



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

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 608

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. TEÓFILO DE LUIS RODRÍGUEZ

Sesión núm. 19

celebrada el jueves 27 de septiembre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor director de la Dirección General de Tráfico (Navarro Olivella), para explicar las líneas generales y las prioridades del Gobierno en materia de seguridad vial y movilidad sostenible. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/001724)

2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 2

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes a todos.

Vamos a comenzar el orden del día dando cumplimiento al mismo en los términos en que se ha convocado, que es la comparecencia del director general en nombre del Gobierno. El orden del debate será, primero, el director general, que como representante del Gobierno no tiene tiempo para hacer su exposición, y después los grupos parlamentarios, primero el grupo proponente o peticionario de la comparecencia, que es el Grupo Popular, y después de mayor a menor el resto de los grupos, cerrando el grupo que apoya al Gobierno, que es el Grupo Socialista. El tiempo de intervención de los portavoces va a ser, en principio, de diez minutos con flexibilidad; tope, quince minutos. Y después cerrará la comparecencia y el orden del día de la Comisión el director general, como es habitual. Me reservo si hay alguna petición de palabra posteriormente para darla por un tiempo breve si fuera necesario y si así lo entendiera. ¿De acuerdo?

Sin más preámbulos, tiene la palabra el director general de Tráfico para cumplir el orden del día que está previsto.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): ¿No tengo límite de tiempo?

El señor **PRESIDENTE**: No. Como representante del Gobierno, no tiene tiempo limitado.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Buenas tardes a todos, es un gusto y un privilegio comparecer ante la Comisión de Seguridad Vial.

Esta es una Comisión que tiene mucho prestigio, yo he coincidido aquí con Jordi Jané, con Emilio Olabarría, con Pere Macias; es decir, tiene un nivel importante. Esta Comisión ha tenido una participación decisiva y un protagonismo especial en la política de seguridad vial de nuestro país y parte de los resultados creo que corresponden un poco a la aportación de esta Comisión. Sé que hay muchas comisiones en el Congreso de los Diputados, pero que tenga entre manos hacer frente a un problema que deja 1830 fallecidos el año pasado y más de 9500 heridos graves, no creo que haya muchas comisiones que tengan la responsabilidad de hacer frente a un problema de estas magnitudes. Ya saben que la seguridad vial es una política de Estado, que no hay políticas de seguridad vial de derechas ni de izquierdas, que hay que hacer lo que hay que hacer pero hay que hacerlo y hay que hacerlo bien. Yo creo que es una Comisión que se recuerda porque sabe sumar y construir y en este país tener una tradición de sumar y construir buscando soluciones creo que es un gran activo.

Preparando la comparecencia me ha parecido recordar que el 6 de junio del año pasado estuve aquí, invitado por el presidente, junto con Luis Montoro en unas jornadas que hacían y aporté unas reflexiones sobre la situación de la seguridad vial en España. El azar ha querido que un año después esté aquí como responsable de la política de seguridad vial para hablar ya no tanto de reflexiones, sino, como decía la solicitud, de las líneas básicas de la política de seguridad vial en nuestro país.

El ministro compareció el 4 de julio y expuso las líneas básicas de política del Ministerio del Interior. Cuando hacía referencia a la seguridad vial, dijo que los elementos básicos y fundamentales eran: la importancia de la Unión Europea —sin la Unión Europea no estaríamos donde estamos en política de seguridad vial—; la importancia de la sociedad civil, extremadamente comprometida y activa en el ámbito de la seguridad vial; la importancia de las víctimas, que están situadas en el centro de la política de seguridad vial; la importancia de los medios de comunicación, imprescindibles para el cambio de hábitos y comportamientos; la importancia de la educación y la formación como base de la política de seguridad vial, y sobre todo la importancia del cumplimiento, hacer cumplir las normas, las leyes del tráfico. Hoy voy a intentar dibujar, hasta donde sea posible, lo que creo que deberíamos hacer para mejorar la situación de seguridad vial. Son líneas generales y prioridades.

Haré una pequeña introducción. Primero, España es un referente mundial en seguridad vial. Tenemos 39 fallecidos por millón de habitantes; la media de la Unión Europea es de 49. Tenemos por delante a Suecia, Reino Unido, Países Bajos y Dinamarca, que son los países de referencia en seguridad vial. Pero ni Suecia, ni Holanda, ni Dinamarca tienen entre 75 y 80 millones de turistas que o vienen con sus autos o alquilan los autos aquí; ellos no lo tienen. Ninguno de estos países que les he dicho que están por delante tiene 5,2 millones de motos, con todo lo que comportan las motos. Con lo cual si se hiciera una corrección con el tema del turismo y con el tema de las motos, saldríamos como el gran referente mundial. Estamos por delante de Francia o de Austria, que son países que tienen una gran tradición y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 3

llevan años trabajando en seguridad vial. ¿Cuál es el problema? Que no lo sabemos y que no nos lo creemos. El problema es cómo un país como nosotros, un país latino, somos el referente mundial de seguridad vial: ¿Pero qué dice? No puede ser. Tenemos este problema; porque si estos resultados los tuvieran los franceses, estaríamos todo el día escuchando qué buenos son los franceses en política de seguridad vial; lo tenemos aquí y nos cuesta aceptar y ser conscientes de que somos una referencia mundial en seguridad vial. No obstante, después de cuatro años aumentando los accidentes y las víctimas mortales no hay espacio para la autocomplacencia. Es verdad que con 1830 muertos el año pasado y más de 9500 heridos graves queremos seguir avanzando. Por eso estamos aquí.

Para dar un nuevo impulso a la política de seguridad vial e intentar reducir los accidentes y las víctimas necesitamos tres cosas. Primero, abrir el debate para que los ciudadanos sean conscientes de lo que está pasando y de la magnitud del drama de los accidentes de tráfico. Solo con que se debata y esté presente en los medios y en las conversaciones, los accidentes de tráfico y sus consecuencias, solo con el debate, bajan. Si no hay debate, si no está presente un problema de esta magnitud en la agenda, en las conversaciones y en los medios, se resiente y suben. Abrir el debate. Segundo, tomar medidas. Puedes abrir el debate, pero si no tomas medidas es bla-bla-bla, no tienes credibilidad. Hay que tomar medidas que incidan en la seguridad vial, directamente en los accidentes de tráfico. Y tercero, movilizar a la sociedad civil. La seguridad vial es una responsabilidad compartida, desde luego el director general de Tráfico tiene más responsabilidad que los demás y los diputados de la Comisión también, pero todos tenemos una cierta responsabilidad en reducir los accidentes de tráfico. Tenemos en el ámbito de la seguridad vial una sociedad civil activa, comprometida, que es un lujo, lo cual es una buena señal, porque uno tiene la impresión de que en el siglo XXI el papel de la sociedad civil cada vez va a ser más importante. Pues en este sector, en este ámbito, tenemos la suerte de tener una sociedad civil muy comprometida, con lo cual hay que movilizarla, hay que tenerla en cuenta, hay que saber incorporarla a la política de seguridad vial.

Les recuerdo que la política de seguridad vial —eso sí que es importante— es un binomio: educación, formación, información, concienciación más vigilancia y control. Ante cualquier problema de seguridad vial, la manera de afrontar la solución viene a ser siempre la misma: educar, informar, concienciar más vigilancia y control en el cumplimiento de la ley. Nada nuevo. En muchas políticas públicas al final la fórmula es educar, formar, informar más vigilar y controlar el cumplimiento de la ley. Yo creo que los datos de siniestralidad de 2017 nos marcan un poco hacia dónde hay que concentrar los esfuerzos. Sin datos no hay política de seguridad vial y lo que no se mide no se puede mejorar.

Doy tres o cuatro datos y luego entramos en materia. Uno, el 77 % de los fallecidos en carretera sucede en carreteras convencionales. De estos, el 36 % son por salidas de la vía. ¿Saben lo que es una salida de la vía? Velocidad excesiva o inadecuada y se salen de la vía. Atención a la velocidad. Y el 28 % es por choques frontales. El choque frontal tampoco es poco a poco, también está la velocidad presente en los choques frontales. Las distracciones desde el año 2016 son la primera causa de los accidentes mortales en nuestro país —no había sido así nunca antes— con el 33 %, por delante del alcohol —26 %— y de la velocidad —29 %—. Ojo, las distracciones en estos momentos están por delante de la velocidad. Son los datos del año pasado. El 46 % de los fallecidos por accidente de tráfico eran vulnerables; es decir, peatones, ciclistas o motoristas. Repito, el 46 % de los fallecidos se mueven en formas que denominamos vulnerables. Hay más de quinientos muertos en nuestras ciudades por accidentes de tráfico y las motos representan el 16 % del parque de vehículos y el 23 % de los fallecidos por accidente de tráfico.

Vamos a ver líneas, temas y propuestas. Antes quiero explicarles un tema que me preocupa. A ver si lo sé trasladar. A veces dices: el Gobierno va a estudiar, nos estamos proponiendo esto. Y al día siguiente lees: el Gobierno anuncia que va a hacer... Hasta aquí todo está bien, pero en estos momentos, desde que tomas una decisión hasta que se implementa, primero hemos de someter a consulta pública la idea de lo que queremos hacer; luego, una vez la redactamos, hemos de enviarla a la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa de Presidencia de Gobierno; luego hemos de ir a ver al abogado del Estado con lo que nosotros hemos redactado para negociar, ver, corregir, pulir y demás; luego lo hemos de enviar al Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, consulta pública, enviarlo a todos los miembros y dar unos plazos de consulta para que opinen; luego habrá que enviarlo a todos los ministerios por si tienen algo que decir, y luego ya podemos enviarlo a la Comisión de Subsecretarios y si hay suerte elevarlo a Consejo de Ministros. ¿Qué quiere decir? Que transcurren de cuatro a seis meses. Si todos los que estamos aquí lo tenemos claro y decimos que vamos a tomar estas medidas, como mínimo transcurrirán de cuatro a seis meses. ¿Qué quiero decir? Que la velocidad de las noticias no es la misma que la de la Administración.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 4

En un mundo en el que va todo superacelerado, nos ponemos de acuerdo en adoptar una medida, pero la Administración va como va. Ya lo sé, pero es bueno tenerlo en cuenta.

Temas que abro a debate y someto a la Comisión. Uno, el permiso por puntos. Hay que actualizarlo. Esto se puso en marcha el año 2006, y todos coincidimos en que supuso un antes y un después. Todos los países —Francia, Inglaterra, Alemania— al cabo de un tiempo proceden a su actualización, a ponerlo al día. Nosotros llevamos doce años y parece que con cualquier manual de buenas prácticas tocaría decir: revíselo, aproveche la experiencia acumulada y lo pone al día. Esto permite por un lado hacer balance de los doce años. Yo tengo algún dato. En doce años han perdido el permiso 260 000 conductores. Es algo así como el 0,8% del total de los treinta millones de conductores que hay en España. Esto ha supuesto un inmenso paso adelante, esto ha salvado cantidad de vidas y de heridos, y el coste era el 0,8%, 260 000. Sí, pero si uno mira los datos hay 58 000 de los que han perdido el permiso a los que no les ha interesado recuperarlo. Eran el abuelo o la abuela que identificaban como conductor en el radar porque tenía permiso y cuando lo pierde ni se molestó en intentar recuperarlo, con lo cual quiere decir que no sería el 0,8%, sino probablemente el 0,6% en cifras reales. Hay casi diecisiete millones y medio de conductores con los quince puntos, los doce más todos los de ir acumulando años sin infracciones.

Vamos a traer aquí una actualización, lo saben porque ha salido en los medios. Cuando se implantó el permiso por puntos, en el año 2006, no existía el WhatsApp, y resulta que tenemos el WhatsApp como primera causa de accidentes mortales. Algo habrá que hacer. Pues vamos a proponer subirlo de tres a cuatro o seis puntos. ¿Quién va a decidir si cuatro o seis? Ustedes. Esto es una ley, esto va a venir al Congreso, con lo cual se subirá a cuatro o a seis según ustedes decidan. Hoy no llevar el cinturón de seguridad o el casco son tres puntos. Doce años después, con todas las campañas que se han hecho, el que no se pone el cinturón o el casco ya no es porque no lo sabe, ya no es porque nadie se lo ha explicado, ya no es porque nadie se lo ha dicho. A lo mejor vale la pena subir al menos un punto a aquel que, después de todo el esfuerzo que ha hecho la Administración de pedagogía, de vigilancia, de información y demás, sigue sin ponerse el cinturón o usar el casco. Por otro lado, se suprime alguna infracción poco significativa para pérdida de puntos.

Ahora se recuperan los doce puntos con dos o tres años sin infracciones; dependiendo del tipo de infracción, en dos años sin infringir recuperaría los doce, pero según cómo fuera la última infracción que hiciste necesitarías tres años. No lo entienden ustedes, no lo entiendo yo; vamos a igualarlo en dos años para poder explicarlo y que todo el mundo lo sepa y no tengas que ver qué tipo de infracción viene. Se propondrá aumentar los puntos para los cursos de recuperación de puntos, que están bien vistos y bien valorados. Vamos a incentivarlos para que la gente los haga. Se abre la posibilidad de obtener puntos por la realización de cursos de conducción segura. No me meto más, es ley; vendrá aquí y la última palabra la tienen sus señorías.

Segundo punto, educación y formación. Les han dado un dossier. En él hay un informe sobre la formación para sacarse el permiso de conducir en los distintos países europeos. En España, no hay ninguna hora presencial obligatoria de seguridad vial. Tú puedes obtener la licencia y salir a la carretera sin haber tenido ni una sola hora presencial de seguridad vial. Les he traído el dossier, tienen las horas presenciales de seguridad vial que hay en cada país. Quizá convendría que entre todos nos planteásemos la posibilidad de introducir algunas horas presenciales de seguridad vial para sacarse la licencia de conducir. Yo creo que esto es importante en el ámbito de la educación.

Otra cuestión que debería tener su recorrido —no sé si sacasteis una proposición no de ley sobre ello—. Ahora cada vez hay más empresas que compran flotas de motos para dedicarse a la logística de la última milla, en lo que se llama el comercio electrónico, que en este país está subiendo un 20% cada año. Los paquetes no llegan volando, con lo cual están estas empresas —empresas correctas— con trabajadores por cuenta ajena, con flotas de moto para hacer las entregas a domicilio. En otros países hay cursos subvencionados por Empleo para estos trabajadores de moto, que son profesionales de la moto. Esto se llama Fundación Tripartita, la Fundae; a través de la cotización, la formación profesional para trabajadores. Con esto las empresas que quieran pueden hacer cursos de seguridad vial para los trabajadores en moto y, además, subvencionados. ¡Qué bonito! A mí me está costando mucho hablar con la Fundae. Punto. Lo digo aquí. Y a CNAE también, con lo cual si pueden ayudar se lo agradeceremos todos. La idea es buena. **(Risas)**.

Otro asunto, pero más de fondo, se refiere a los profesores de autoescuela. Yo creo que hay una cierta coincidencia en que debería haber unos formadores de seguridad vial y movilidad en el ámbito de la educación reglada de la formación profesional. En estos momentos el profesor de autoescuela se hace

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 5

con unos cursos que organiza la Dirección General de Tráfico, los *formers* o los profesores de autoescuela. Los temas de seguridad vial y movilidad están cogiendo peso, hará falta gente, profesionales formados en seguridad y en movilidad. Lo suyo sería que apareciese una formación reglada en formación profesional para crear unos empleos de los que hay demanda y que hacen falta. Esto corresponde al Ministerio de Empleo. Vamos a ver si entre todos podemos conseguirlo. Esto es importante, crear algo, un nivel de formadores de seguridad vial y movilidad; hay demanda, habría que hacerlo, pero probablemente un acuerdo de todos ustedes instando al Gobierno a hacerlo ayudaría. Punto.

Les he comentado que el 77 % de los fallecidos en carretera sucede en carretera convencional. Son más de 1000, exactamente 1013, los muertos del año pasado en carretera convencional. Las carreteras convencionales llevan el 45 % del tráfico y el 77 % de los fallecidos. Les he dejado en el dossier un cuadro donde pone el límite máximo de velocidad en los diferentes países de la Unión Europea en las carreteras convencionales. ¿Lo ven? ¿Cuál es el último país? Miren el último país del cuadro, el peor. **(La señora Blanco Garrido: España)**. España. Todos los países de referencia tienen 80 kilómetros por hora como velocidad máxima en carretera convencional. La media está en 90. En España tenemos 100 en aquellas que tienen más de un metro y medio de arcén. Es decir, si tienes más de un metro y medio de arcén es 100 y si tiene menos de un metro y medio es 90. Lo suyo sería igualar en 90 el límite máximo de velocidad en las carreteras convencionales. En ese cuadro tienen el límite máximo de velocidad de todos los países de la Unión Europea, y el cuadro es de la Unión Europea; no salimos bien parados en el comparativo. Punto. Y la medida cuesta poco. ¿Cuánto hay a 100? En España hay 165 000 kilómetros de carreteras; 17 000 son autopistas y autovías; 148 000 son carreteras convencionales; de estos hay unos 1500 desdoblados, fuera. Al final, con límite 100 hay unos 7000 kilómetros de velocidad máxima, es decir, no llega al 5 % de la red. Todos los que trabajamos en seguridad vial sabemos que la velocidad es un elemento básico y fundamental y poder igualar a 90 sería enviar un mensaje: la velocidad es importante, atención con la velocidad, la velocidad es el factor de riesgo; nadie cuestiona el diseño, lo que sí se discute es la velocidad. En Francia el 1 de julio acaban de bajar a 80 la velocidad máxima en todas las carreteras secundarias. Lo que yo sugiero que deberíamos hacer, y que proponemos —e insisto, si estamos todos de acuerdo lo podemos hacer; si no nos ponemos todos de acuerdo lo intentaremos, pero no es fácil tal y como está el contexto—, es igualar a 90, cuando los franceses están a 80. No debería ser una cuestión imposible.

También para carreteras secundarias estamos trabajando con el Ministerio de Fomento, con la Dirección General de Carreteras, en unas fichas de diseño. No solo la velocidad, también se puede mejorar el diseño. Hay carreteras en las que puedes hacer dos más uno; en algunos tramos son dos carriles y uno, y luego pasa a ser dos aquí y uno para poder adelantar sin necesidad nunca de ocupar. En cuanto a la raya en la mediana, no es una raya, son dos con unos rombos, que ya te lo piensas dos veces. También sobre los bordes de la carretera, sin obstáculos y limpios. Es decir, hay toda una serie de fichas para mejorar el diseño, para ayudar a mejorar la seguridad en estas carreteras convencionales. Y, desde luego, reforzar la vigilancia. Si los problemas los tenemos en las carreteras convencionales, la vigilancia y control en el cumplimiento de las normas tendrán que estar en las carreteras convencionales.

Otro punto. Reforzar la vigilancia y control. Les he dicho antes que la seguridad vial era un binomio de educación, formación, información, concienciación más vigilancia y control. A veces, cuando salimos fuera, sobre todo a Latinoamérica, y nos preguntan: pero, cómo consiguieron reducir un 60 % los muertos en carretera. Les contestamos que la diferencia está en que en 2004 se ponían dos millones de denuncias, había un millón de alegaciones —recuerden aquellas empresas quitamultas—, se pagaba el 48 % de las multas y se tardaban noventa días en cerrar notificaciones. Al cabo del tiempo, las multas pasaron de dos millones a cuatro, el millón de alegaciones se redujo a 70 000, el 48 % de pago se transformó en el 75 % y los noventa días de notificación se redujeron a veinte. Atención —esto lo dice la Unión Europea—, los países que mejores resultados obtienen son los que disponen de sistemas de autoridad más eficientes. Punto final. Es decir, la vigilancia y control son fundamentales. Aquí hay efectivos de Guardia Civil de Tráfico; es verdad que con la crisis habían bajado, pero ahora, en octubre, se incorporan 250 nuevos y para el año que viene están previstos 400 nuevos agentes para la Agrupación de Tráfico. Esta es una excelente noticia para todos y, en especial, para la seguridad vial.

Les voy a hacer otra reflexión sobre la vigilancia y el control. En Reino Unido hay 7200 radares; en Francia hay 4000 radares; en Holanda, que debe ser algo así como Aragón, hay 850 radares y en España tenemos 1000 radares. En la comparativa europea estamos sensiblemente por debajo de la medida en cuanto al uso de los radares, porque para el control de velocidad —lo siento— el único sistema que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 6

tenemos son los radares, aquí y en cualquier otro país europeo. Les invito a ponernos de acuerdo. Es verdad que el tema de los radares es delicado: qué nos han puesto, ¡juy!, esto es para recaudar, tal y cual. Si ustedes fueran capaces de ponerse de acuerdo en dónde, cuántos, cómo y de qué manera, a lo mejor podríamos ponerlos. Si no, me imagino que no nos quedará más remedio que intentarlo, pero será algo más complicado. Los datos de cómo está el tema de los radares en el resto de países europeos se los pongo a su disposición. Eso sí, lo de los radares hay que hacerlo bien; hay que hacerlo, pero hay que hacerlo bien.

Furgonetas. Los accidentes con furgonetas implicadas se han doblado en los últimos cinco años en autopistas y autovías. Repito: En los últimos cinco años se ha doblado el número de accidentes en el que están implicadas furgonetas en autopistas y autovías. Han pasado de 931, en 2012, a 1896, en 2017. España es el primer fabricante de furgonetas de Europa, de esto no somos conscientes, esto no se sabe. Somos el primer fabricante de furgonetas de Europa. El tema de las furgonetas es una asignatura pendiente. Hemos estado trabajando en otros temas, pero de furgonetas sabemos poco y es la gran asignatura pendiente en la política de seguridad vial. No es fácil, porque no tenemos mucha información y, eso sí, vamos a encargar un estudio en profundidad que recoja toda la información que hay de furgonetas en nuestro país, que nos diga cuáles son los problemas que se detectan, que nos diga cuáles son las mejores prácticas internacionales y que haga algunas propuestas para mejorar la seguridad de las furgonetas.

Atención especial a los vulnerables. Les comentaba antes lo de los vulnerables: el 46% y va en aumento. En el ámbito urbano, el 82% de los muertos son vulnerables. En las ciudades, al final, las víctimas mortales son peatones o ciclistas o motoristas. Este dato nos obliga a dar una atención especial a los colectivos vulnerables. Vamos a colocar en las jefaturas provinciales un responsable, una unidad responsable sobre vulnerables. Vemos que este tema va a más. Queremos tener un referente en cada provincia, en la jefatura, que sea el interlocutor de las asociaciones de los vulnerables, que reciba toda la información de los vulnerables, que reciba toda la documentación internacional extranjera útil para trasladar al territorio y, en definitiva, que nos permita dar a los vulnerables la importancia que tienen y merecen.

Bicicletas. Hemos tenido 78 fallecidos en el año 2017, 29 en ciudad. Hay un grupo de trabajo dentro del Consejo Superior de Tráfico que ha estado trabajando en la elaboración de la Estrategia nacional de la bicicleta, en la que han participado todos los sectores afectados. Vamos a ver si somos capaces nosotros de cerrar el trabajo, de seleccionar, ordenar las acciones y disponer de una hoja de ruta sobre las bicicletas, en general, y su seguridad, en particular.

Peatones. El 58% de los peatones atropellados tenía más de 65 años; es un tema que nos hace reflexionar. Queremos dar mayor importancia a los desplazamientos a pie. Nos da la impresión de que el complemento de la bicicleta van a ser los desplazamientos a pie. Nos da la impresión de que si ponemos los desplazamientos a pie en el centro de las políticas de movilidad van a suponer un motor de transformación para las ciudades inmenso y en la buena dirección. Aquí la única propuesta que les traemos es que nos comprometemos a hacer el año que viene el gran encuentro sobre los desplazamientos a pie, lo cual, tratándose de la Dirección General de Tráfico, tiene su intrínquis. Lo llamaremos Ciudades a pie; de momento tenemos el título y está previsto para febrero o marzo.

Motocicletas. Son el 16% del parque de vehículos y ya son el 23% de los fallecidos. Han aumentado por tercer año consecutivo. Las motos van a continuar aumentando en la medida en que tengan éxito las políticas de movilidad de las ciudades, que consisten en reducir la presencia del automóvil. A todos nos gustaría que la gente pasara al transporte público, pero la experiencia nos dice que la gente acaba pasándose al escúter. La realidad es la que es. Por tanto, tienen que tener una atención especial porque van a aumentar aquí, y en todas las grandes ciudades europeas y de todo el mundo ya está aumentando el número de motocicletas. También hay un grupo de trabajo en la DGT, el Grupo de Trabajo 52, que ha estado trabajando sobre el tema de las motocicletas. Lo que nos queda es, con un par de reuniones, poder seleccionar las medidas especiales que parezcan más útiles para dar un paso adelante en la mejora de la seguridad de las motocicletas.

Ciudades. Simplemente quédense con la idea de que son el 63% de los accidentes y el 28% de los fallecidos —los fallecidos tienen relación con la velocidad y la velocidad está en la carretera—, pero el 50% de los heridos graves. Lo he dicho antes, el 82% de los fallecidos en la ciudad son vulnerables. Es más difícil. En la carretera, al final, está el coche, la carretera y el conductor. Dentro de la ciudad hay que mezclarlos todos: pon al peatón, pon la bicicleta, no hablo ya de patinetas u otros artilugios, pon el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 7

transporte público, pon el taxi, pon la distribución de mercancías, en fin. Las ciudades están haciendo muchas iniciativas y muy buenas, lo que hay que hacer es acompañarlas y ponerlas en valor. Para esto, ¿qué hay? Primero, el encuentro de ciudades. Creo que en la primera quincena de febrero del año que viene está previsto un encuentro de ciudades. Las ciudades son las protagonistas, explican lo que están haciendo para un intercambio de buenas prácticas y experiencias.

Segundo, calmar el tráfico. En las ciudades todo va poco a poco, mejor más despacio. ¿Conocen aquella ley, la 80/20, que dice que el 80% del tráfico pasa solo por el 20% de la longitud de las calles, que son las que necesitas para entrar y salir, para la conectividad? El 80% de la longitud de las calles solo lleva el 20% del tráfico. Calmar, calmar, calmar y calmar el tráfico. ¿De acuerdo? Ordenar la distribución de mercancías, la carga y descarga; ayudar a la gestión, acompañar a las ciudades y el reglamento de vehículos de movilidad urbana. Es verdad que en estos momentos están saliendo todo tipo de artilugios, es verdad que se han dirigido a la DGT y es verdad que estamos trabajando en la actualización o modificación del reglamento de vehículos para dar cabida y dar definición y ordenar —porque en estos momentos no existen jurídicamente— estos elementos o vehículos que están saliendo. Esto lo hacemos junto a las ciudades y es algo especialmente importante.

Especial atención a las víctimas de tráfico. A ver si lo sé decir. Estuve el otro día con las víctimas de tráfico y ¿saben qué es lo que me piden las víctimas de tráfico? Poder estar incluidas en la oficina de atención a víctimas que hay en los juzgados. ¡Qué lógico! ¡Qué razonable! Son víctimas de temas violentos que acaban yendo al juzgado. En estos momentos lo que nos piden es: Por favor, mirad a ver si podéis conseguir que nos incluyan en aquellas oficinas que ya existen y que están funcionando en los juzgados, que haya un protocolo para que podamos estar dentro. Esto no es DGT, esto es Ministerio de Justicia, lo que pasa es que nada es ajeno a la DGT y, por tanto, vamos a intentar acompañarles. Quizá aquí la Comisión podría hacer algo, porque son víctimas y es su principal reivindicación en estos momentos.

Para finalizar, apunto algunos retos. Yo tengo cuatro identificados. Uno es el tema medioambiental. En estos momentos ustedes son Comisión de movilidad también, y el tema de movilidad, el tema medioambiental y el tema de emisiones son los grandes temas. Es verdad que el tema medioambiental es un aliado de la seguridad vial, nos va la mar de bien a los de seguridad vial, pero hay que tener en cuenta los temas medioambientales cada vez más en las políticas de movilidad.

El segundo reto que tenemos en la seguridad vial es el envejecimiento de la población. El envejecimiento de la población lo toca todo, está tocando todas las políticas públicas, la nuestra también y la movilidad también. ¿Qué quiere decir? Entre otras cosas, que hay más mayores de 65 que menores de 16 años en nuestro país. Ellos son los que nos van a colocar en el centro de las políticas de movilidad en las grandes ciudades con desplazamientos a pie, porque caminan; por prescripción médica o por razones de salud, pero caminan, y caminan mucho. Además, utilizan mucho el transporte público, y las empresas de transporte público lo saben, con lo cual se van a transformar en función de su principal cliente, que es la gente mayor.

El otro factor transversal a tener en cuenta es la nueva cultura de los jóvenes. Antes teníamos la cultura de la propiedad. Los jóvenes han cambiado y tienen la cultura del uso. Lo de la propiedad les importa un pepino. A nosotros, lo de compartir nos daba un poco de... En el ADN, los jóvenes llevan incorporado lo de compartir. No tienen ningún problema en compartir, y el tema medioambiental lo tienen también absolutamente interiorizado, al igual que los temas de seguridad vial. Por tanto, la cultura de los jóvenes que emerge también nos ayuda.

Finalmente, está el tema de las nuevas tecnologías, que toca todo, lo cambia todo. Esto es como cuando se inventó la imprenta o la electricidad o el motor de combustión. Sobre las nuevas tecnologías —en las que estamos al día y con las que estamos trabajando— solo apunto un peligro, que es: nos tienen fascinados, nos tienen deslumbrados. Todo está lleno de jornadas sobre coche inteligente, autónomo, conectado; las revistas están llenas de reportajes sobre coche inteligente, conectado y demás. Hace cuatro años que cada año tenemos más accidentes y más muertos en tráfico; mientras todos estamos hablando del año 2050, que será maravilloso, cada año tenemos más accidentes y más muertos. Es decir, coloquémoslo en su sitio, démosle la importancia que tiene, que la tiene, no olvidemos que es un medio y no un fin y preocupémonos por el año que viene en lugar de estar hablando del año 2050, en el que todo será maravilloso y ni siquiera hará falta que haya una Comisión de Seguridad Vial en el Congreso de los Diputados.

Muchas gracias. Estoy a su disposición. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 8

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.

Yo no he aplaudido, pero no me ha sorprendido nada la amplia información que ha dado el director general, porque he tenido ocasión de coincidir con él en muchos eventos desde que presido la Comisión y sé que es una persona que no por azar ha llegado donde ha llegado y que ha retomado las responsabilidades que ya tuvo en su momento porque siempre ha estado muy pendiente de la materia. Me complace mucho haberle escuchado hablar del tema de la movilidad mundial sostenible, porque esa fue una iniciativa que intentamos cuajar aquí y al final no pudo prosperar. En cualquier caso, le agradezco mucho la información dada, en nombre de la Comisión.

Para continuar con el desarrollo de la misma, tiene la palabra por diez minutos, con cierta flexibilidad, tal y como he dicho al inicio de la sesión, el señor Gamazo, portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Buenas tardes, presidente; buenas tardes, señorías.

Señor Navarro, bienvenido de nuevo al Congreso de los Diputados y gracias por comparecer ante esta Comisión de Seguridad Vial a petición del Grupo Parlamentario Popular. Pedimos su comparecencia porque el Grupo Socialista nos informó de que usted iba a comparecer a petición propia, pero los días pasaban y no demostraba demasiada voluntad de acudir a esta Comisión, seguramente porque tenía la agenda repleta de actividad. Por lo tanto, solicitamos su comparecencia, si bien, previamente habíamos solicitado la del ministro del Interior, para que compareciese en esta Comisión, por preferencia y porque usted todavía no había sido designado en el cargo; una comparecencia que en estos más de cien días del Gobierno de los vuelos no ha realizado el ministro, probablemente porque también tenga otras prioridades y su agenda no le permita comparecer ante los representantes de la ciudadanía. Por tanto, le pido que cuando le vea en el ministerio o en la DGT le anime a comparecer aquí, que estaremos encantados de escucharle.

Es un placer escucharle siempre, señor Navarro, pero hoy nos ha decepcionado verle comparecer en esta Comisión como director general de Tráfico. Si me permite, se lo explico. Usted ha hecho referencia a una jornada que tuvo lugar el 6 de junio del año pasado, en la que usted nos explicó su teoría sobre la organización administrativa del Estado y la seguridad vial, que usted consideraba que estaba mal estructurada en nuestro país, lo que suponía que no pudiésemos avanzar como correspondía en los temas de seguridad vial a causa de ese problema administrativo, organizativo e institucional. Criticó esa dispersión de las políticas de movilidad existente en nuestro país entre los distintos ministerios del Gobierno —ha hecho referencia al Ministerio de Empleo y al Ministerio de Sanidad— y nos recordó que en la Unión Europea, excepto en dos países, es el Ministerio de Transporte el que lidera esas políticas. Por tanto, otra vez el refranero español ha vuelto a fallar al Grupo Socialista, porque consejos vendo que para mí no tengo. Este Gobierno, que se vendía como el del cambio, resulta que en seguridad vial no cambia nada a nivel organizativo, lo cual nos ha sorprendido. ¿Por qué cree que no se ha aplicado por parte del presidente esa organización administrativa que usted defendía?

Señor director general, durante todo el verano ha ido apareciendo en diferentes medios de comunicación proponiendo de forma afable medidas globo sonda que nunca se han concretado. Hoy hemos podido escuchar algunas de estas medidas, si bien se ha reservado que son propuestas y que tienen un proceso hasta su aprobación definitiva de hasta seis meses. Lo cierto es que continúan siendo propuestas imprecisas e incongruentes con los postulados que defienden los grupos que sustentan al Gobierno en estos momentos. Más que el director general de Tráfico, parece el director general de la Orquesta Sinfónica de Radiotelevisión Española, porque toca todas las piezas pero no concreta absolutamente nada, señor Navarro, y lo sabe bien. El tiempo vuela. Esta legislatura no acaba de empezar, está a punto de finalizar y debemos apurar y aprovechar al máximo el tiempo, usted también, en aras de la seguridad vial. Va siendo hora, por tanto, de que pasemos de las musas al teatro.

Desde el Grupo Parlamentario Popular queremos manifestarle —seguramente lo sabe porque ya se lo dijimos en aquella jornada y así han sido nuestras intervenciones en esta Comisión— que defendemos y queremos una movilidad más segura para todos los usuarios de la red viaria. Ese ha sido siempre el objetivo de nuestro Grupo Parlamentario y del Partido Popular tanto en el Gobierno como en la oposición. La oposición del grupo parlamentario, incluso en esta Comisión, ha estado marcada por ese firme compromiso con el incremento de la movilidad segura y la disminución del riesgo, desde el convencimiento de que tenemos un deber moral como representantes de este poder público, del Poder Legislativo, de proteger la vida y la integridad de todas las personas. Por ello, en nosotros va a encontrar siempre una posición constructiva, fiel y leal siempre al interés general.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 9

Hoy comparece aquí no para hacer un balance, sino para que conozcamos sus ideas respecto al futuro inminente, para explicarnos esas líneas generales y las prioridades del nuevo Gobierno en materia de seguridad vial y movilidad sostenible y para darnos a conocer cuál es su nivel de respuesta y qué piensa impulsar. Algunos datos, algunas nociones, algunas pinceladas hemos recibido por su parte; sin embargo, no ha hecho referencia al peor dato de siniestralidad vial de los últimos años en período estival. Permítame que resalte estos terribles datos de siniestralidad, que han sido bastante malos y usted lo ha reconocido. **(El señor vicepresidente, Urquizu Sancho, ocupa la Presidencia)**. Este año, mientras usted contaba su visión de futuro sin concretar demasiado, han aumentado un 15 % el número de víctimas mortales en julio y agosto. La gráfica de velocidad que nos ha facilitado está en esa nota de prensa. El verano pasado se produjo un descenso de un 12 %, siendo el mes de agosto el que menos víctimas registró desde que se tienen datos. Los datos del primer verano de este Gobierno no son buenos en seguridad vial —eso dicen los datos— pero esté tranquilo, porque nosotros, a diferencia de otros grupos parlamentarios, jamás le vamos a responsabilizar a usted de las muertes, de los fallecimientos que se producen en las carreteras.

Hemos escuchado una intervención afable —nos encanta escucharle; siempre se aprende, señor Navarro—, pero continuamos viendo propuestas que muestran incongruencias entre lo que usted dice y lo que dicen los grupos parlamentarios que le sustentan. Y me explico, es sorprendente —desconocemos si por falta de comunicación o coordinación— esa incongruencia de planteamientos en cuatro puntos. Por ejemplo, en la velocidad y los radares, en el coche inteligente, en la cooperación internacional —que hoy no ha comentado, pero ha hablado de Latinoamérica— y en el funcionamiento interno de la DGT. Me explico.

Usted ha hablado hoy de más radares y menos velocidad. Usted habla de reducir el límite de velocidad y aboga por más radares. Yo digo que todo ese dossier lo vamos a leer; usted lo ha dicho en los medios de comunicación...

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Les he dado datos de comparativas europeas, punto.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Usted en 2009 ya defendía 2000 radares en nuestro país. Tenía que haber radares para todos, dijo en los medios de comunicación. Hoy ha dicho que con esa información lo aconsejable sería reducir la velocidad a 80 kilómetros por hora como en Francia, o al menos reducirla; eso es lo que hemos entendido. Solamente le quiero matizar que, no pareciéndonos mal la música, el Grupo Parlamentario Socialista piensa diferente, porque aquí, en la Comisión de Seguridad Vial, el 22 de noviembre, hablaba de eliminar los radares allí donde no había riesgo de accidentes, hablaba de aumentar los límites de velocidad en carreteras que se cobraban numerosas víctimas en la provincia de Málaga y quería evitar las sanciones de quienes cometían infracciones. Desconozco si el Grupo Socialista ha cambiado de criterio en estos momentos, desde que está gobernando, pero esa es la realidad. El planteamiento era distinto. Por tanto, le pregunto si considera, como abogan los diputados socialistas, que se deben retirar radares —usted ha dicho que no y nos ha puesto la comparativa de otros países—; si considera que aumentando los límites de velocidad en 10 kilómetros se pueden reducir los atascos y las multas de tráfico y si cree que aumentando la velocidad no se incrementarían los accidentes. Ya que estamos hablando de velocidad, nos gustaría saber —entiendo que no, por su intervención— si se plantea elevar la velocidad máxima actual en autopistas y autovías de 120 kilómetros por hora, y también si es partidario, como así nos ha propuesto Confibus, de potenciar el transporte colectivo por carretera, incrementando el límite de velocidad de 100 a 110 kilómetros por hora para este tipo de transporte.

Nos ha hablado del coche inteligente, de las nuevas tecnologías. Usted acaba de manifestar que mientras estamos hablando de nuevas tecnologías —del coche inteligente, del conectado, de la conducción autónoma— está falleciendo gente en nuestra red viaria. Sin embargo, el 4 de julio aquí —perdón, aquí no, en la Comisión de Interior, porque aquí no ha comparecido— el ministro señaló que hay que aprovechar las nuevas tecnologías para ayudar a los avances de seguridad de la industria, como son el coche conectado, la conducción autónoma o el coche eléctrico. ¿En qué quedamos? ¿Hablamos del futuro y nos encargamos del futuro o no? ¿Existe coordinación entre los departamentos del Gobierno?

La cooperación internacional es otro punto. Ha hablado de Latinoamérica. Usted cree que tenemos la obligación ética y moral de trasladar la experiencia española en materia de seguridad vial a Latinoamérica. Nosotros también y el ministro también. De hecho, el Grupo Parlamentario Popular presentó una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 10

proposición no de ley en esa línea. Sin embargo, uno de los grupos que apoyó la moción de censura y que es el socio preferente del Gobierno, el Grupo Parlamentario Podemos, manifestó el 21 de septiembre de 2017 que era contrario a esa experiencia en cooperación internacional porque no teníamos experiencia ni superioridad. Quería preguntarle si le harán rectificar sus socios y usted cambiará de postura o si tratará de convencer a los diputados de Podemos.

Respecto a la estructura interna de la DGT, hay un tema en el que yo no voy a hacer sangre. Hemos visto que usted mantiene como secretario general de la DGT a un funcionario, que, según usted, es un buen profesional y conoce la Administración. Sobre eso nosotros no tenemos absolutamente nada que decir. Los grupos que sustentan a este Gobierno y el Partido Socialista esperaban que ese señor, ese funcionario, no sobreviviera a su antecesor, y ha sobrevivido. El Grupo Podemos lo definió como una parte esencial de los problemas de la DGT. ¿Es o no un problema ese funcionario, señor Navarro? Necesitan, por tanto, unificar el discurso, unificar el mensaje entre ustedes. Si ustedes no consensúan los mensajes, difícilmente los demás, tanto la sociedad como el resto de grupos parlamentarios, podremos trabajar para alcanzar ese consenso.

Ha hablado también del control de los radares y del incremento de la Guardia Civil. Correcto, pero usted debe saber la época de la que veníamos y la situación en la que estábamos. Hay que reforzar la vigilancia, pero usted es el mismo que decía que 10 radares harían el mismo trabajo que toda la Guardia Civil y que la eficacia y el poder disuasorio de los radares permitiría sustituir guardias civiles por este tipo de dispositivos. Usted dijo eso; corría el año 2005, en concreto, el 31 de marzo de 2005.

Se ha referido al permiso por puntos, que hay que modificarlo. Usted, ante los medios de comunicación, dijo —era una pregunta que tenía— que quién iba a modificar o a ampliar esas sanciones. Hoy ha dicho que vamos a ser nosotros. Usted señala que se está estudiando, pero ¿quién lo está estudiando si lo tiene estudiar este Parlamento? Entiendo que estará en ese borrador de anteproyecto de ley de seguridad vial que algunos negaban, pero que ya está en el ministerio, como el propio ministro confirmó.

Ha hablado también de los ciclistas, de los usuarios más vulnerables. A ese respecto, este verano usted ha señalado que los ciclistas son un marrón. Ha dicho que hay que ordenarlos y disciplinarlos y que deben asumir sus responsabilidades. ¿Qué responsabilidades deben asumir los ciclistas? No sé si conoce el barómetro de la bicicleta en España; supongo que sí, porque es un hombre que sabe y que tiene la seguridad vial en su cabeza. En ese barómetro, cerca del 90% de los españoles encuestados piensa que las bicicletas deben ir identificadas y el 77,5%, es decir tres de cada cuatro españoles, cree que el ciclista debe tener un seguro cuando sale por la calzada. ¿Comparte usted esa respuesta del barómetro? ¿Piensa impulsar la identificación de bicicletas y establecer un seguro obligatorio para ciclistas?

Ha hablado de mayores.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Urquiza Sancho): Le quedan tres minutos.

El señor **GAMAZO MICÓ**: En un momento dado comentó que había que limitar la conducción de la gente mayor a un radio de 30 kilómetros de sus hogares. ¿Piensa aplicarlo? ¿A partir de qué edad? Ha hablado de las carreteras 2+1. El año pasado, en diciembre, compareció en esta Comisión el entonces secretario general de Infraestructuras y nos habló de que esa propuesta la estaba analizando el ministerio. ¿Se ha puesto en contacto con el Ministerio de Fomento, con el director general de Carreteras, para establecer esas líneas y esos proyectos de carreteras 2+1? ¿Será mucho más ágil y rápido que esos seis meses que nos ha comentado? ¿Qué nos puede decir al respecto? **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Ha hablado de las nuevas tecnologías y de los jóvenes. No ha hablado de las VTC, pero le preguntó un medio de comunicación sobre ellas y usted respondió que gracias a las VTC los taxistas se habían puesto las pilas. La pregunta es: ¿Por qué necesitaban los taxistas ponerse las pilas? ¿A qué se refería? Me gustaría que nos lo explicara.

Se ha referido a la formación presencial para obtener el permiso de conducir, y ya le adelanto que es una iniciativa sobre la que nuestro grupo ha presentado una proposición no de ley. Por tanto, ahí coincidimos.

Ya voy finalizando, señor presidente. Señor Navarro, la seguridad vial es una prioridad máxima de nuestro grupo parlamentario, es un objetivo irrenunciable del Partido Popular, pero también lo es de todos los grupos parlamentarios y de toda la sociedad. Hemos de alcanzar la Visión Cero. Con nosotros, por tanto, esté tranquilo, porque vamos a preservar del debate cortoplacista un tema tan serio como el de la seguridad vial, porque estamos convencidos de que es una responsabilidad compartida y de que es una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 11

cuestión de personas y de calidad de vida de las personas. Por eso, como he dicho al principio, va a encontrar en nosotros una oposición constructiva, con voluntad de alcanzar consensos, pero primero debería ordenar y unificar el criterio del grupo parlamentario que da apoyo al Gobierno, del Partido Socialista, de sus socios y el suyo, porque si no está unificado el Gobierno, difícilmente podrá alcanzar consensos con el resto de la sociedad y con los demás grupos parlamentarios y difícilmente podrán entender sus mensajes.

Finalizo. Señor Navarro, usted señaló en agosto de 2016 que nunca volvería a la DGT porque nunca segundas partes fueron buenas. Cuando le propusieron volver tras la moción de censura abrupta e injusta, rechazó volver. Sin embargo, cambió de parecer. Este grupo no va a valorar ese cambio de opinión, pero hay que poner sobre la mesa que muy convencido, muy convencido no estaba. El Grupo Parlamentario Popular espera que esa apatía inicial haya desaparecido y que no repercuta en su trabajo. Sinceramente, le deseamos los mayores aciertos en su gestión por el bien de todos los españoles, por el bien de todos los conductores. En esa línea nos encontrará. Deseamos que aquella frase del bachiller Sansón Carrasco, en su conversación con el escudero Sancho, que usted empleó en 2016 no se cumpla en esta ocasión por el bien de todos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gamazo.

A continuación, para fijar la posición en nombre del Grupo Confederado de Unidos Podemos tiene la palabra su portavoz.

El señor **LUIS BAIL**: Bienvenido, don Pere Navarro, a esta su Comisión. Voy a empezar con un tema formal, porque yo creo que no es del todo cierto lo que ha dicho el Partido Popular ahora mismo sobre que esté aquí solo por su acción de oposición, porque ya habrá escuchado un poco el tono general y habrá extraído alguna conclusión de cuál va a ser la función del Partido Popular incluso en algo tan serio como es la seguridad vial, que es hacer estas intervenciones envenenadas y que creo que hay que contrastar. Dicen que lo traen aquí para explicar las líneas generales y las prioridades del Gobierno en materia de seguridad vial, y le voy a leer la iniciativa que presentamos nosotros hace tres meses, que decía: para exponer, compartir, escuchar y participar en las aportaciones de la Comisión en las líneas de trabajo a desarrollar por parte de su dirección, incluido el proyecto de ley de seguridad vial y movilidad sostenible basándose en los borradores de los que el ministerio dispone del anterior Gobierno, tras su paso por el Consejo Superior de Tráfico. Era más largo, pero creo que iba un poco más a la cuestión, a esa coordinación, y sobre todo le hago referencia a los verbos. No le pedimos aquí explicaciones, sino que le pedimos exponer, compartir, escuchar y participar en las aportaciones. Esa es nuestra visión, ese va a ser nuestro tono, y esa va a ser nuestra labor como grupo parlamentario, y por eso hicimos también ese mismo día la solicitud, que hoy precisamente caduca, de ese borrador que el portavoz popular ya ha dicho que al parecer estaba en la dirección general, pero que pese a que lo pedimos una y otra vez, en todas las comparencias, subiendo a tribuna en Pleno, no se nos hizo llegar, y hoy hemos tenido que pedir amparo a la Cámara precisamente porque ese borrador sigue sin llegar.

Lo que queríamos buscar con esto era que, aunque tenemos una serie de problemas, es cierto que no nos podemos circunscribir a las noticias que van saliendo día a día, pero el acuerdo al que llegamos con el anterior director general fue que queríamos hacer una reforma profunda, que queríamos estar al tanto y hacer el seguimiento, y el anterior director general sí que pasó las actas del Consejo Superior de Tráfico, pero no el documento que al final se llegó a elaborar. Pedimos también la inclusión en el Consejo Superior de Tráfico de una serie de colectivos, sobre todo de colectivos vulnerables. Ha dicho que el 92 % de los fallecidos en los accidentes son vulnerables, y que por tanto de los 46 que están involucrados 92 acaban siendo fallecidos vulnerables. Por ello la cuestión es incluirlos en la participación de la reforma de dicha ley, y lo que nos dijo al final después de todo este proceso, que usted ha comentado que son procesos largos, fue que había que reformar un decreto y que no conseguía que le aceptaran la reforma de ese decreto. Queríamos ver cuál había sido el resultado sin tener esas aportaciones que nos parecen fundamentales, y desde luego poderlas tener en cuenta.

Ha dicho también —estoy todavía repasando lo del anterior Gobierno para intentar ver qué se ha encontrado usted cuando ha llegado a la Dirección General de Tráfico— acerca del control de velocidad que solo se podía hacer con radares. De estos colectivos también se extrae una situación que es, sobre todo en accidentes en entornos urbanos, la propia modalidad o cómo se establece el tráfico rodado, las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 12

calles si serpentean o no, son métodos de controlar la velocidad, que no se trata directamente de pasar por... Usted ya lo sabe, no hace falta que se lo diga.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): ¡Diseño!

El señor **LUIS BAIL**: También nos parece bien que nos pida teléfonos y que diga que ha llamado y que no le han cogido el teléfono. Nosotros somos muy pesados y lo que hacemos es llamar muchas veces, y desde luego aquellos contactos que tengamos se los pasaremos.

Ha dicho que no va a esperar autocomplacencia. Ha dicho que iba a abrir el debate a nivel social, en tomar las medidas legislativas, y eso es lo que le estamos pidiendo, cuál es el borrador; esa es una petición de nuestra parte hacia usted, que nos haga llegar el borrador de la ley.

En la pregunta que hice poco después la respuesta que obtuve del Gobierno actual fue una novedad, porque no era la respuesta que me acaba de decir usted, que se planteaban reformar el reglamento de vehículos, sino que lo que decían era que había cuatro normas que se planteaban renovar —es una respuesta del 3 de septiembre—, que eran básicamente la Ley de Tráfico y las mercancías peligrosas, las autoescuelas, y había otra más, pero no hablaban de esa...

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): ¿Septiembre de este año?

El señor **LUIS BAIL**: Sí. Era una pregunta que hacía al anterior Gobierno, pero fue respondida en septiembre, y entonces entiendo que me la ha respondido el actual.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Es posible que la respuesta fuera del anterior Gobierno.

El señor **LUIS BAIL**: ¿Y la habían guardado hasta septiembre para contestar?

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

El señor **LUIS BAIL**: Vale. Era sobre la agenda normativa, sobre la previsión que tiene el Gobierno de modificar las normas para el año siguiente. Revise la respuesta que me han facilitado por si es incorrecta.

En cuanto a los VMP, a los vehículos de movilidad personal, me ha faltado también el tema de los caminos escolares. Ya hemos debatido, creo que fue a propuesta de Ciudadanos, una proposición no de ley al respecto de los vehículos de movilidad personal, que también debatimos en la Comisión. En cuanto al funcionamiento de la DGT sabrá que ha salido recientemente una nota acerca de que Hacienda, la Intervención General del Estado no consigue saber cuántas mesas, cuántos activos inmóviles no financieros tiene la Dirección General de Tráfico. No sé si usted ha hecho alguna vez algún inventario, pero es algo relativamente sencillo, dado que son cosas que se ven, que se pueden etiquetar y que no hay ningún problema. Pero tenemos la duda de por qué la Dirección General de Tráfico, en respuestas al medio, ha dicho que va a externalizar esa labor cuando yo creo que hay de sobra capacidad de saber qué se tiene en la Dirección General de Tráfico. No le facilito las cosas, pero quizá los anteriores responsables de la Dirección General de Tráfico llevaban ya ese contrato o no sé, que nos explique un poco cómo se ha tomado esa decisión.

Sobre otras informaciones este mes también ha habido dos casos, creo que uno en Córdoba y otro en Canarias, de permisos o de documentación que se estaba facilitando a través de entidades privadas que llevaba la expedición del permiso A para motocicletas y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil está investigándolo porque sería ilegal, sería una falsificación de documento público. La idea sería revisarlo. Lo que queremos saber es si la instrucción que la Dirección General de Tráfico dio en su momento acerca de las inspecciones se está cumpliendo. Si no se están cumpliendo esas inspecciones, ¿por qué es? ¿Falta de medios u otra cosa? Desde luego queremos poner el acento en que es voluntad, y creo que ha sido voluntad de todos los anteriores en el cargo, la no privatización de los servicios de control de los carnés, porque creo que nos llevaría a muchísimos más casos como este.

En cuanto a las propuestas que ha hecho de mejora sobre el control de velocidad, sobre los siniestros de furgonetas, es cierto que se han duplicado, y una de las cosas que le sugeriría es ver cuál ha sido la evolución del mercado de las furgonetas. No se corresponde tan directamente, sino que creo que hay más políticas ahí. Cuando hablamos de pacificación del tráfico no tiene que ver solo con el control del tráfico o con la velocidad, sino con cómo se está reorientando la movilidad —que está aumentando en el caso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 13

laboral—, y cómo a través de modelos económicos y comerciales está aumentando el flujo del tráfico, y eso está originando más siniestros en aquellos que menos culpa tienen y que menos capacidad tienen para incorporar tecnologías de seguridad.

Me he pasado un poco del tiempo, y estoy intentando resumir para no extenderme demasiado. En cuanto a la propuesta que hubo varias veces en diferentes PNL en esta y en otras comisiones sobre el complemento específico de los examinadores, creo que ayer fue la reunión de la Cecir y quiero saber si nos puede adelantar cuáles fueron las conclusiones de esa reunión. Tengo entendido que se aprobó el complemento para las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Guardia Civil y Policía Nacional, que viene en la misma Ley de Presupuestos que el de los examinadores de tráfico. No sé si se están llevando a cabo con la misma celeridad o si hay algún retraso, y por qué es ese retraso.

Ya le digo que el tono de nuestro grupo va a ser de aportación, y salvo que veamos algún tipo de irregularidad manifiesta, no va a haber una cacería o una inquisición contra usted. Lo que queremos es trabajar lo más estrechamente posible, poder tener reuniones —como tuvimos con el anterior director general de Tráfico— y poder hablar y resolver con usted los problemas que podamos tener.

Esperamos sus explicaciones. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Jorge.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias al señor Navarro por comparecer hoy aquí en esta Comisión. Efectivamente esta es una Comisión que creo que ha aportado mucho desde que se ha creado en el Congreso, y afortunadamente hay un gran consenso a la hora de sacar iniciativas adelante. Sin embargo insisto en que si en esta Comisión se aprueban iniciativas —como ha ocurrido en el pasado periodo de sesiones, en el que se presentaron propuestas en el Pleno aprobadas por unanimidad— pero el Ejecutivo no ejecuta, no estaremos haciendo nada. Nosotros aportaremos consenso —somos capaces de hacerlo y lo hemos demostrado muchas veces—, pero pedimos al Ejecutivo que haga su trabajo. Es un mensaje que le quiero trasladar hoy aquí, porque creo que es importante.

Coincido plenamente con usted en que España es un referente en seguridad vial a nivel mundial, reconocido por la propia ONU. Como ustedes saben la ONU, a través de su instituto de formación Unitar, ha nombrado a España —en concreto al centro de Madrid— como centro de formación de referencia de la ONU en seguridad vial, y ha ocurrido este año. Es algo que tenemos que saber todos y de lo que tenemos que estar orgullosos, pero como le digo eso no significa que no actuemos. Hay muchísimo por hacer. Hubo 1830 fallecidos el año pasado y más de 9500 heridos graves, como usted mismo comentaba. Esas cifras no paran de crecer y no podemos ser autocomplacientes. No paran de crecer desde el año 2013. En realidad ha habido un estancamiento brutal en seguridad vial y lo llevamos padeciendo ya cinco años. Durante un tiempo era prácticamente una asíntota que descendía, pero que no conseguía bajar del límite de mil muertos al año, pero es que últimamente está creciendo. Estamos en una carrera ascendente de la accidentalidad, con lo cual no podemos ser complacientes en absoluto. Desde la responsabilidad que tengo en el Congreso y que tenemos todos los que estamos aquí, hemos de trabajar juntos con el objetivo de disminuir el número de víctimas. Ya le dije a su predecesor que a un buen director general de Tráfico se le va a juzgar por si es capaz de reducir la accidentalidad, porque es para lo que estamos aquí, es para lo que está la DGT y para lo que está esta Comisión. Sé que usted lo sabe; incluso ha sido usted mi jefe en el periodo en que yo estuve en la Dirección General de Tráfico, y ha sido un buen jefe. A pesar de que tenga poco tiempo, hágalo bien. Si fue capaz de hacerlo una vez, confío en que podrá hacerlo de nuevo, pero ejecutando y teniendo en cuenta que el tiempo es oro, y que no podemos quedarnos en iniciativas o ideas. Si algo se aprueba, ejecútelo, porque aquí conseguimos aprobar propuestas por unanimidad todos los grupos.

Desde ese compromiso comentaba usted también que había que abrir el debate sobre seguridad vial. Estoy totalmente de acuerdo. Una cosa que me encanta es que usted desde el primer día ya ha estado en los medios hablando de la seguridad vial. Los medios son muy importantes, y cuanto más se hable de seguridad vial, más va a estar en la agenda. Pero hay que pasarlo también a la agenda política. ¿Por qué le digo esto? Porque usted mismo ha dicho antes que la DGT no puede hacerlo todo. La DGT sin el Ministerio de Fomento no hace nada. Me imagino que usted estará trabajando en las relaciones con Fomento cada día, porque en realidad el que hace el mantenimiento en carretera es Fomento, el que tiene las inversiones más grandes en dinero en los Presupuestos Generales del Estado es Fomento, y el que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 14

debe priorizar las obras en los lugares en los que la accidentalidad es puntera es Fomento. Pero, ¿quién tiene los datos? Los tiene la DGT, así que esa comunicación tiene que ser básica. A ver si de una vez por todas ambos ministerios se hablan, porque es patético estar haciendo obras de nueva construcción o actuando en carreteras —por ejemplo, sustituyendo los guardarraíles— en zonas nuevas donde quizá no hay un índice de accidentalidad alto. Esa fue una enmienda a la Ley de Presupuestos Generales del Estado que presenté mi grupo para que se actúe donde hay fallecidos, y donde realmente se están produciendo los accidentes. Inviértase bien, porque es un objetivo primordial de Fomento, pero también es un objetivo de la DGT ser capaz de transmitir esa información a través de medios de comunicación o como sea para que llegue, ya que Fomento se tiene que poner las pilas y trabajar con la DGT, porque si no, no se va a reducir la accidentalidad nunca.

Otra cosa importante que usted pone hoy sobre la mesa es la idea de reducir la velocidad. Nos habla de 90 kilómetros por hora, cuando ahora estamos en 100 en algunas carreteras y en 90 en otras. Nos pone el ejemplo de Francia. Podríamos valorarlo, pero me gustaría preguntarle cómo lo va a hacer y con qué criterios. Como han dicho otros portavoces ha hecho varios anuncios de incrementar el número de radares, pero hoy dice que lo somete aquí y que es una comparativa con Francia. Necesitamos que nos diga sí o no y qué es lo que va a hacer. **(El señor director general de Tráfico, Navarro Olivella: Y lo que van a hacer ustedes, porque vamos todos juntos).** Sí, sí, vamos juntos. Por eso se lo pregunto también.

En cuanto al anuncio de los microrradars yo tengo una preocupación, y le hago una pregunta muy sencilla: ¿cuánto pesa un microrradar? Resulta que si queremos poner un microrradar fijado sobre una valla de barreras de seguridad metálicas, puede ser que sea ilegal y vaya en contra de una norma de la Unión Europea, la 305/2011, o incluso en contra de otra norma de Fomento, la 35/2014. Quiero decir que lo que se haga sea con conocimiento, y se haga de una forma correcta, sin hacer anuncios por hacerlos. También le pregunto qué criterio se va a utilizar. ¿Dónde se van a poner esos radares? Como usted conoce bien, ustedes tienen un sistema, que es el Invive, que funciona muy bien y que está dando muy buenos resultados, pero no le he escuchado hablar de él. No sé qué criterios van a utilizar. No sé si van a poner nuevos radares o cómo va a establecer cuáles son los tramos de concentración de accidentes. ¿Sobre qué base? Porque tiene una herramienta que ya funciona, y que como le digo es esta, pero tampoco nos lo ha contado. No nos está diciendo cómo hacerlo y usted es el director general de Tráfico. Necesitamos que nos dé respuestas y que nos las dé ya. Como le digo están falleciendo cada día más de tres personas en nuestras carreteras. Cada día mueren más de tres personas hoy en día en nuestras carreteras, y creo que nos tenemos que poner manos a la obra. Por supuesto es una cuestión de debate y de que nos pongamos todos de acuerdo, pero tenemos que saber cómo lo hacemos.

Usted hablaba también de vulnerables y estoy totalmente de acuerdo. Esto es la clave y todos lo sabemos. Un 46% de los fallecidos son vulnerables. Y comenta que en cada una de las jefaturas provinciales va a haber un responsable para atender a los vulnerables, para sacar informes, para tener información, para atender. A mí no me parece mal cualquier acción de este tipo, porque creo que deben tener atención sobre todo y especialmente las víctimas, los familiares de víctimas que quieran preguntar o que quieran acercarse a una jefatura y tener una persona que pueda hablar con ellos; me parece fenomenal. ¿Pero de verdad cree usted que aumentando la burocracia se va a reducir la accidentalidad? ¿Por qué le hago esta pregunta? No planteo en ningún momento el *data mining*, y la DGT tiene todos los datos de accidentalidad en una base de datos que es preciosa, maravillosa, y no solamente para sacar estadísticas. Porque hoy por hoy la utilizan solamente para decirnos el porcentaje de fallecidos o de peatones; eso está muy bien, pero utilícenlo porque se pueden emprender acciones en esos lugares. Por ejemplo, una proposición que presentamos aquí en el Pleno —y que salió por unanimidad— para el caso de los ciclistas, y en la que abordábamos también el tema de modificar el Código Penal —más adelante hablaré de eso—, y también de la parte preventiva, que es la que puede hacer y muy bien la DGT. Con ese *data mining* se pueden sacar aquellos lugares en los que realmente se estaban produciendo los accidentes de ciclistas, es decir, cuáles son esos puntos porque se conocen, y al final desgraciadamente los accidentes de motos, los de bicis, los atropellos, acaban ocurriendo en las mismas curvas, en los mismos lugares, en los mismos puntos de la ciudad, y toda esa información la tiene la DGT. ¿Por qué no actuamos ahí directamente? ¿Por qué no se manda más vigilancia de la Agrupación de la Guardia Civil? ¿Por qué no mandan el helicóptero? Tenemos un helicóptero fantástico en la DGT y se pueden programar los servicios para que vaya a los lugares donde realmente hace falta. Cuando yo volaba dentro de la patrulla de la DGT pude ver incluso un accidente de ciclistas —de los que estamos viendo todos los días en televisión— atropellados por un conductor ebrio. Hay que actuar, lo que yo vi en aquel accidente fue

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 15

terrible, y como lo he visto con mis propios ojos soy consciente de que se pueden hacer muchas cosas, y se puede actuar de manera preventiva. Le insisto en esto porque tiene ese programa que ya está prácticamente desarrollo para la velocidad, que es el Invive, pero se puede adecuar y hacer un Invive Motos —como también pedíamos—, se puede hacer un Invive aplicado a alcohol y drogas para aquellos puntos en que haya más accidentalidad por alcohol y drogas —también se lo proponíamos—, e insisto en que no nos debemos quedar en la burocracia, actuemos, porque en la DGT tenemos una riqueza de datos maravillosa y la podemos utilizar para prevenir accidentes. Nos podemos anticipar al accidente, señor Navarro, y usted lo sabe como yo, porque es experto en seguridad vial.

También mencionábamos el Consejo Superior de Tráfico. Póngalo a funcionar, lleva sin reunirse no sé cuánto tiempo el Grupo 52 de motos. Precisamente el grupo que aborda los temas de relaciones entre administraciones públicas con ayuntamientos y con comunidades autónomas no sé cuántas veces se ha reunido, ¿dos en toda su existencia? Precisamente el otro día dábamos los datos en el debate de la proposición no de ley sobre los patinetes que presentamos en esta Comisión. ¿Por qué? Porque Madrid está lleno de patinetes por todos lados. ¿Qué vamos a hacer, prohibirlos? ¿La solución es prohibirlos, como ocurrió en Valencia? ¿O tendremos que anticiparnos y ver cómo gestionar toda esa movilidad? Sé que es complejo, pero para eso está el Consejo Superior de Tráfico. Pero si no actúa, no se reúne, el grupo de bicis está parado, el de motos se ha reactivado, afortunadamente a raíz de la PNL que presentamos en el Congreso, pero llevaba un montón de tiempo sin reunirse... Ahí sí considero que es importante que haya recursos, aumentémoslos, que haya más gente que pueda llevar ese Consejo Superior de Tráfico. Y que haya un paso, que sea dinámico y que se llegue a conclusiones dentro del Consejo Superior de Tráfico.

Igualmente mencionaba usted el tema de las furgonetas. Yo creo que hay que abordar de manera valiente el tema de los conductores profesionales, tienen mucho que ver en los accidentes, porque en el caso de furgonetas la mayoría son conductores profesionales, y quizá no se deba exigir lo mismo a un conductor normal que a un conductor profesional. Como usted sabe yo soy piloto, y los reconocimientos médicos que pasa un piloto son mucho más exhaustivos que los que pasa cualquier ciudadano normal. A lo mejor también tendríamos que evaluar si los conductores profesionales deben tener una serie de cualificaciones o que estemos seguros en el tema de consumo de alcohol y drogas, también bastante preocupante para las compañías; y nos lo han comentado en el Congreso varias veces. Yo creo que se debería afrontar eso de forma valiente.

Menciona muy por encima el tema del examen del permiso de conducir. ¿No cree usted que debería actualizarse? ¿No cree que podemos dar mucho más hoy por hoy en el examen, y dar un valor extra para que los conductores noveles salgan sabiendo un poco más? Creo que también sería importante revisar todo eso, así como la situación del conflicto con el tema de los cursos de recuperación por puntos. Usted sabe que ahí tiene una pelota en su campo.

No me quiero extender mucho más porque habría muchísimo para hablar, aunque no sé qué tiempo me queda, pero insisto en algo que mencionaba usted y en lo que lleva toda la razón: el acercamiento de las víctimas a la atención...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rivera, el techo de tiempo establecido es de dos minutos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Me he excedido ya en dos minutos?

El señor **PRESIDENTE**: No, le quedan dos minutos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, presidente.

Perfecto; pues me voy a ceñir a esos dos minutos, me da tiempo.

Comentaba la atención a las víctimas de accidentes de tráfico en los juzgados, en un mecanismo que ya existe. Efectivamente no se les informa, no lo saben, no existe un protocolo. Eso es del Ministerio de Justicia, pero como Comisión de Seguridad Vial creo que tenemos que incidir en eso y hacer que ese protocolo funcione, y también como DGT, así que agradezco que lo haya sacado en esta mesa, porque considero también que sobre la modificación del Código Penal que ahora mismo estamos haciendo dentro de la Cámara, y cuyo debate está abierto, debemos ser capaces todos los grupos de hacer una modificación que sea contundente. ¿Por qué digo esto? Porque a nivel preventivo sí tiene que trabajar la DGT; pero en cuanto a qué ocurre después del accidente tenemos que evitar, sea como sea, que cualquier conductor se dé a la fuga, se tiene que acabar que los conductores se den a la fuga. Una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 16

persona que ocasiona un accidente se tiene que quedar con la víctima, y la única manera de cambiar eso en este caso —y tenemos una oportunidad de oro— es hacerlo con el Código Penal, a través de un delito autónomo de abandono. Es inmoral abandonar a una víctima en el lugar del accidente, y creo que tenemos una oportunidad de oro, lo digo hoy aquí, para modificar esto. Lo que usted puede hacer desde la DGT también será bien recibido.

Sobre movilidad ha hecho un comentario: que teniendo 1830 fallecidos sobre la mesa cada año, en la DGT no tenemos un día que perder, hay que actuar ya y hay que tomar medidas de seguridad vial ya. Cosas que funcionan: lo de las motos lo puede hacer mañana. Lo que presentamos del Invive Motos se puede sacar mañana, no hay ningún problema, sé a ciencia cierta que es muy sencillo de sacar, y si quiere se lo cuento más adelante o quedamos un día y lo actualizo. Pero se puede hacer ya, y es algo que el Gobierno anterior no hizo y sería muy lamentable que no lo sacara usted, porque se puede hacer en un plazo muy pequeño de tiempo. Es decir, en cosas como esas no nos quedemos parados.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Sí, termino ya.

Sobre la movilidad es cierto que el coche conectado, el coche autónomo nos sonaba a términos futuristas; pero tenemos una oportunidad de oro, porque en España como usted sabe estamos libres de la normativa europea por no haber ratificado en su momento el Convenio de Viena, en el año 1969, y tenemos una oportunidad de oro para ser líderes en Europa. Es decir, tenemos una oportunidad a la que no podemos dar la espalda, porque es una oportunidad de innovación y de futuro. Y aunque el presidente del Gobierno no tenga demasiado futuro, el tiempo que usted esté le pediría que aproveche estas oportunidades, que no perdamos ni una, señor Navarro, ni una.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rivera.

Están ausentes el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana y el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). Por lo tanto pasamos a que fije posición el señor Postius, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor **POSTIUS TERRADO**: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, señor Navarro, le quiero agradecer que comparezca hoy en esta Comisión para explicarnos las actuaciones que el nuevo Gobierno quiere impulsar en materia de seguridad vial y movilidad sostenible. En este sentido le quiero trasladar en nombre de mi grupo que va a encontrar plena sintonía en todas aquellas medidas que se quieran implementar, con el fin y efecto de reducir la siniestralidad vial en todas sus modalidades así como el impulso definitivo de la movilidad sostenible que requiere necesariamente, eso sí, de actuaciones decididas en esta materia, y sobre todo acuerdos amplios. De esta forma nuestro grupo le pide determinación y acción al frente de la DGT, puesto que en estos últimos años en esta Comisión se han aprobado multitud de iniciativas, muchas de ellas incluso por unanimidad, pero después, cuando se trata de implementarlas, se quedan en un cajón. Espero que usted no caiga precisamente en el mismo error que su predecesor de no tener en cuenta esta Comisión y las iniciativas que se aprueban. A su vez, creo que sería bueno que su equipo repasara todas las iniciativas, todas las proposiciones no de ley que se han aprobado y que nos diera cuenta —por escrito si quiere— a todos los grupos del grado de implementación de estas iniciativas o cuáles no piensan cumplir ustedes.

También ha hablado de las políticas de formación y educación en materia de seguridad vial y de su importancia. Coincido plenamente con esta afirmación, sobre todo porque nuestro grupo entiende que quedan muchas iniciativas y muchas actuaciones por hacer en este ámbito. Pero también resulta evidente que dentro de estas políticas están aquellas relativas a cómo se imparte la información a los conductores a través de las autoescuelas y qué objetivos se persiguen con esta formación, pero también cómo se evalúa y sobre todo en qué condiciones se hace esta evaluación, y sabe usted perfectamente que tenemos un problema grave de gestión de la DGT en todo aquello relacionado con los exámenes de tráfico, una situación que por dejadez del Gobierno anterior ha causado muchos perjuicios a miles de alumnos, autoescuelas, profesores, microempresas, empresas y examinadores. La verdad es que todo el mundo está harto de esta situación, que continúa más o menos igual a pesar de los anuncios que se han hecho por parte del Gobierno anterior, por el ministro cuando vino aquí o incluso por su predecesor al frente de la DGT con el Gobierno del Partido Popular. Hoy usted ha anunciado muchas iniciativas que puede ser

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 17

que al final se puedan implementar. Lo vamos a negociar; tendremos ocasión de discutir, negociar y acordar, pero nos gustaría saber, señor Navarro, qué piensa hacer en el tema de los exámenes, porque esta es una situación muy grave y que se arrastra desde hace muchísimos años. Hoy, sinceramente, me ha sorprendido que no haya dicho nada de este tema. Creo que esta materia está claramente vinculada a las políticas preventivas en materia de seguridad vial. En este sentido, aprovechando que hoy usted venía a esta Comisión, la Federació d'Autoescoles de Catalunya me ha hecho llegar una carta y me ha pedido que se la leyera, y ahí se formulan una serie de cuestiones que yo creo que es importante que tenga usted en mente y que hoy o cuando pueda conteste.

Dice así: Apreciado director, desde la Federació d'Autoescoles de Catalunya hoy nos hubiese gustado poder preguntar sobre por qué la tramitación administrativa del permiso de conducir por parte de las autoescuelas funciona con carpetas como hace cuarenta años; por qué España es el único país de Europa en el que aún hay exámenes teóricos en formato papel; por qué el llamado examen teórico de calidad no informa al alumno en qué áreas debe mejorar o incidir en su formación; por qué no se hace un ciclo obligatorio de formación en las autoescuelas sobre factores de riesgo y concienciación para que los jóvenes no memoricen, sino que integren en sus emociones y modifiquen las conductas de riesgo en hábitos de conducción segura. Pero este no es el tema principal en mayúsculas. El tema también es que desde el año 2013 Cataluña sufre un importante agravio comparativo con el resto del Estado en cuanto a número de efectivos en personal administrativo y examinador en sus jefaturas provinciales. Las cuatro provincias de Cataluña están en una situación extrema. Las autoescuelas de Barcelona, Girona y Tarragona limitaron su capacidad de trabajo de forma temporal para dar tiempo a su dirección general a poner recursos personales, causando grandes perjuicios a los alumnos y a las propias autoescuelas. Esta limitación, que debería ser temporal, se arrastra desde hace más de tres años. Hoy estas tres provincias, junto a la provincia de Lleida, que examina cada veintidós días, con un centro de exámenes cerrado y otros dos que ven limitada su capacidad de trabajo, ven con total impotencia largas listas de espera en las autoescuelas para poder acceder a los exámenes prácticos. La consecuencia de todo ello es un servicio precario a los usuarios que lo solicitan, un deterioro en el sistema de formación y de prevención y una situación insostenible para las autoescuelas en todo el territorio. En los últimos cuatro años la Dirección General de Tráfico no ha dotado a Cataluña de los examinadores suficientes para dar respuestas y cubrir la demanda que tenemos y que sigue aumentando. Es por ello que hoy le formulan esta pregunta muy clara y muy directa: ¿qué plan de choque y cuántos examinadores de los que están preparando actualmente en Móstoles tienen destino para Cataluña —pregunta muy sencilla—? Señor Navarro, por favor, es nuestra última esperanza —tienen mucha fe depositada en usted—, actúe, sea el hombre valiente que creemos que es y dé a Cataluña la respuesta que se merece y que se ha ganado en estos últimos años. Los problemas de las autoescuelas de Cataluña no son recientes. Llevamos varios años en esta situación extremadamente precaria. Obtener el permiso de conducir no es un lujo, es una necesidad, y hay cientos de autoescuelas de Cataluña que ven peligrar su viabilidad por una dejadez de funciones de su dirección general. Se lo pedimos en nombre de cada una de las cuatro provincias. Un cordial saludo. Raül Viladrich, president de la Federació d'Autoescoles de Catalunya.

Por tanto, señor Navarro, yo le pido en este aspecto soluciones rápidas, que tome cartas en el asunto y que de una vez por todas se arregle esta situación. Afecta a Cataluña, pero afecta también al conjunto del Estado, y es su responsabilidad ahora que es director de la DGT, y también su obligación. También le digo que si son incapaces de encontrar una solución a este tema lo tienen muy fácil: transfieran la competencia a Cataluña, como la Generalitat ha reclamado en muchísimas ocasiones. En todo caso, sepa usted que por parte del grupo parlamentario catalán estamos a su disposición para hablar y para negociar cuantas medidas sean necesarias y que en todo caso le deseamos todos los éxitos al frente de la DGT hasta el fin de la legislatura.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Postius.

Está usted hablando en nombre del Grupo Mixto, no del grupo parlamentario catalán, que no tiene entidad en esta Cámara. En cualquier caso, quería apuntarle, aunque no pertenezco al grupo que apoya al Gobierno que —ya lo he dicho alguna vez— esa información que usted ha pedido sobre el grado de cumplimiento es una facultad que tienen todos los diputados de la Cámara: pedir por escrito información al Gobierno sobre el grado de cumplimiento. Porque el Gobierno no tiene razón para enviar esa documentación a la Cámara si no es a petición de alguno de los miembros del Congreso.

Para terminar el turno de portavoces, tiene la palabra el señor Bellido, por el Grupo Socialista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 18

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor director general de Tráfico, y felicidades por su nombramiento. En realidad nos felicitamos todos porque si ha habido una unanimidad en estos días o meses posteriores al acceso al Gobierno de los socialistas ha sido la reiterada solicitud de muchas asociaciones, colectivos y gente experta en materia de seguridad vial pidiendo que el señor Navarro volviese a asumir esta competencia. Si hay alguien que puede arreglar esto, nos decían los colectivos, es el señor Navarro. Cierto es —él lo ha dejado claro también con humildad— que esto es una responsabilidad de todos y de todas.

Compartimos su intervención, que ha sido por otra parte magnífica. Buen diagnóstico, con datos, adecuadas líneas de actuación para el futuro y acciones correctas, pero sobre todo y lo más importante, en cuanto al cómo, esto tenemos que arreglarlo entre todos los grupos parlamentarios. En ese sentido tengo que decir que me ha impresionado la capacidad de transformación en el discurso del Partido Popular. Hace prácticamente cinco minutos todo estaba bien. Ahora todo es un desastre. Nosotros vamos a mantener nuestro discurso: queda mucho por hacer y queremos hacerlo juntos. Hoy el director ha traído más propuestas en esta primera comparecencia suya que los anteriores en siete años. Parece tremendo que se le quieran achacar al actual director general, nombrado apenas hace un par de meses, los datos de siniestralidad del verano. Hace unos pocos meses, en una comparecencia del anterior director, prácticamente la responsabilidad era de las comunidades autónomas, se desagregaba el dato por autonomías; en cualquier caso, las víctimas son de todos, no tienen propiedad, todos nos sentimos sensibilizados ante el drama humano y social que representan.

Ha hecho referencia también el portavoz del Partido Popular a incongruencias, diciendo que el Grupo Socialista proponía aumentar la velocidad y reducir los radares. Yo le reto a que busque una declaración mía al respecto. Lo que ha podido encontrar en una proposición no de ley es una crítica fundamentada a determinados radares que, en lugar de colocarse en zonas de alta concentración de accidentes, se colocaban en zonas de alta concentración de recaudación. Eso fue lo que en todo caso el diputado de mi grupo dijo en relación con una cuestión de carreteras. Lo que estábamos pidiendo —y lo que hemos pedido y apoyado siempre— es la reducción de velocidad y, si hace falta, naturalmente aumentar el número de radares. Por cierto, reducción de velocidad que la que fue directora general de Tráfico del Gobierno del Partido Popular, la señora María Seguí, dijo que no se aplicó por el Partido Popular, por el Gobierno del señor Rajoy, porque fueron cobardes, porque la Dirección General de Tráfico lo propuso.

También, en materia de cooperación internacional —sobre lo que luego le haré una consulta—, creo que trasladar nuestra experiencia a nuestros países hermanos de Centroamérica y Sudamérica no es darle clases a nadie y en ese sentido yo creo que no ha habido aquí una petición de ningún grupo en contra de trasladar, en materia de cooperación, aquello que España pueda aportar, porque francamente creo que sí puede hacerlo.

Termino diciendo, respecto a un problema con un funcionario, que nosotros ya dijimos lo que pensábamos y el tiempo demostrará que los problemas no eran de funcionarios sino, en todo caso, de las decisiones políticas que tomaba el Gobierno anterior. No obstante, le diré al Partido Popular que nadie del Grupo Parlamentario Socialista hace los equipos del Gobierno, que tienen toda la autonomía y todo el apoyo de este grupo.

Me gustaría que recordasen mi primera intervención en la primera comparecencia del señor Gregorio Serrano, antecesor del señor Navarro. Ni tan siquiera quise sacar la cuestión del pisito, ni tan siquiera, porque quería alejar a la Dirección General de Tráfico de toda polémica; lamentablemente, hoy se comprueba que el Partido Popular, también en esto, busca el desgaste.

Otros grupos han traído cuestiones que creo, francamente, que sí son de interés, por ejemplo, el asunto de los examinadores, el complemento de productividad, problema que no resolvió el Gobierno anterior, pero que sí resolvió la unidad parlamentaria en este Congreso de los Diputados. De la misma manera, quiero aclarar que la herencia que ha dejado el anterior Gobierno en materia de exámenes no se circunscribe a Cataluña sino que afecta, lamentablemente, a todo el país. Habrá de tener más de un presupuesto este Gobierno para poder arreglar el desaguado que se ha encontrado. En cualquier caso, quiero agradecer la comparecencia del director, del señor Navarro, y sus referencias a las víctimas. Sin duda a las víctimas les debemos la búsqueda del consenso. También se lo dijimos a su antecesor y compartimos este criterio con él, porque sería injusto decir que todo fueron discrepancias. Creo que el anterior director general de Tráfico también aportó, en la medida de sus posibilidades, discurso positivo, pero es verdad que faltaron acciones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 19

La DGT no es una isla, necesita coordinación horizontal con el resto del Gobierno, necesita coordinación con las comunidades autónomas y con los municipios —el gran desafío de las ciudades en el presente y en el futuro es la movilidad—, pero también con las fuerzas parlamentarias. Por eso valoro tanto el planteamiento del señor Navarro de humildad para intentar trabajar juntos en esta materia. Porque es verdad —el Grupo Parlamentario Socialista también lo suscribe—, se requiere un impulso en materia de seguridad vial, abriendo un debate en la sociedad, generando discurso, tomando medidas y trabajando en educación, formación, vigilancia y también en sanciones, naturalmente. Algo hay que hacer con las carreteras convencionales; 77 % de fallecidos, hay un problema objetivo de velocidad. ¿Radares? Sí, donde sean útiles para evitar fallecimientos y siniestros. Nosotros vamos a apoyar estas propuestas. Coincidimos también en que hemos de actualizar el carné por puntos, que ya tiene doce años. Cuando se hizo el carné por puntos no existía WhatsApp; hoy se reconoce que es una de las causas principales de distracción. Habrá que darle una vuelta a las sanciones derivadas de comportamientos imprudentes y, más aún, de comportamientos temerarios, como ha dicho la portavoz de Ciudadanos. Eso es responsabilidad de esta Cámara. Actualmente estamos trabajando en una reforma del Código Penal y deseamos que todos los grupos políticos sepamos ponernos de acuerdo porque tanto las víctimas como el conjunto de la sociedad lo merecen. Hay que repensar qué hacemos con las furgonetas, con las motos, con las flotas de logística de última milla, trabajando la formación profesional, con las bicicletas, con los patinetes y sobre todo verlo también con las ciudades que son las que van a tener que afrontar este desafío presente y futuro. Trabajar sobre las distracciones más comunes, como se ha dicho, el teléfono móvil, el wasap, etcétera. Aportar más agentes de la Guardia Civil. Habrá que recuperar las cifras de 2011 pero, evidentemente, eso no se puede hacer en un solo periodo y con un presupuesto heredado. Mejorar la convivencia de peatones y ciclistas con los conductores de turismos, de furgonetas, de motocicletas. Quiero destacar la creación de la figura del responsable de protección de vulnerables en las jefaturas provinciales de Tráfico, una propuesta que me parece muy acertada, y también el darle más visibilidad a las víctimas. Creo que esto es muy importante y va a contribuir a que se reduzcan los malos datos de los últimos años. En ese sentido, parece muy interesante la propuesta de integrar a las asociaciones en las oficinas judiciales de atención a las víctimas.

En materia de cooperación internacional me gustaría que el señor director general hiciese alguna propuesta, alguna aportación de lo que podemos contribuir, particularmente con Sudamérica y con América Central, con los países con los que tenemos más relación. Y en el ámbito de la educación, responsabilidad no solo del Gobierno sino del conjunto de esta Cámara, de los grupos parlamentarios, para recuperar contenidos de seguridad vial, de formación vial, en la ley educativa. Es cierto que el gran desafío de la globalización, de nuestra civilización, es la movilidad, particularmente en las ciudades, y por tanto esta Comisión tiene en este sentido que ser proactiva, hacer propuestas no solamente al Gobierno sino al conjunto de las autoridades de la nación, de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos.

Yo quiero agradecerle al señor Navarro su intervención; ya le dije una vez que escucharle era aprender y sigue siendo así. Y agradecerle además que haya sabido rectificar y si dijo que segundas partes no eran buenas, con humildad haya querido incorporarse al equipo de este Gobierno legítimo, tan legítimo como el anterior, votado por los diputados y diputadas de este país como el anterior y que, a diferencia del anterior, espero que tenga más suerte en materia de seguridad vial.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Pablo.

A continuación, para concluir el debate y la sesión de hoy, tiene la palabra el director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Voy a intentar ser breve.

Ustedes llevan dos años trabajando en esta Comisión; yo llevo dos meses. Lo digo porque a veces me piden a mí responsabilidades de algunas cosas y yo no estaba. Con lo cual si hay alguna cosa que quieren, pídanse al portavoz del Partido Popular porque eran los que estaban, los responsables, pero a mí, de lo que ha pasado los dos últimos años, por favor no me lo pidan. Ha dicho usted, Irene, una cosa muy importante: medidas; medidas y medidas. Hablar cuesta poco; tomar medidas cuesta mucho. Si alguien me dice: ¿cómo es que han subido estos últimos cuatro años los accidentes? Yo le diré: Porque no ha habido política, no ha habido medidas. Se ha hablado, ha habido iniciativas, pero medidas que incidan en la seguridad vial no ha habido. Punto. Es así de sencillo. Yo, mejor o peor, voy a intentar aplicar medidas. Tiempo, disponemos del que disponemos, con lo cual no esperen grandes cosas a cuatro o a diez años, no las esperen; tiempo hay el que hay. Además, estaba retirado, he venido aquí a hacer cosas,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 20

no a perder el tiempo. Ni yo tengo tiempo que perder ni creo que el Gobierno, tal como está la situación, disponga de mucho tiempo. Por tanto, vamos hacer un esfuerzo en centrarnos en medidas concretas, posibles, realizables y útiles que de alguna manera puedan incidir en una inflexión y en una mejora de la seguridad vial. Pero lo que ha dicho es el gran tema: medidas. Insisto, he estado mirando y en los últimos años no he visto ninguna medida con incidencia directa en la seguridad vial, salvo aumentar de 120 a 130 la velocidad en autopistas.

Agradezco la intervención del portavoz del Partido Socialista, sobre todo por la actitud de sumar, de construir, de buscar consensos porque los problemas que hay son los que hay, estamos abiertos, vamos a intentar, este es un problema de todos; el compromiso. De alguna manera la palabra es el compromiso de intentar sumar, ayudar, porque el ciudadano no nos perdonaría que con estos datos entrásemos aquí a pelearnos. Yo he traído aquí la información de lo que creo que hay que hacer pero vamos a necesitar un cierto compromiso de todos para hacerlo. Por tanto, muchas gracias, sobre todo porque en este tema de la seguridad vial la actitud es muy importante. A mí hace años me enseñaron que política es pedagogía; hacer política es hacer pedagogía y a veces tengo la impresión de que algunos lo han olvidado. Los ciudadanos se fijan en lo que hacemos y en lo que decimos, luego no nos quejemos de los ciudadanos si nosotros no somos un ejemplo en pedagogía.

Grupo Mixto. Me habla de Cataluña, de los exámenes. Tiene toda la razón, punto uno. Dos, mañana voy a Barcelona a cerrar el Congreso de la Asociación de Víctimas de Cataluña, con lo cual estaré con todos ustedes. Tres, he trabajado en el ayuntamiento, en la Generalitat y en el Estado en Cataluña, los conozco. Cuatro, tiene toda la razón del mundo al decir —y eso lo digo yo— que el Estado tiene los servicios que le quedan en Cataluña y estos tienen que ser modélicos, lo que no puede ser es que queden cuatro cosas y encima tengamos problemas en cuanto a la prestación de servicios. Por tanto, estoy alineado y estoy con los cuatro jefes provinciales. Qué le puedo decir, que hay setenta que están haciendo ahora el curso de examinadores y que voy a hacer hasta donde pueda para que cuando voy a Cataluña cada fin de semana no me aborden todos diciendo que los exámenes en Cataluña no van bien. Hay que resolverlo en todo el Estado, pero yo voy los fines de semana y también me interesa que no me estén todo el día hablando de eso. Para el año que viene sé que hay, creo, treinta y cinco externos y cincuenta de promoción interna, es decir, ochenta y cinco para la ampliación de los examinadores. Ya sé que luego hay que hacer la convocatoria y los cursos pero esto es lo que tenemos. Le diré otra cosa en relación con los exámenes. El núcleo de la DGT es matricular, esto lo podemos hacer por vía telemática y lo estamos haciendo; las transferencias, los cambios de titularidad, que también lo estamos haciendo ya por vía telemática; las bajas de los vehículos, 900 000 cada año, y esto también lo hacemos por vía telemática. Lo que no podemos hacer por vía telemática son los exámenes, con lo cual eso es el *core*, el núcleo duro, la esencia del servicio que la DGT presta al ciudadano. Por tanto, haré lo que pueda y hasta donde llegue porque lo tengo muy claro y es verdad: no estamos satisfechos ni el ciudadano ni las autoescuelas ni la DGT de cómo están funcionando los servicios de exámenes. Los exámenes son un tema clave y sí, tiene razón, no funciona, es deficiente, pero creo que le he dado argumentos casi hasta personales de mi implicación para intentar resolver el tema los exámenes.

Irene, se nota que sabe porque le han tenido que llamar la atención dos o tres veces porque se estaba pasando de tiempo; es un indicador de pasión, de alguna manera, por el tema. Repito, ha dicho la palabra clave: medidas. Si hay medidas, pueden bajar los accidentes; si no hay medidas, seguro que no van a bajar los accidentes. La política de seguridad vial se resume en medidas que vayan a las causas de los accidentes. ¿Coordinar con Fomento? De momento vamos bien con Fomento, vamos juntos con la Dirección General de Carreteras y lo de las velocidades también lo estamos trabajando juntos. Mi experiencia con Fomento no ha sido mala, tradicionalmente nos hemos entendido bastante bien. ¿Que la DGT es prevención? Sí, la esencia de la DGT es la prevención de los accidentes. Luego, en lo demás, ayudamos y auxiliamos pero nuestro objetivo es la prevención de los accidentes. Habló también de los exámenes, como no podía ser de otra manera, y tiene toda la razón. Y también de las víctimas, ¿sabe qué nos envidian en Europa de la política de seguridad vial? Las asociaciones de víctimas. En Europa nos envidian el rol y el protagonismo que tienen las asociaciones de víctimas en España. Hemos sabido colocarlas, como ha dicho, en el centro de la política de seguridad vial. Creo que esto tenemos que ponerlo en valor.

Podemos. Con Podemos nos podemos encontrar todos. Sobre la movilidad, se lo explicaré de otra manera. La condición previa e indispensable para una buena política de seguridad vial es una buena política de movilidad. Si la movilidad va bien, la seguridad vial puede ir bien; si la movilidad va mal, la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 21

seguridad vial no va a funcionar. Por esto todos hablamos de movilidad segura y sostenible; por eso ustedes se llaman Comisión de Seguridad Vial y Movilidad; por eso el Consejo Superior se llama de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad; por eso en Europa hablan siempre de movilidad sostenible y segura. Es más, el comisario, si no recuerdo mal, es de Transportes y Movilidad. Esto va junto. Y en las ciudades están pasando muchas cosas y muy interesantes en el aspecto de movilidad. Por tanto, estamos con la Federación Española de Municipios y Provincias y con los ayuntamientos yendo de la mano porque nos necesitamos unos a otros. Atención al tema de la movilidad porque es una de las grandes transformaciones. Es más, la competitividad de las ciudades se juega en el terreno de la movilidad, las que consigan una movilidad buena serán competitivas, atraerán talento e inversiones y las que no, van directas a la congestión, al caos, al ruido y a la contaminación. Por tanto, en ese tema sí que nos encontraremos todos.

Han hablado de un problema de Hacienda, que ha salido una información. Tiene toda la razón el informe que ha hecho el interventor que dice que no tenemos el inventario con el nivel de detalle que se exige. Pues sí, tiene razón; hace sesenta años que está así, pero vamos a intentar mejorarlo, como tantas cosas. Dice también: Ustedes apuntan los ingresos de la Agencia Estatal Tributaria por todos aquellos expedientes ejecutivos de las sanciones pero no quedan reflejados aquellos expedientes que han enviado ustedes a vía ejecutiva y no se han podido cobrar. Es verdad, es la contabilidad, ponemos los ingresos y lo otro es una cifra que podría tener interés pero que no tiene una relevancia específica a efectos de presupuesto porque son aquellos expedientes que hemos enviado y que la agencia no ha sabido o no ha podido cobrar. Vale, tiene razón al decirlo. Y lo otro era sobre las ITV, que dice que ponemos todos los ingresos pero que no queda claro a qué vehículos corresponden los ingresos que tenemos en la ITV. Tiene razón, no está a ese nivel de detalle. Ojalá todos los problemas fueran como estos. Vamos a intentar, poco a poco, ir mejorando, ir en un camino progresivo de mejora.

Ha hablado también de movilidad laboral y es un tema muy importante, todo lo que hace referencia a los desplazamientos en el mundo laboral es muy importante. Las empresas en su momento empezaron —porque desde la DGT se promovieron— con los planes de seguridad vial de empresa pero en estos momentos ya no, ahora son planes de movilidad de empresa, es cómo se desplazan los trabajadores. Me parece que el día 17 tenemos una jornada con Conama, porque estamos trabajando con Conama sobre planes de movilidad de empresa. El mundo laboral nos interesa porque son unos grandes aliados. Y también ha hablado de los examinadores.

Al portavoz del Grupo Popular tengo que decirle que la política se mide por los resultados. Punto. El nuestro es un negocio que tiene una peculiaridad, y es que los resultados son las cifras de siniestralidad. Punto. Por lo tanto, no voy a hacer, porque no creo que hagan falta hacerlo, juicios de valor, ya que, será mejor o peor, pero tenemos un indicador duro, que es el de los resultados. Punto. A ello me remito. No sabría qué más decir, por lo que, a fin de preservar el consenso, no voy a ir más allá.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, director general.

En principio, dábamos por finalizado el trámite, pero el portavoz de Podemos y del Grupo Popular me piden la palabra. En primer lugar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular por tres minutos y, posteriormente, don Jorge. Si algún otro portavoz quiere intervenir, tendrá la oportunidad de hacerlo también.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias de nuevo, presidente.

No ha respondido a ninguna de las preguntas que le ha formulado este grupo, el Grupo Parlamentario Popular y la excusa ha sido, una vez más, el consenso, por lo que le invito a que nos remita las respuestas por escrito sin ningún problema.

El problema, señor Navarro, es que usted está atrapado en la hemeroteca. Usted acaba de decir que la anterior Administración del Partido Popular no ha adoptado ninguna medida en seguridad vial (**El señor director general de Tráfico pronuncia palabras que no se perciben**). Lo ha dicho usted, vayamos al registro y a la grabación.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, director general. Después tendrá la oportunidad de replicar a los portavoces. En primer lugar, hablarán los portavoces de los grupos y después usted cerrará el turno.

El señor **GAMAZO MICÓ**: No se han adoptado medidas. A usted, el 29 mayo de 2017, en un diario nacional, en ABC, le preguntan: A ustedes, de las medidas que está presentando la DGT, ¿hay alguna que le escama singularmente? Usted no respondió diciendo: no se está adoptando ninguna medida.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 22

Respondió: todas las medidas son coherentes. Por tanto, a usted le atrapa la hemeroteca, al igual que al Grupo Socialista, que también me ha oído mal. No sé si ha escuchado que en nuestro posicionamiento va a encontrar una oposición constructiva, fiel y leal al interés general. Por tanto, si usted está en la búsqueda del interés general, y no nos cabe ninguna duda al respecto, ahí nos encontrará.

Al Grupo Socialista le ocurre exactamente lo mismo, que está atrapado en la hemeroteca, en este caso en el *Diario de Sesiones*. Repasen el *Diario de Sesiones* y vean su posicionamiento respecto a radares y velocidad. Señor Bellido, solamente he puesto sobre la mesa las incongruencias; hubiese podido poner más, pero voy a poner un ejemplo rápido. El 3 enero de este año, el portavoz —ahora sí que le nombro— del Grupo Socialista señala que la cifra de siniestralidad del año pasado —24 horas— se debía al mantenimiento de carreteras y a la renovación del parque móvil. **(Muestra un recorte de prensa)**. Anagrama PSOE. Grupo Socialista. Portavoz socialista. El director general del Gobierno del Partido Socialista —5 de septiembre de 2008—, en el balance de siniestralidad del verano, noticia de *El Mundo*: Por último, Navarro negó —comillas— que el estado de las carreteras, el aumento de los desplazamientos o la edad media del parque español hayan influido negativamente en la siniestralidad. Incoherencia. Solo he puesto encima de la mesa las incoherencias y si queremos esa unión, ese discurso, ese mensaje, primero aclárense ustedes y luego nos encontrarán.

A la portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos, que le ha pedido que intervenga todo lo que pueda para incorporar el delito de abandono del lugar del accidente en el Código Penal, quiero recordarle únicamente que usted no puede hacer absolutamente nada; quien lo hizo fue este grupo parlamentario, el Grupo Parlamentario Popular, que impulsó una proposición de ley en ese sentido, que lleva más de un año debatiendo en la Comisión, y ahora en la ponencia de Justicia. Esperamos, como ha señalado el portavoz Grupo Socialista, que sea desatascada porque son cuatro artículos del Código Penal y la presentamos hace casi un año y medio.

Finalizo diciéndole que en ese consenso nos encontrará, que en la búsqueda del interés general nos encontrará. No nos ha respondido a ninguna de las preguntas —en las que no hemos hecho ningún tipo de valoración; solo hemos preguntado sobre comentarios que usted ha realizado y espero que eso no le haya ofendido—, por lo que espero que nos pueda responder por escrito, si así le parece.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Gamazo.

A continuación, y en un turno de tres minutos, tiene la palabra el señor Luis.

El señor **LUIS BAIL**: Seré muy breve. Al igual que el portavoz del Grupo Popular, le pido que a las preguntas no contestadas nos haga llegar una respuesta por escrito; concretamente, acerca de los acuerdos que se han tomado en la Cecir y el complemento específico, y sobre los examinadores.

Respecto del tema de Hacienda, le he preguntado específicamente por la externalización, no por casos concretos ni por qué ese servicio se decide externalizar; sobre quién toma esa decisión y cuáles son las razones.

Al portavoz del Grupo Popular, que está repartiendo cartas, se me olvidó decirle anteriormente que si repasa el *Diario de Sesiones* en la parte de cooperación al desarrollo, verá que nuestro grupo hacía crítica precisamente a la efectividad respecto de los criterios que tiene la cooperación internacional al desarrollo de incluir la experiencia que tenía España —nuestro compañero habló de cuáles habían sido los proyectos que había llevado a cabo el Gobierno—, que no tiene experiencia acreditada. No estoy diciendo con eso que no seamos referentes en seguridad vial, pero no en cooperación internacional.

Respecto al objeto de la comparecencia, que era la ley, he escuchado al portavoz del Grupo Popular decir que ellos no la tienen. Por tanto, lo que sí que le pediría encarecidamente es que siendo yo de Huesca, no me haga bajar a Sevilla para ver si está ahí. No sé exactamente dónde está. Se la pedimos hace tres meses. Yo entiendo que debe estar en el ministerio o en la dirección general y que no la habrán llevado a un ordenador y habrán aplicado la política de borrado de datos del Partido Popular. Tiene que estar allí y, por tanto, espero que nos lo haga llegar lo antes posible. Como le digo, he pedido amparo de acuerdo con el trámite procedente de esta Cámara.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Jorge.

¿Desea intervenir la portavoz de Ciudadanos? Tiene la palabra, doña Irene.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 23

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Es cierto que valora las medidas, pero también es cierto que no me ha contestado sobre si aplicarán dos medidas en concreto que presentamos y que se aprobaron en el Pleno del Congreso, que era el Invive motos y también el tema la vigilancia y la prevención en el caso de las bicicletas, utilizando, como decía, los datos que tiene la DGT. Quiero insistirle en eso y decirle que, en caso de que necesite más información, no tenemos ningún problema, pero la DGT tiene expertos suficientes y gente muy cualificada que conocen todos estos temas y que pueden llevarlos a término en un periodo muy corto de tiempo. Sería una pena perder esta oportunidad, insisto.

Voy a contestar también al Grupo Popular porque parece que el portavoz nos está mencionando a todos. Tengo que decirle que sí, que el Grupo Popular presentó la iniciativa de la modificación del Código Penal, un proyecto de ley en este caso, porque se trata de una modificación del Código Penal, como consecuencia de que Ciudadanos presentara previamente una proposición no de ley en el Pleno exigiendo que el Partido Popular lo presentara en el plazo de tres meses. Ya que estamos diciendo las cosas como fueron, digámoslas correctamente en el tiempo.

La petición que le hago al señor director de Tráfico, que se mueve muy bien y mucho en los medios, es que hable sobre este tema. No le estoy diciendo que lo solucione, lo vamos a solucionar aquí, en el Congreso, pero cuánto más hablemos en los medios de comunicación y digamos lo importante que es que no se abandone a una víctima en el lugar del accidente, nos ayudará bastante. Lo decía en ese sentido, en el sentido de publicitarlo y que se sepa que estamos haciendo ese trabajo aquí, desde el Congreso, y que llegue al ciudadano el mensaje de que abandonar a una víctima en el lugar del accidente no solamente es cruel, sino que puede estar penado de manera muy grave en el Código Penal cuando lo reformemos. Es un mensaje contundente que debemos de transmitir a la sociedad porque si como Comisión de Seguridad Vial no somos capaces de cambiar la sociedad, no estaremos cambiando nada. Se consiguió con el permiso por puntos y creo que aquí tenemos también una oportunidad de oro para que haya un cambio radical en la forma de actuar a nivel social sobre este tema. Quería aclarar simplemente eso.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Rivera. Únicamente quería decirle que quizá se le ha escapado el término pero ningún grupo parlamentario puede, según el reglamento, presentar proyectos de ley. Eso corresponde exclusivamente al Gobierno. Lo que presentan los grupos son proposiciones de ley. Es una matización simplemente en aras de la corrección que mencionaba la portavoz del Grupo Ciudadanos. Para cerrar este turno, tiene la palabra don Pablo Bellido.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente.

El problema del Partido Popular es que quien le atrapó en la hemeroteca fue su directora general de Tráfico. No hizo falta que fuese otra, la propia directora general de Tráfico es la que demostró las incongruencias. Me parece muy bien que el señor Navarro haya evitado hablar mal de sus antecesores. Es más, se lo agradezco, creo que es un gesto de generosidad y cortesía que debe tener el director. En cualquier caso, hay que reconocer que todos los directores generales de Tráfico de cualquier Gobierno han intentado hacerlo lo mejor posible, con mayor o menor éxito. La contradicción que intenta reflejar el portavoz del Grupo Popular se refería a una cuestión muy concreta, a una carretera muy concreta de Málaga. Y en cuanto a esta última que saca ahora, sobre la desinversión en carreteras, la falta de campañas y la ausencia de guardias civiles, la referencia que hacía el Grupo Parlamentario Socialista es a que en un periodo de siete años de desinversión pública, la conjunción de todas estas desinversiones afectan. No estábamos hablando de un periodo de dos meses y en ningún caso creo que se le pueda achacar a un Gobierno, tras una inercia arrastrada de siete años, el incremento de la siniestralidad en el verano. Me parece un exceso: siete años de Gobierno, dos meses para contrarrestarlo. Ahora estamos obligados a hacer los cambios necesarios para que en el futuro se noten.

Sobre los examinadores, es que lo ha dicha la ministra de Hacienda y lo ha dicho en sede parlamentaria; ha dicho que los examinadores de Tráfico, de la DGT, van a cobrar su complemento de productividad que se ha aprobado en el Congreso de los Diputados. Una precisión sobre la reforma del Código Penal. Ciertamente es a protesta del anterior Gobierno, cierto que es después de una proposición no de ley de Ciudadanos y cierto es que antes había dos proposiciones no de ley, en la Comisión de Justicia y en la Comisión de Seguridad Vial, del Grupo Parlamentario Socialista. Es decir, que todos estamos preocupados por esto y a todos nos importa. Lo que tenemos que hacer es ponernos de acuerdo porque las víctimas se lo merecen. Aquí todo el mundo dice que está buscando el consenso, pero hay un grupo que después parece que hace todo lo contrario. Yo voy a contribuir, como ha dicho el propio director,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 608

27 de septiembre de 2018

Pág. 24

a buscar el acuerdo con el PP, con Ciudadanos, con Unidos Podemos y con los grupos minoritarios de la Cámara, porque creo que el interés general debe presidir el trabajo de esta Comisión y, en general, el trabajo parlamentario en una materia tan sensible, tan importante, tan fundamental y tan de Estado como es la seguridad vial.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Pablo.

Para cerrar la sesión, tiene la palabra el director.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Uno, en cuanto al abandono del lugar del accidente, estamos absolutamente de acuerdo. Dos, es verdad que no es responsabilidad directa nuestra, pero nada de lo que está relacionado con los accidentes de tráfico nos es ajeno. ¿Qué quiere decir? Que estamos con el fiscal especial, que estamos con Pérez Tirado, con el abogado que lleva esto, que estamos con Ana González, que estamos todos remando en la misma dirección. En cuanto al complemento para los examinadores que aprobó la Comisión, una vez aprobado el presupuesto, cuando aparece la partida del presupuesto, nosotros en la DGT elaboramos la presentación de la oferta, el expediente; este lo enviamos al ministerio; administración económica dijo que OK, que estaba bien el expediente; lo pasaron a la oficina presupuestaria; la oficina presupuestaria dijo que de acuerdo, que había partida presupuestaria; se envió a la Dirección General de la Función Pública y a la de Costes de Personal, lo revisaron y nos hicieron corregir un pequeño error que no era de mayor trascendencia y está en la Cecir para su aprobación. Yo creo que será más para octubre que para septiembre, pero está pendiente de aprobación después de haber pasado todo el trámite.

Sobre la moto y la bicicleta, con la moto, un margen de confianza. Sabe que soy motorista, que tengo debilidad por la moto, que he trabajado mucho por la moto, que he estado en Latinoamérica haciendo planes de seguridad de motocicletas, que soy consciente de lo que supone la motocicleta y de los riesgos que tiene. Tenemos un trabajo, vamos a ver qué medidas podemos aplicar; que sean concretas, posibles y realizables para, como medidas especiales, poderlas implementar. No vamos a estar con medidas genéricas que no podamos implementar ni con anuncios raros. Les pido un margen de confianza; saben de mi compromiso con el tema de las motos. Lo mismo ocurre con las bicicletas. Está este grupo; vamos a ver hasta dónde podemos llegar para sacar rendimiento.

Alguien ha pedido la ley. Es verdad, cuando llegamos nos encontramos con que habían hecho una ley, pero usted entenderá que tal y como está esta casa, no íbamos a enviar una ley. La posibilidad de que se aprobara era cero. Por tanto, ¿qué hemos hecho? Aprovechar todo el trabajo que hay detrás de aquella ley para sacar temas concretos, para traer temas puntuales, que son dos o tres artículos, que bien explicados y con todas esas razones, quizás puedan salir. Pero la ley completa no podía salir, porque los de la bicicleta no estarán de acuerdo con los del automóvil, éstos no estarán de acuerdo con los de las motos... En este escenario es imposible. La ley está a su disposición. Si me la piden, se la daremos, pero nuestra idea es aprovechar todo el trabajo que hay detrás de aquella ley y hacerla por temas, ir sacando píldoras para incidir más y aprovechar el trabajo. Como comprenderán, no podemos traer aquí una ley, porque las probabilidades de que saliera son cero.

En cuanto a externalizar, no lo sé. No sé ni qué es, ni cómo, ni si se va a hacer o no. Hay que ir con cuidado con lo que uno dice y más aquí, que lo apuntan todo.

El señor **PRESIDENTE**: Es un buen criterio de prudencia, señor director general, cuidar aquí las palabras porque todas quedan en el *Diario de Sesiones* y al final puede tener un disgusto.

Le agradezco mucho la información, que ha sido muy pormenorizada. Esta Presidencia ya contaba con que la información sería muy útil. No se vaya con una sensación distinta de la que ha sido la tónica general de esta Comisión. Es su primera comparecencia y era normal que los grupos marcaran distancias unos de otros, pero, por ventura, en torno al concepto de seguridad vial, disminución del riesgo e interés general, los grupos parlamentarios, por la historia que llevan en esta legislatura, tienen muchas posibilidades de entendimiento y estoy seguro de que podrán secundar una labor en beneficio de la seguridad de todos los usuarios de las vías públicas de España.

Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y veinte minutos de la tarde.