díganles que el siguiente sábado de julio lo podrán hacer y verá cómo seguramente hay más gente. Pero no vale que vaya con todo mal planificado y luego culpabilice a los demás, porque esto también es mucha incompetencia.*

*Gracias.*

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara, per part del grup SUMAR, té vint segons. I vint segons són vint segons, eh? Gràcies.

*Muchas gracias.*

*Por parte del Grupo SUMAR tiene la palabra veinte segundos. Veinte segundos.*

La señora **VERGARA ROMÁN**: Gracias.

Varios temas: La formación ciclista no se ha mencionado; los indicadores que a nivel europeo se deberían actualizar, y hay que hacer esa imbricación entre los de movilidad y los de seguridad vial, y el contenido del real decreto de protección de vulnerables, que estamos impacientes por su aplicación.

La señora **PRESIDENTA**: Per part del Grup Parlamentari de VOX, té tres minuts.

*Por parte del Grupo Parlamentario VOX, tiene tres minutos.*

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

Señor Navarro, usted ha dicho aquí tajantemente tres veces que la baliza V-16, ha llegado para quedarse, y le digo que, en la medida que los españoles nos den la confianza, esas palabras a usted no le van a servir de nada porque en el momento que entremos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 40

vamos a derogar el decreto de ley de la V-16. Vamos a invitar a los conductores —igual que he hecho yo como conductor— a que la utilicen en momentos puntuales.

Otra cosa que ha dicho. Dice usted: Hombre, usted se baja en la curva e ir a poner el triángulo es un peligro. ¿Qué me está diciendo usted, que durante todos estos años la DGT ha puesto en peligro a todos los conductores porque utilizaban solo el triángulo? ¿O me está diciendo usted que va a permitir a los ciudadanos comunitarios que vengan a España o a los que vengan de África que no tengan que poner la baliza? ¿Usted los va a poner en riesgo para poner el triángulo o les va a exigir que ya no pongan triángulo? ¿Qué va a hacer usted?

Otra cosa que dice. Dice usted: Hombre, es que los triángulos no tienen luz como la baliza. ¿Ve usted este rotulador? (**Muestra un rotulador amarillo**). No tiene luz y usted lo ve. ¿A que no ve el bolígrafo que tengo aquí? Pues eso pasa con la baliza, si la baliza está en un sitio que no se ve, no se ve; y si un triángulo, aunque no tenga luz, está en un sitio visible antes de la curva, evitaré tener que estrellarme con el vehículo si está invadiendo la calzada. Por lo tanto, no me venga quejándose de los memes, porque esa declaración que acaba de hacer usted es como para hacer 20000 memes; es una barbaridad lo que acaba de decir. Y usted es el director de la DGT, por lo que no se puede permitir decir esa barbaridad de que con los triángulos nos estamos jugando la vida. ¡Claro, y el que está con la baliza puesta en un coche invadiendo el carril detrás de una curva también se está jugando la vida! Pero ustedes no aportan datos porque sus técnicos, todos esos expertos que aportan todos esos datos, son los mismos que tenía su Gobierno durante la COVID, son exactamente los mismos. Y si hablamos de expertos, por ejemplo, el otro día usted ha alabado que un diputado del PSOE que era policía local y también llevaba la seguridad vial en un ayuntamiento... El otro día en un programa de televisión, en *Horizonte*, salió un perito técnico y salió también un representante de la Guardia Civil de Tráfico —que creo que sabrá mucho más que usted y mucho más que yo porque está trabajando todos los días con todos sus compañeros que controlan el tráfico en toda España— y ellos mismos le están diciendo que es un gran error. Por lo tanto, como representante del Grupo VOX, le pido que deje usted de meter la mano en los bolsillos españoles. Por supuesto que no se lleva la DGT el dinero, por supuesto que no. Su Gobierno sí, el 21% de IVA, su Gobierno sí. Y luego ya miraremos las empresas que están vinculadas porque, según dicen, los Jorges —los inventores— recibieron una subvención por parte del Gobierno de 200 o no sé cuántos millones de euros. Pero bueno, todo se andará cuando lleguemos al Gobierno. Y sí le digo, señor Navarro, que esta huida hacia adelante le va a dejar a usted realmente con un historial negro como el del partido al que usted pertenece.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara seria el torn del Grup Parlamentari Socialista, que té set minuts i mig.

*Muchas gracias.*

*Y ahora sería el turno del Grupo Parlamentario Socialista, que tiene siete minutos y medio.*

El señor **JEREZ ANTEQUERA**: Gracias, presidenta.

Breument.

*Brevemente.*

Señoría de VOX, quiero recordarle que usted mismo era favorable a la V-16, hasta poco antes de su aplicación... También con respecto a las zonas de bajas emisiones, que existe el derecho a la movilidad segura y sostenible, pero no a contaminar. Las zonas de bajas emisiones u otras medidas para la reducción de la contaminación y para la descarbonización de la movilidad son medidas a favor de la salud pública y la salud medioambiental; no es fanatismo, es responsabilidad. Y en las zonas de bajas emisiones, por supuestísimo, los ayuntamientos —muchos gobernados por la derecha— tienen capacidad para regular las excepciones.

A la señoría del Grupo Popular, que ha hablado de récords de sanciones, y a la señoría de VOX, que ha utilizado esta expresión inaceptable, les recuerdo en primer lugar que el cumplimiento de las normas es una de las principales medidas para la seguridad vial. Y en segundo lugar que el récord de recaudación municipal por multas de tráfico lo encabeza la ciudad de Madrid con más de 3,5 veces las multas puestas por Barcelona, y que la tercera, la cuarta, la quinta, la séptima y la octava ciudad con más recaudación por multas son gobernadas por ustedes.

Estamos en la Comisión de Seguridad Vial, materia en la que no solo tiene competencias el Estado, sino también el resto de las Administraciones con responsabilidades en la movilidad y el tráfico.

También he apuntado lo que había preguntado la señoría de SUMAR sobre la reforma de la composición y organización del trabajo del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, derivado de la nueva ley de movilidad.

Y un apunte. Gracias al señor Navarro me he acordado de la serie de *Los camioneros*, de Sancho Gracia, protagonizada por 'Curro Jiménez'. Es que nos hacemos mayores.

Para finalizar la verdad es que creo que ha sido muy instructiva esta reunión y esta comparecencia es muy necesaria.

Muchísimas gracias al señor Navarro por la comparecencia.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

No es deia Curro Jiménez, l'actor. Ah, val. Sancho Gracia, exactament, Sancho Gracia.

Per tant, ara sí que si vol tancar i vol respondre alguna...

*Muchas gracias.*

*No se llamaba Curro Jiménez el actor. Se llamaba Sancho Gracia. Exactamente, Sancho Gracia.*

*Por lo tanto, ahora para responder.*

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Solo decirle al representante VOX que no confunda la Asociación Unificada de Guardias Civiles con la Guardia Civil. Son dos cosas distintas. Lo digo porque los que salieron eran de la Asociación Unificada de Guardias Civiles. Como digo, son dos mundos distintos. No digo que no, simplemente hago la puntualización de que no deberíamos confundir uno con otro.

Segundo. En fin, si usted quiere poner los triángulos, póngalos. Le digo que el Reino Unido ha quitado la obligación de los triángulos por peligrosos en autopistas y autovías; Luxemburgo también lo ha hecho, y Francia también quitó la obligación del triángulo. Si usted quiere poner otra vez el triángulo en todas partes, bien, pero a lo mejor va un poco en contra del sentido que llevan en Europa.

Vulnerables. Es que no quiero quemar la noticia, lo digo porque pronto se aprobará el real decreto, con lo cual saldrán y lo explicarán con todo detalle. Si tienes algún tema que te interese especialmente, si me lo preguntas yo gustosamente lo contestaré, pero no quería hacerlo públicamente para no quemar el tema de la próxima aprobación del real decreto de vulnerables.

Quisiera compartir que venir aquí creo que es bueno entre otras cosas porque se abren mil temas. Y si quieren ustedes —que veo que les interesan mucho los exámenes— visitar un día el centro de exámenes de Móstoles, en Madrid, que está aquí al lado, en fin, encantados. Irán allá y verán cómo está, cómo se hace, cómo funciona, y podrán hablar con los examinadores; es decir, que no hay nada aquí que ocultar.

Nada más. Continuará.

La señora **PRESIDENTA**: Doncs moltíssimes gràcies per la seva compareixença i, exactament, fins a la propera. I esperant, de part de tots, una recuperació perfecta i que estigui tot de salut estupendament bé.

Moltes gràcies.

Doncs s'aixeca la sessió. Gràcies.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 565

18 de mayo de 2026

Pág. 42

*Muchísimas gracias por su comparecencia y exactamente hasta la próxima. Por parte de todos esperamos que tenga una recuperación perfecta y que esté de salud estupendamente.*

*Muchas gracias*

*Se levanta la sesión.*

**Eran las seis y cincuenta y cuatro 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.