



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2012

X Legislatura

Núm. 55

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. PERE MACIAS I ARAU

Sesión núm. 2

celebrada el martes 27 de marzo de 2012

Página

ORDEN DEL DÍA:

Elección de vacantes. Mesa Comisión:

| | |
|---|---|
| — Elección de la Secretaría segunda de la Comisión. (Número de expediente 041/000031) | 2 |
| Ratificación de la celebración de las comparecencias acordadas por la Mesa de la Comisión en su reunión del día 7 de marzo de 2012 | 2 |
| Delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia de esta de adopción de los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento concordante con la resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. (Número de expediente 042/000001) | 2 |

Comparecencia del señor ministro del Interior (Fernández Díaz), para:

| | |
|---|---|
| — Explicar las líneas generales de la política de su departamento en materia de seguridad vial. A petición propia. (Número de expediente 214/000022) | 2 |
| — Explicar las líneas generales de la política que va seguir su ministerio a lo largo de la legislatura. A petición del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. (Número de expediente 213/000062) | 2 |
| — Informar sobre las prioridades del Gobierno para la presente legislatura en materia de seguridad vial y movilidad sostenible. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 213/000104) | 3 |
| — Informar de los planes y actuaciones que va a llevar a cabo al frente del Ministerio del Interior en materia de seguridad vial. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000152) | 3 |

Se abre la sesión a las once y treinta minutos de la mañana.

ELECCIÓN DE VACANTES. MESA COMISIÓN:

- **ELECCIÓN DE LA SECRETARÍA SEGUNDA DE LA COMISIÓN.** (Número de expediente 041/000031).

El señor **PRESIDENTE:** Se abre la sesión.

Vamos a iniciar la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible con la presencia del señor ministro del Interior, a quien damos la bienvenida a la Comisión. Vamos a sustanciar los puntos del orden del día. Hay tres puntos previos a la celebración de la comparecencia, de los cuales el primero es la elección de la Secretaría segunda de la Comisión, que ha quedado vacante en estos momentos. Les voy a pedir a las señoras y los señores diputados que podamos asentir la elección de la única candidata que hay, que es la señora Cabezón Ruiz. ¿Están de acuerdo los señores portavoces y miembros de la Mesa? (**Asentimiento**). Por tanto, queda elegida como secretaria segunda de la Comisión la señora Cabezón Ruiz, a la que vamos a invitar a que ocupe ya su puesto. (**Así lo hace el nuevo miembro de la Mesa**).

RATIFICACIÓN DE LA CELEBRACIÓN DE LAS COMPARECENCIAS ACORDADAS POR LA MESA DE LA COMISIÓN EN SU REUNIÓN DEL DÍA 7 DE MARZO DE 2012.

El señor **PRESIDENTE:** El segundo punto del orden del día se trata de la ratificación de la celebración de las comparecencias acordadas por la Mesa de la Comisión en su reunión del día 7 de marzo, que son las que se sustancian hoy mismo. ¿De acuerdo? (**Asentimiento**). Por tanto, quedan ratificadas.

DELEGACIÓN EN LA MESA DE LA COMISIÓN DE LA COMPETENCIA DE ESTA DE ADOPCIÓN DE LOS ACUERDOS A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO CONCORDANTE CON LA RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DE LA CÁMARA DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1983. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 042/000001).

El señor **PRESIDENTE:** Finalmente, el tercer punto se trata de aprobar la delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia, que está radicada en la propia Comisión, de adopción de los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento en concordancia con la resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. Como ustedes saben, esta es una delegación que se sustancia en todas las comisiones y, por tanto, si no hay ningún inconveniente, la daríamos también por aprobada. ¿Están de acuerdo los señores portavoces, diputados, diputadas? (**Asentimiento**).

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR (FERNÁNDEZ DÍAZ), PARA:

- **EXPLICAR LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL. A PETICIÓN PROPIA.** (Número de expediente 214/000022).
- **EXPLICAR LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA QUE VA A SEGUIR SU MINISTERIO A LO LARGO DE LA LEGISLATURA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA.** (Número de expediente 213/000062).

- **INFORMAR SOBRE LAS PRIORIDADES DEL GOBIERNO PARA LA PRESENTE LEGISLATURA EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 213/000104).
- **INFORMAR DE LOS PLANES Y ACTUACIONES QUE VA A LLEVAR A CABO AL FRENTE DEL MINISTERIO DEL INTERIOR EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA** (Número de expediente 213/000152).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a celebrar la comparecencia. Tenemos la solicitud de comparecencia a petición propia del señor ministro del Interior, así como las solicitudes de comparecencia del ministro del Interior del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y del Grupo Parlamentario Socialista. Si les parece bien a las señoras y los señores diputados, vamos a hacer una única comparecencia, que va a ser iniciada, como es lógico, con la intervención del señor ministro y a continuación habrá un turno que va a iniciar el grupo mayoritario que ha pedido la comparecencia, el Grupo Parlamentario Socialista; en segundo lugar, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió); en tercer lugar, el Grupo de UPyD y, a continuación, los siguientes portavoces y para acabar la portavoz del Grupo Parlamentario Popular por un tiempo de unos diez o doce minutos. Posteriormente, el señor ministro tendrá la palabra para responder. Pediría que, visto el orden del día de esta Comisión, el segundo turno fuera utilizado por aquellos grupos que realmente lo crean necesario y, en cualquier caso, sería limitado a tres minutos.

Sin más, señor ministro, le damos la bienvenida. Para la Comisión es una satisfacción su presencia hoy aquí, de hecho con su presencia se inician los trabajos de esta Comisión, que tiene una responsabilidad importante y que en esta legislatura además se va a complementar con un epígrafe que nos ha solicitado la propia Cámara, que es la cuestión de la movilidad sostenible. En cualquier caso, por la relevancia que tiene la seguridad vial para el conjunto de ciudadanos, creemos que es muy positiva su presencia hoy aquí. Sea bienvenido, señor ministro. Tiene usted la palabra.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Fernández Díaz):

Señoras y señores diputados, quiero agradecer a los miembros de la Mesa, a su presidente, a los vicepresidentes, a los señores portavoces y a todos los diputados miembros de esta Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible su presencia hoy aquí para dar trámite a esta comparecencia a petición propia del Gobierno, como procede al comienzo de legislatura, y a

su vez a los diversos grupos parlamentarios, Grupo Parlamentario Socialista, de Unión Progreso y Democracia, Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, que han solicitado mi comparecencia. La finalidad, como es obvio, en este momento es exponer lo que pretenden ser líneas estratégicas de trabajo de la Dirección General de Tráfico en el seno del Ministerio del Interior y, lógicamente, en todo el ámbito competencial propio del Ministerio del Interior y que ejerce a través de la Dirección General de Tráfico.

Señorías, como saben, el pasado 31 de enero ya tuve ocasión de comparecer por primera vez ante la Comisión de Interior del Congreso de los Diputados, con el fin de exponer las líneas estratégicas de trabajo que desarrollará el ministerio en la presente legislatura en el ámbito general del Ministerio del Interior. En dicha intervención, sin embargo, ya tuve la oportunidad de adelantar sucintamente cuáles serían las prioridades del ministerio en relación con la seguridad vial. Hoy, como es lógico, en esta Comisión lo haré de forma detallada. Tal y como puse de manifiesto a sus señorías —los miembros de la Comisión de Interior en aquella ocasión—, el objetivo principal que inspira el programa de actuación del Ministerio del Interior es conseguir que España sea cada día un país más seguro. La seguridad, como tuve ocasión de decir en aquella comparecencia, en el siglo XXI es un valor poliédrico integrado por diferentes caras sin limitarse en exclusiva al ámbito de la protección de los derechos y libertades del ciudadano frente a la actuación delictiva. Preservar la seguridad de forma global exige en efecto —decía entonces en aquella comparecencia, y reitero hoy— desplegar los medios más eficaces contra la acción criminal de terroristas, de mafias organizadas y de la delincuencia común, pero también implica proteger la vida de nuestros ciudadanos frente a catástrofes, ya sean naturales o causadas por la acción del hombre, así como de quienes transitan por nuestra carretera. La seguridad vial constituye, por tanto, uno de los ámbitos prioritarios de actuación del Ministerio del Interior en el contexto de contribuir a conseguir que España sea un país cada vez más seguro, en este caso en la proyección de la seguridad sobre las carreteras, la seguridad vial.

Señorías, quisiera comenzar mi intervención reconociendo la labor desarrollada por la Dirección General de Tráfico en los últimos años y los logros alcanzados a través de la acción diaria de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil al servicio y en favor de la seguridad vial. Se ha producido, como saben, un relevo, que quiero enmarcar en la normalidad propia de todo cambio de Gobierno, al frente de la Dirección General de Tráfico y el nombramiento de la doctora María Seguí como nueva directora general de Tráfico. Entiendo que este nombramiento está además ampliamente justificado tanto por su formación como por su valiosa experiencia en la investigación en el ámbito de la prevención y en el control de lesiones derivadas de accidentes de tráfico. Como tuve ocasión de decir con motivo de su nombramiento —y ella está aquí presente—, su tesis doctoral

ya versó sobre la implantación del *airbag* como elemento de seguridad en los vehículos, en particular en los trabajos y en la implantación del *airbag* que se desarrollaron en el Congreso de los Estados Unidos y, a continuación su implantación en el país norteamericano. La nueva directora general tiene por delante una difícil tarea, la de conseguir reducir el número de víctimas por accidentes de tráfico, en consonancia con los objetivos establecidos en la estrategia europea de seguridad vial 2011-2020, que persigue reducir un 50% el número de víctimas mortales para el año 2020.

Pues bien, señorías, siendo cierto que el número de víctimas mortales en carretera ha experimentado un claro descenso, las cifras de siniestralidad siguen siendo dramáticas en nuestro país. Las lesiones por accidente de tráfico constituyen la principal causa de muerte no natural en España —digo no natural, porque la primera es el suicidio—, con el agravante de que la inmensa mayoría de los accidentes en carretera son previsibles y son evitables. Los poderes públicos tienen la obligación de velar por la seguridad de los ciudadanos, y en el caso particular que nos ocupa de reducir la siniestralidad en nuestras carreteras, combatiendo para ello con firmeza conductas como la conducción bajo los efectos del alcohol o de las drogas, estableciendo controles rutinarios para ello como los que se efectúan frente al consumo de alcohol, el exceso de velocidad u otros componentes temerarios. Se trata, señorías, de una tarea compleja que debe desplegar sus beneficios a corto, medio y largo plazo, siendo imprescindible el desarrollo de una estrategia global que en esta nueva legislatura pretendemos desarrollar en torno a un eje de acción prioritario: incrementar la seguridad de los ciudadanos.

Este eje de actuación de carácter horizontal desplegará su acción mediante el desarrollo de cuatro líneas de actuación principales: primera, gestión y tecnología del tráfico y mejora de la movilidad de las infraestructuras viarias; segunda, avanzar en la modernización de los servicios al ciudadano; tercera, conseguir una estructura organizativa y un modelo de gestión orientado a la calidad y a la eficiencia en la asignación de recursos humanos, materiales y económicos —especialmente en unos momentos como los actuales por razones obvias que no se les ocultan a sus señorías—; y cuarta, avanzar hacia una movilidad sostenible y a esos efectos conseguir la ejecución de la estrategia de seguridad vial 2011-2020, que antes les refería.

Si seguimos el desarrollo de las líneas de actuación que acabo de anunciarles, la Dirección General de Tráfico continuará impulsando las medidas destinadas a mejorar la seguridad de nuestros conductores por medio de estrategias específicas, entre ellas: mejorar la educación de los conductores, tanto en el entorno educativo como en el acceso a la conducción y en la actualización de sus conocimientos; fomentar los espacios seguros compartidos en ciertas zonas urbanas con límite de velocidad de 30 kilómetros por hora, haciendo compatible el tránsito de peatones y ciclistas; reforzar las campañas

de información destinadas a motoristas, así como las campañas de concienciación de los demás conductores con aquellos y promover cursos de conducción segura destinados a los usuarios de motocicletas; ampliar los mecanismos de control de velocidad, alcohol, drogas y sistemas de retención con el propósito de reducir la siniestralidad, prestando especial atención a los desplazamientos laborales que dan lugar a los accidentes *in itinere*, y la concreción de medidas específicas a favor del transporte seguro en el camino escolar, creando, por ejemplo, a esos efectos vías de circulación preferente.

Por lo que se refiere a la primera línea de actuación, nuestro objetivo, tal y como he anticipado, es el de mejorar la gestión y la tecnología del tráfico, así como la movilidad, desarrollando al efecto las siguientes actuaciones: En primer lugar, elaborar y aprobar en el año 2012 —el presente año— el real decreto por el que se trasponga la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco de apoyo para la implantación de sistemas de transportes inteligentes, STI, en el sector del transporte por carretera y la implantación de sistemas de información con otros modos de transporte. La fecha de incorporación al derecho interno de esta directiva era el 27 de febrero pasado, el real decreto de trasposición en estos momentos está pendiente de dictamen del Consejo de Estado. En segundo lugar, promover la incorporación de la información sobre el estado del tráfico en los navegadores, trabajando en colaboración con los fabricantes de equipos y operadores de telefonía. En tercer lugar, la implantación del sistema e-call para avisos de emergencia cuando se produzcan accidentes, permitiendo con ello la reducción en los tiempos de respuesta de los servicios de urgencia.

El contexto socioeconómico global, la creciente preocupación en favor del medio ambiente, la necesidad de reforzar los niveles de seguridad vial y la gestión de casi 400 millones de desplazamientos anuales convierten a los sistemas de transporte inteligentes en instrumentos imprescindibles para solucionar las demandas de movilidad de la sociedad y luchar contra sus efectos negativos: accidentes, congestión del tráfico e impacto ambiental. Por ello, es preciso extender su implantación a toda la red de vías de gran capacidad competencia de la Dirección General de Tráfico y promover su instalación por parte de las comunidades autónomas y ayuntamientos.

Dentro de este mismo eje de actuación, la mejora de la seguridad en las infraestructuras constituirá otro objetivo prioritario, siendo preciso, como es evidente, a esos efectos la colaboración con el Ministerio de Fomento y otras administraciones territoriales titulares de las vías de transporte de las carreteras correspondientes. Las actuaciones que se priorizarán en este ámbito serán las siguientes. En primer lugar, evaluar la seguridad en las infraestructuras viarias para un mejor conocimiento y valoración del estado general de las carreteras, mediante una metodología de clasificación de los tramos de la red

en función de su potencial de mejora. En segundo lugar, el desarrollo del Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la red de carreteras del Estado y promover al tiempo su progresiva extensión a la red de carreteras autonómicas mediante los correspondientes acuerdos o convenios. En tercer lugar, elaborar estudios de los tramos de mayor siniestralidad y continuar su tratamiento con la participación de los titulares de las vías. En cuarto lugar, elaborar un manual técnico para el análisis del riesgo de salida de las vías en las carreteras secundarias, así como promover la realización de proyectos piloto para evitar el riesgo de colisión frontal.

La segunda línea de actuación del ministerio en el ámbito que nos ocupa, tal y como anuncié ya en mi comparecencia ante la Comisión de Interior del pasado día 31, se establece en consonancia con el actual contexto de profunda crisis económica, obligándonos a orientar nuestra acción en favor de la racionalización de los medios y efectivos disponibles a la modernización de los servicios que se prestan a los ciudadanos, todo ello suprimiendo redundancias e ineficiencias y mejorando en la medida de lo posible la transparencia en los procedimientos de gestión. Como saben, la Dirección General de Tráfico es un organismo con un fuerte componente de gestión administrativa, tramita anualmente la expedición de un millón de permisos de conducción, la renovación de otros 3 millones de permisos, 1.300.000 matriculaciones de vehículos, 3 millones de cambios de titularidad de vehículos, un millón de bajas y 4 millones de denuncias. Son unas cifras no exhaustivas, pero ya indican el extraordinario volumen de carga administrativa que conlleva la gestión de este órgano, la Dirección General de Tráfico en el Ministerio del Interior. Tal volumen de carga burocrática —fíjense que en todos los ámbitos en los que me he referido hablamos de millones— exige que abordemos una importante tarea de modernización de los servicios y de racionalización eficiente de la gestión en la medida de nuestras posibilidades. Por ello, con esa finalidad pretendemos impulsar la modernización de los trámites relacionados con el vehículo, facilitando a los ciudadanos la tramitación de las siguientes gestiones: por un lado, la matriculación telemática de vehículos; recepción de informes relativos a vehículos vía Internet; transferencias telemáticas de vehículos de segunda mano y anotación telemática del resultado de la inspección técnica de vehículos. En esta misma línea de trabajo, señorías, pretendemos impulsar la dirección electrónica vial, DEV, prevista en los artículos 59 bis y 77 de la Ley de Seguridad Vial tras su reforma por la Ley 18/2009, extendiendo el cambio del domicilio físico de notificaciones por un domicilio electrónico seguro.

En cuanto al establecimiento de mejoras en el proceso de imposición de sanciones de tráfico, pretendemos actualizar los domicilios que figuran en el registro de conductores para evitar que las notificaciones del procedimiento sancionador sean fallidas; introducir un sistema

de calidad y auditoría en el procedimiento sancionador, documentando para ello todo el proceso, y extender a todo el territorio nacional el pago con tarjeta en carretera de las sanciones impuestas.

Señorías, el desarrollo de la tercera línea de actuación en el ámbito de la seguridad vial nos exige abordar actuaciones destinadas a racionalizar la gestión económica y presupuestaria, a adaptar los recursos humanos al actual contexto de restricción presupuestaria, a redefinir las jefaturas provinciales de Tráfico y a implantar un sistema de calidad en la gestión. Esta liberación de recursos humanos y materiales implicará que habrá más efectivos, tanto materiales como personales, que puedan dedicarse a la seguridad vial. Por ejemplo, del mismo modo que el uso de radares libera a los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de la monitorización de la velocidad y permite que concentren su actuación en otras actividades tales como realizar controles de alcoholemia, podemos y debemos organizar a los aproximadamente mil empleados públicos dedicados a aquellas tareas administrativas que antes les comentaba en el seno de la Dirección General de Tráfico a tareas tales como formadores de seguridad vial o colaboradores de seguridad vial. En cuanto al objetivo de racionalización económica, el Ministerio del Interior ejecutará el Plan de optimización de gastos mediante, entre otras actuaciones, la centralización de la contratación de servicios, pretendemos optimizar la gestión de ingresos mediante el uso generalizado del pago con tarjetas bancarias y la reordenación del patrimonio inmobiliario de la DGT, reduciendo sus costes de mantenimiento. En relación con la necesidad de adaptar los recursos humanos al actual contexto de restricción, pretendemos proceder a la normalización de criterios relativos a la oferta de empleo público, movilidad mediante concursos y formas de provisión temporales, redefiniendo el plan de formación del organismo con criterios de reducción de costes, adaptando sus contenidos a las demandas de la organización. En este ámbito y por lo que se refiere a la necesidad de redefinir las jefaturas provinciales de Tráfico, pretendemos abordar las siguientes medidas. En primer lugar, revisar la estructura y organización de las jefaturas provinciales de Tráfico diseñadas hace años en virtud de la intensa demanda de servicios que se daba en aquellos momentos, adaptándolas al contexto actual de reducción progresiva de la demanda presencial operada por la implantación de soluciones de tramitación electrónica, como antes les comentaba. En segundo lugar, implantar —estamos hablando, insisto, de las jefaturas provinciales de Tráfico— modelos de atención personalizada y tramitación eficiente, incrementado las capacidades de supervisión y control de los agentes colaboradores con el fin de garantizar la correcta tramitación de los procedimientos. Y, en tercer lugar, analizar y redistribuir los efectivos de las jefaturas provinciales de Tráfico en función de nueva organización y asignación de funciones.

La mejora del sistema de gestión que pretendemos justifica la decisión de modificar la estructura de la Dirección General de Tráfico que se operó por el Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero, que desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior. La promulgación del referido instrumento legislativo se inspira en la necesidad de garantizar la eficacia y la eficiencia al mismo tiempo que, con esa nueva estructura orgánica básica, se adoptaron las necesarias medidas de austeridad impulsadas por el Gobierno para hacer frente a la situación de crisis económica y la necesidad de reducir el déficit mediante la contención del gasto y la limitación del techo de gasto presupuestario. Los cambios estructurales operados pretenden dar un nuevo enfoque a las funciones de la Dirección General de Tráfico en el ámbito de la administración general de la policía de circulación y de la seguridad vial, adaptándonos a la necesidad de reforzar la prevención y la educación vial. En su virtud la estructura de la Dirección General de Tráfico pasa de tener cinco subdirecciones generales a tener cuatro, asumiendo las funciones de la extinta Gerencia de Informática la Secretaría General de la dirección. Asimismo, la anterior Subdirección General de Gestión del Tráfico y Movilidad pasa a denominarse Subdirección General de Gestión de la Movilidad, asumiendo las competencias que ya tenía encomendadas y a las que suma la gestión de la tramitación de los permisos de conducción. Finalmente, se transforma el Observatorio nacional de seguridad vial, cuyas funciones son asumidas por las nuevas subdirecciones generales de Intervención y Política Viales y de Análisis y Vigilancia Estadística. Se eleva así el rango de sus funciones, puesto que ese observatorio tenía rango administrativo de unidad y ahora sus funciones —insisto— pasan a ser asumidas por dos subdirecciones generales.

A continuación, les expondré los objetivos que se proponen para la instrumentación de la cuarta línea de actuación en el ámbito de la seguridad vial: la movilidad sostenible. La prioridad principal del Ministerio del Interior en esta materia es la reducción de la accidentalidad. Señorías, la movilidad sostenible tiene un importante componente de transversalidad, siendo preciso coordinar para ello nuestra acción con otros departamentos ministeriales implicados en la misma; de manera particular señalo a los ministerios de Sanidad, Fomento, Industria, Economía, así como con las administraciones territoriales, comunidades autónomas y corporaciones locales con competencias en el ámbito que nos ocupa. El cambio hacia la movilidad sostenible debe incidir en las cinco facetas que la caracterizan: la ecológica, la universal, la competitiva, la saludable y, en especial, la segura. Señorías, conviene que tengamos muy presente cuando estamos hablando de movilidad sostenible que el transporte es responsable del 50% de las emisiones totales de gases contaminantes en los países desarrollados, en especial de dióxido de carbono, causante principal —como saben— del cambio climático. Por ello, es fundamental promover entre los ciudadanos

prácticas de movilidad que sean a su vez protectoras del medio ambiente. Como saben, la congestión del tráfico mina la competitividad de las economías nacionales. Por ello las previsiones de crecimiento de la circulación vial nos obligan a fomentar políticas de transporte alternativas al transporte privado y a impulsar el uso de sistemas complementarios —además de los ya citados sistemas de transporte inteligentes— como herramientas imprescindibles a la hora de disminuir la congestión de nuestras vías urbanas y carreteras.

Señorías, es preciso también a esos efectos fomentar hábitos saludables en relación con los medios de transporte. Según la Sociedad Española de Salud Pública y Administración Sanitaria sustituir el coche por la bicicleta o desplazarse a pie puede reducir hasta un 50% el riesgo de padecer, por ejemplo, enfermedades coronarias, diabetes y obesidad, así como hasta un 30% los problemas de hipertensión. En el año 2007 el 72% de la población europea vivía en zonas urbanas, obligando a los responsables políticos a ofrecer a sus ciudadanos un sistema eficiente de transporte público más universal y que fuera al mismo tiempo respetuoso con el medio ambiente. Hoy, a pesar de que los españoles usan el transporte público más que la media europea —los españoles usamos el transporte público un 30% frente al 21%, que es la media comunitaria—, es necesario garantizar la interoperabilidad e interconexión de las diferentes redes de transporte de forma eficiente y promover la transferencia modal hacia hábitos de transporte más respetuosos con el medio ambiente. Debemos, por tanto, fomentar el uso del transporte público animando a los ciudadanos a depender menos del coche o a utilizar otras formas de movilidad alternativas —coches compartidos, bicicletas, etcétera—, calmando el tráfico rodado motorizado allá donde convivan en la medida de lo posible.

La seguridad, como les vengo diciendo, constituye el elemento central de la movilidad sostenible y en ella influye tanto la antigüedad del parque móvil como el número de vehículos que circula por nuestras carreteras. Por ello es preciso, por una parte, promover acuerdos —en este caso en colaboración con el Ministerio de Industria— que permitan una reducción impositiva en la adquisición de vehículos nuevos y, por otra, insistir en la necesidad de modificar los hábitos en favor del transporte público.

Señorías, tal y como anunciaba al comienzo de mi intervención, es preciso erradicar todo comportamiento temerario durante la conducción. Por ello me complace anunciar que desde la Dirección General de Tráfico estructuraremos un programa de detección de conducción bajo los efectos de la droga análogo a los que se vienen realizando como controles de detección de alcoholemia, puesto que consideramos que la vigilancia y el cumplimiento de la ley son —junto a las campañas de información y concienciación— las herramientas de control más eficaces para incrementar la seguridad en los desplazamientos viarios. En este apartado debemos hacer una mención especial a la efectividad acreditada del permiso por puntos.

Sin embargo, la casuística relativa a los reincidentes es un asunto que estoy seguro de que a todos nos preocupa, haciendo necesario restituir la vocación rehabilitadora del sistema de puntos más allá de sus fines disuasorios, que evidentemente deben mantenerse.

Siguiendo las recomendaciones internacionales sobre intervenciones prioritarias, trabajaremos para garantizar el control de las velocidades; el uso de los sistemas de retención —tales como cinturón y sillitas infantiles— en todos los asientos y en todos los trayectos que, en el mejor de los casos, todavía no están siendo usados por un 32% de los usuarios; el uso del casco en todos los trayectos —hablamos de un 24% de no uso del casco en ciclomotores—; y, como ya he mencionado, la ampliación de los controles de alcoholemia y de drogas. La actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil es esencial en este ámbito, como lo es evidentemente en el ámbito de las comunidades autónomas del País Vasco y Cataluña, que lo ejercen las correspondientes policías autonómicas. Sin embargo, la necesidad de suprimir todo comportamiento temerario nos obliga a reforzar la labor de control mediante la promoción de acuerdos de colaboración con otros cuerpos policiales, como las comandancias territoriales de la Guardia Civil, el Cuerpo Nacional de Policía y las policías locales. Como saben sus señorías, las entidades locales pueden y deben jugar un papel determinante en este ámbito. Por ello pretendemos formalizar convenios de cooperación con los ayuntamientos para facilitar el intercambio de información con la Jefatura Central de Tráfico y proporcionar apoyo técnico y la cesión de medios materiales para la elaboración de planes de seguridad vial o puesta en marcha de medidas específicas.

En este punto, es preciso hacer mención a la reforma del Reglamento de Circulación. El Reglamento General de Circulación, originario —como saben sus señorías— del año 1992 y objeto de nueva redacción en el año 2003, exige ya en estos momentos una revisión en profundidad habida cuenta del tiempo transcurrido. En particular, entiendo que se hace necesario atender a las diferentes reivindicaciones de los entes locales y las asociaciones de peatones y ciclistas que abogan por ciudades más amables, donde el espacio al vehículo se recorte. Para ello es preciso acometer la reforma de la norma citada, el Reglamento General de Circulación, en profundidad y es preciso revisar aquellos puntos que en el borrador inicial de reforma eran objeto de especial controversia. Estamos estudiándolo en estos momentos.

Señorías, no puedo finalizar esta intervención sin hacer una mención a las víctimas por accidentes de tráfico. Todas las medidas que acabo de exponer giran en torno a lo que constituye el eje prioritario de nuestra acción, que es —como no podía ser otro— la reducción de las cifras de accidentalidad. Es preciso recordar que el colectivo de víctimas requiere de nuestro apoyo y que, a su vez, necesitamos de su colaboración para conocer y tratar mejor las secuelas físicas y psicológicas de los accidentes, así como generar y promover las medidas

preventivas más eficaces. Es esencial, para ello, que examinemos —tal y como ha anunciado ya la directora general de Tráfico— la adecuada monitorización de las cifras de siniestralidad para que estas cifras reflejen la realidad de los casos de mortalidad, de forma que busquemos una alternativa al llamado indicador rápido, que es el cómputo de víctimas mortales en las primeras veinticuatro horas tras el siniestro. La verdadera magnitud de la accidentalidad la obtendremos cuando podamos manejar un sistema de recogida de datos integral, para el que resulta imprescindible la cooperación de los ayuntamientos y las comunidades autónomas con el Ministerio de Sanidad y con el Ministerio de Justicia. Para que se hagan una idea, los datos globales sobre la siniestralidad del año 2010 no estuvieron disponibles —como saben— hasta el último trimestre del año 2011. Por lo tanto, deberíamos ser capaces de ofrecer datos completos sobre fallecidos, heridos y personas con secuelas, tanto físicas como psíquicas, y poder hacerlo en un plazo de actuación más breve del que hasta ahora, a pesar de todos los esfuerzos desplegados, se ha podido conseguir. Objetivamente, la cifra de muertos a treinta días debería estar lista el 30 de enero del año siguiente. Ese es un objetivo importante, es un objetivo que pretendemos conseguir y que anuncio de manera muy especial en esta primera comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro, le agradecemos su exposición.

Vamos a abrir un turno de intervenciones, en primer lugar, a los portavoces de los grupos que han presentado solicitud de comparecencia. En primer lugar, tiene la palabra don Juan Carlos Corcuera, portavoz del Grupo Socialista.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Señor ministro, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista quisiera agradecerle su comparecencia y darle la bienvenida a usted y al equipo que hoy le acompaña a esta Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Le deseo el mayor de los aciertos al frente de su ministerio al igual que a su equipo. Quisiera hacer también un reconocimiento a los profesionales, hombres y mujeres, que trabajan por evitar accidentes y muertes en nuestras carreteras. Sabemos de su experiencia, de su vocación y dedicación a esta dura tarea. Nuestro reconocimiento también es para las asociaciones de víctimas de tráfico por su trabajo continuado, porque son ellas quienes han padecido de manera más dolorosa y más directa las consecuencias de este gran drama, que es la siniestralidad vial. Valgan estas palabras también como homenaje de mi grupo para todas ellas.

Señorías, iniciamos esta legislatura con una nueva etapa para esta joven Comisión, que, además, ha visto reconocida su labor con un carácter de comisión permanente y asumiendo nuevas competencias en materia de movilidad, una nueva competencia que mi grupo celebra y que quisiéramos que, más allá de una simple etiqueta,

se convirtiera en una temática central de los trabajos de esta Comisión. La movilidad sostenible es ya una necesidad inaplazable. De ello depende la calidad y la salud de nuestras ciudades. Como usted conoce, esta Comisión nació como consecuencia de la necesidad de abordar una nueva cultura de la seguridad vial. Durante décadas las cifras de accidentes y muertos en nuestras carreteras se trataron con un cierto sentido de fatalismo. Hoy sabemos que es posible reducirlas y, además, sabemos cómo hacerlo. Señor ministro, dicen que las cosas bien hechas se explican por sí solas o que los resultados hablan por sí mismos, por lo que no me referiré a lo hecho en los últimos años en materia de seguridad vial. Solo quiero decir que es mérito de todos y que todos estamos obligados a mantener y, si se puede, a mejorar estos resultados. Es un mérito del sector del automóvil, que cada vez hace automóviles más seguros; es un mérito de las administraciones titulares de las carreteras por el gran trabajo que han hecho para mejorarlas; es un mérito de todos los ciudadanos por el cambio hacia comportamientos cada vez más seguros, evidentemente también ayudados por la concienciación de los medios de comunicación; y también es un mérito de esta Comisión, que ha intentado salvaguardar el consenso y ayudar o acompañar al Gobierno en las políticas de seguridad vial. Se trata de un consenso que, desde el Grupo Socialista, siempre hemos aplaudido y quisiéramos que se volviera a reeditar, aunque no sé si nos lo van a poner fácil.

De sus intenciones en materia de seguridad vial poco sabíamos hasta el día de hoy, tan solo la reestructuración del organigrama de la DGT y la voluntad de modificar la forma de obtención de los datos de siniestralidad, mientras que nada conocíamos en lo que hace referencia a la movilidad sostenible. Hoy conocemos un poco más. Permítame, señor ministro, que le exponga, en primer lugar, nuestra preocupación sobre dichas actuaciones, no tanto por el hecho en sí, que es absolutamente legítimo y evidentemente no criticamos, sino sobre todo por la intencionalidad que se puede adivinar tras ellos.

Sobre la nueva estructura de la DGT usted ha señalado y reconocido —lo ha hecho hoy— que durante los últimos años se ha hecho una magnífica gestión en materia de seguridad vial. Sorprende que, si las cosas iban bien —y parece que en esto hay coincidencia—, haya habido que cambiar toda la estructura orgánica de una forma tan radical. Puede dar la impresión de que se dedican a cambiar lo que funciona en lugar de cambiar lo que no funciona, y esto siempre conlleva riesgos, a nuestro juicio, innecesarios. Ojalá hayan acertado en este cambio tan radical. El tiempo nos dará la respuesta. Nos dice que la formación es importante, y nosotros así lo creemos, pero lo primero que hacen es suprimir la Subdirección general de formación para la seguridad vial, y en la nueva estructura no queda nada claro dónde ha ido a parar esta formación. Le ruego, señor ministro, que nos lo explique. Es una cuestión de coherencia entre lo que se dice y lo que se hace. Por cierto, en numerosas ocasiones en los últimos siete años y medio se han pronun-

ciado a favor de introducir la seguridad vial en los ciclos formativos obligatorios, ¿Cumplirán ustedes con esta promesa?

Sobre la administración electrónica dicen que es importante y que hay que ir hacia los trámites telemáticos en todo lo relacionado con el automóvil para mejorar la productividad del sector. Créame que estamos de acuerdo con usted, pero lo primero que hacen es suprimir la gerencia informática como subdirección general. Pero no es que desaparezca como subdirección general, señor ministro, es que desaparece total y absolutamente en toda la estructura de la DGT. No parece coherente con la apuesta por los trámites telemáticos. Le ruego también que nos lo explique porque nos cuesta entenderlo. Se suprime el Observatorio nacional de seguridad vial, que le recuerdo que se constituyó siguiendo las recomendaciones de la Unión Europea y que se había consolidado en los últimos años como un referente en la política de seguridad vial. No acabamos de entender las razones para su supresión, porque consolidar una marca cuesta mucho y deshacerla cuesta muy poco. ¿Puede explicarnos, señor ministro, las razones por las que han optado por la desaparición del Observatorio nacional de seguridad vial?

En cuanto a la obtención de datos, nos preocupan también, señor ministro, las declaraciones que ha realizado con respecto a esta voluntad de cambiar el método de obtención de los datos de siniestralidad o —como usted ha señalado— de establecer un nuevo modelo de cómputo de la siniestralidad vial. Dicen que en los accidentes los fallecidos y los heridos graves no se calculan bien en este país. Como sabe, señor ministro, desde que la DGT empezó a recopilar los datos de siniestralidad se ha hecho siempre siguiendo el mismo método recomendado por la OCDE, que es la referencia internacional. El único cambio se introdujo en 1993 cuando Tráfico comenzó a publicar las cifras de siniestralidad a treinta días. Desde entonces, todos los gobiernos españoles, de uno y otro color, han usado el mismo sistema de cómputo. Cada día se recopila y publica en la web de la DGT el número de víctimas de tráfico en carreteras comunicado por los policías. Son solo datos de las carreteras, porque los muertos y heridos en los núcleos urbanos —como usted sabe— no están disponibles hasta que concluye el año y se publica el anuario de tráfico meses después, donde se incluyen también los accidentes a treinta días. Como sabe, el seguimiento de los heridos graves es un tema complejo. Los centros sanitarios deberían comunicar a la DGT cada defunción acaecida dentro de los treinta días siguientes al accidente, algo que, pese a los esfuerzos del anterior equipo, no se ha conseguido. Ahora plantean el reto de obtener la cifra real. Han expresado su compromiso de dar los datos de la siniestralidad a treinta días del año 2012, no mediante la aplicación de un coeficiente corrector como se viene haciendo hasta ahora, sino su cómputo real. Les deseo francamente el mejor de los éxitos, porque eso supondría un inmenso paso adelante en la seguridad vial y nos

permitiría conocer las lesiones a los treinta días, que ahora no se recogen en el registro de accidentes y víctimas. Sin embargo, no debe ser tan sencillo si hasta ahora no se ha podido hacer.

Le anuncio que tendrá todo el apoyo de nuestro grupo en este empeño pero también le anuncio que en cada comparecencia le vamos a preguntar cómo está este tema y cuándo nos dará los datos exactos para el año 2012. Sorprende que sea la modificación del método del cómputo la primera medida que se anuncia en materia de seguridad vial y preocupa además que este anuncio vaya acompañado de advertencias a posibles sorpresas, justamente cuando la evolución de las cifras es positiva tras ocho años consecutivos de descensos en la mortalidad. No entiendo, sinceramente, a dónde quieren ir a parar. Si yo fuera una persona malpensada —que le aseguro que no lo soy— o bien pensaría que pretenden poner en duda los datos que se han ido recopilando y publicando hasta ahora, o bien que pretenden achacar al nuevo método de cómputo un posible aumento de la siniestralidad en un futuro próximo. Hay quien a esto le llama tirar piedras a su propio tejado. Le reconozco, ministro, que no debe ser nada fácil mejorar los resultados de la etapa anterior.

Ahora hablemos de futuro. Desde nuestro punto de vista —y compartimos lo que nos ha expresado usted, señor ministro—, es necesario mejorar la formación y la educación en seguridad vial; reforzar el cumplimiento de las normas en lo referente a incompatibilidad de alcohol, drogas y velocidad con la conducción; seguir avanzando en la mejora de las infraestructuras viarias; incrementar la protección de los usuarios más vulnerables, con especial atención a los descuidos, los atropellos y los motoristas.

En lo que hace referencia en este caso a la movilidad sostenible también quisiéramos decir algunas cosas. Como saben, señorías, uno de los retos de las sociedades desarrolladas en materia de movilidad es evolucionar hacia modelos económicos de bajo consumo de carbono y menor consumo energético, haciéndolo con criterios de equidad social. Es, en suma, el reto de la sostenibilidad. Por ello, una movilidad sostenible implica garantizar que nuestros sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y medioambientales, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas. Con este objetivo, el 30 de abril de 2009 fue aprobada la estrategia española de movilidad sostenible; una estrategia que surge como marco de referencia nacional para orientar y dar coherencia a las políticas sectoriales. Entre las medidas contempladas se presta especial atención al fomento de la movilidad alternativa al vehículo privado y el uso de modos de transporte más sostenibles, con especial cuidado a las implicaciones de la planificación urbanística. Esta estrategia contiene propuestas de actuación pero es necesario un desarrollo normativo que contemple los principios de la movilidad sostenible en todas sus vertientes; lo que sería una ley de movilidad sostenible. Al igual que ocurre con la seguridad vial —

usted nos lo decía— es importante o, mejor dicho, es una política muy transversal, con lo cual también desde su ministerio se puede actuar.

Los expertos en sentido común señalan que la condición previa indispensable para una buena política de movilidad es una buena política urbanística. Durante años las ciudades se han diseñado para absorber la circulación de vehículos. Ahora debe hacerse para facilitar la convivencia de todos los modos de transporte, primando, como decía usted, sobre todo la seguridad por encima de la fluidez. Es en las ciudades, además, donde los peatones se encuentran más desprotegidos. La solución pasa también por diseñar calles y espacios urbanos que sean más seguros para ellos. Los expertos nos dicen que hay que diseñar la vía pública, como decía usted, para proteger a los peatones, a los ciclistas, hay que poner elementos para calmar el tráfico, las zonas 30, caminos escolares seguros o carriles bici.

Voy terminando ya, señor presidente. Sobre la bicicleta. Se ha impulsado de forma desigual en nuestras ciudades como medio de transporte y su uso sigue siendo inferior al de los países de nuestro entorno. Por eso creemos que debería potenciarse mediante un plan nacional sobre la bicicleta. Qué duda cabe de que la convivencia de las bicicletas con los peatones y el resto de modos de transporte es siempre compleja. Por ello le urgimos a aprobar un reglamento del ciclista.

Creemos también, señor ministro, que hay que revisar el Código de la Circulación —usted lo decía—, un código que está hecho básicamente pensado en la carretera y en los vehículos a motor. Debe revisarse desde una perspectiva más urbana, algo así como un código de la calle, pensando desde la movilidad más que desde el punto de vista de la circulación. Es necesario también, señor ministro, unificar y armonizar criterios por medio de ordenanzas tipo, poner en común las buenas prácticas para compartir experiencias y conocimientos, e impulsar planes de movilidad municipales. Quizás un instrumento adecuado podría ser el Observatorio de la movilidad. En conclusión, en mi opinión entre todos —y recalco, entre todos— hemos construido una política de seguridad vial razonable, y esto aconseja mantenerla, consolidarla y en aquello que se pueda mejorarla, y para eso le ofrecemos nuestra leal colaboración, no para hacer cosas extrañas. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Tiene ahora la palabra, en nombre del Grupo de Convergència i Unió, su portavoz don Jordi Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH:** En primer lugar, quiero darle la bienvenida, señor ministro, a esta Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados. Quiero celebrar que exista una comisión específica para tratar los temas de seguridad vial. Celebro también su intervención de hoy, en la que ha marcado unos ejes prioritarios. Y quiero también mostrarle ya desde el primer día que en todos los aspectos

relativos a seguridad vial la actitud de nuestro grupo parlamentario será de total colaboración con el Gobierno. Vamos a ser exigentes con el Gobierno, pidiéndole y sugiriéndole propuestas hacia el horizonte que será siempre el mismo: intentar que las cifras de accidentes de tráfico, las cifras de personas que padecen las consecuencias de un accidente de tráfico se puedan reducir. Este es nuestro objetivo. Aquí no vamos a hacer política partidista, ni a intentar buscar la crítica fácil o a discutirle tal aspecto o aquel otro que nos pueda perder en esa visión que entendemos que debe sobrevolar el espíritu de esta Comisión, que es unir un plan de consenso para ver qué podemos hacer para que al final las cifras de nuestros lesionados y nuestros fallecidos sean inferiores. Este es el gran reto que tenemos.

Como primer aspecto, reconocemos que se ha hecho mucho en el pasado, más allá de guerras de cifras, de cómo las hemos contabilizado. Esto es un debate a corto, pero lo cierto es que globalmente fuimos capaces de generar un clima de consenso en el ámbito de la seguridad vial. Fue trascendente —y quiero ponerlo en valor— el papel del principal grupo de la oposición entonces, del Grupo Popular, para generar ese consenso necesario con el Gobierno entonces socialista, y fue trascendente también, si me lo permiten, el papel de otros grupos y de manera muy significativa el papel de *Convergència i Unió*, que fue quien impulsó en este Congreso de los Diputados que se trataran de manera específica las políticas de seguridad vial. Y es un mérito de todos, y sobre todo de la sociedad y de los conductores, de todas aquellas asociaciones y víctimas que no siempre están puestas en valor pero que están ahí y que es un mundo importantísimo. Por tanto, celebro lo que se ha hecho hasta ahora, huyendo de la autocomplacencia pero lo celebro; pongo en valor la labor realizada por el anterior equipo de mi buen amigo Pere Navarro, que realizó una gran labor, sobre todo también pedagógica, de trasladar al conjunto de la ciudadanía los retos que en materia de seguridad vial todos tenemos y de prevención de los accidentes de tráfico. Y les brindo, señor ministro, a usted y a la doctora María Seguí, que es la nueva directora general de Tráfico, nuestra máxima colaboración para que entre todos —y con ese clima de consenso— podamos avanzar. Por tanto, no le discutiremos organigramas, no procede, no llevan ni cien días en el Gobierno, ya nos dirán después de unos meses cuál es el resultado final.

Me preocupan poco las estructuras, lo que más me preocupa son los resultados, que seamos capaces de generar ese consenso, esa labor pedagógica y, sobre todo, seamos capaces de reducir los accidentes.

Señor ministro, usted tiene muchas áreas en su Ministerio del Interior y de gran importancia todas, pero le pido encarecidamente que dedique al tema de la seguridad vial un papel protagonista en su ministerio; no le digo si el primero, el segundo o el cuarto, pero un papel protagonista. Es donde más vidas va a poder salvar. Usted antes nos decía que ya son los suicidios la primera causa de muerte no natural, es cierto, quizá el Ministerio del Inte-

rior pueda hacer algo o no para evitar más suicidios, pero no me parece, señor ministro, que sea la principal misión de su ministerio. En cambio, en el ámbito de la seguridad vial podemos y debemos, más allá de si las cifras son o no exactas, si las hemos contabilizado con un método o con otro. El anterior observatorio, que funcionaba muy bien en cuanto a aportación de datos y yo estoy muy agradecido a la labor de Ana Ferrer y de todo el observatorio. Ahora se ha reestructurado, pero funcionaba francamente bien en cuanto a ayudarnos a hacer pedagogía, y en el anuario del año 2010 más-menos, accidentes con víctimas en carretera, 39.174; en zona urbana, 46.329; total en un año, 85.503 accidentes. Fallecidos, carretera más zona urbana, 2.478; heridos graves, en un año 11.995; heridos leves, 108.350. Le doy estas cifras, que están muy mejoradas, si las comparamos con diez años atrás, pero que siguen demostrando que no podemos bajar la guardia, que se dan muchos accidentes y que muchos de ellos se pueden prevenir. Si un accidente se puede prevenir es una irresponsabilidad no actuar desde los poderes públicos. Si podemos hacer algo para evitarlo, estaremos salvando una vida, estaremos salvando a un lesionado. Este es el mensaje inicial que desde *Convergència i Unió* le queríamos trasladar. Hay mucho camino por recorrer. Desgraciadamente, siguen siendo muchos los accidentes y podemos tomar medidas para intentar que sean menos, sin bajar nunca la guardia. Por tanto, sea esta la primera aportación que desde *Convergència i Unió* le queremos realizar.

Usted decía que los accidentes son previsibles y evitables, vayamos a ello. Medidas hay muchas. En el ámbito de la DGT, de acuerdo con el Ministerio de Fomento, yo estoy de acuerdo con el señor ministro en que hay la obligación de detectar mejor los tramos de mayor siniestralidad, esos tramos de concentración de accidentes, esos que se conocen también como puntos negros en nuestras carreteras, detectarlos bien, identificarlos y centrarnos mucho en qué hacemos para que dejen de ser un tramo de concentración de accidentes. En ocasiones, habrá que señalarlo mejor para advertir al conductor que se aproxima a una zona peligrosa y que, lamentablemente, los antecedentes en este lugar nos ponen de relieve que son muchos los heridos y accidentes mortales que se han sucedido. Por tanto, en ocasiones, la simple señalización ya ayuda. Evidentemente, hay que ver qué actuación, de acuerdo con el Ministerio de Fomento, se puede realizar, pero otra sugerencia que le hace *Convergència i Unió* en la colocación de radares es que siempre se anuncien y estén siempre en sitios peligrosos. En el ámbito de la DGT le pedimos que cuando vayamos a poner un radar anunciemos que está —nadie quiere ser multado y nadie quiere que el radar se le dispare—. Si ese radar se pone en el sitio donde es más fácil cazar al conductor, y quizá multarle, entonces puede haber la sensación del buen conductor que dice que van a cazarle, que van a ponerle una sanción. No, ese radar está ahí para advertir al conductor de que si sobrepasa un límite va a dispararse el radar y precisamente lo ponemos allí donde es peligroso ir a una velocidad

inadecuada porque la experiencia previa nos ha dicho que ahí se da una concentración de accidentes. Pongámonle sentido común a los radares porque si no el conductor tiene la sensación de que vamos a por él, más que vamos a prevenir los accidentes de tráfico, que es nuestro objetivo. Por tanto, primera sugerencia, que esos radares estén ubicados en sitios realmente peligrosos.

Segunda sugerencia, educación vial. No es exactamente una competencia del Ministerio del Interior, pero usted va a ser un poco el ministro de referencia en esta Comisión porque, al final, los temas de tráfico, seguridad vial y movilidad sostenible van a converger mucho en las comparecencias del ministro del Interior. Ya le adelantó que, tal y como pasó en la primera legislatura de esta Comisión, nosotros vamos a pedir a otros ministros que también comparezcan aquí y nos den su visión sobre cómo desde su ministerio se puede mejorar la seguridad vial. Evidentemente, la seguridad vial es básica. Aquí la DGT nos puede ayudar, y mucho, en campañas informativas sobre las causas de los accidentes, en cuanto al sentido común que deben tener las normas de tráfico. Le traslado, señor ministro, sentido común incluso en los contenidos sobre los que debe examinarse el futuro conductor. Hace un par de años mi hijo se sacó el permiso de conducir, y a mí que me gustan —lo sabe bien el señor ministro— los temas de seguridad vial y que me siento comprometido con ellos, repasaba con mi hijo las preguntas del test y sobre algunas de ellas me preguntaba: a lo mejor, si la fallas, no vas a ser apto para conducir, pero ¿qué tiene que ver esto con una buena conducción? Seamos capaces de mejorar los contenidos de aquello que van a tener que acreditar nuestros futuros conductores para poner también aquí sentido común. Están muy caros los exámenes para ir obligando a los futuros conductores a renovar el trámite para poderse sacar el permiso por una pregunta de la que, en ocasiones, las respuestas pueden ser absurdas. Incluso, como se han producido cambios normativos, a veces se jugaba con esos cambios normativos y los propios profesores de autoescuelas estaban absolutamente desorientados. Por tanto, aquí también le pedimos sentido común.

Le pedimos una atención especial a las víctimas. Nos acompañan hoy algunas de ellas en esta Comisión de Seguridad Vial. Las víctimas tienen que ser también nuestro referente. Cuando hablo de víctimas hablo también del baremo que se aplica a las víctimas una vez ha existido un accidente y hay que intentar buscar esa necesaria compensación a través de un baremo que en España es demasiado rígido, que en España es quizá el menos generoso de Europa, un baremo que necesitaría ser consensuado con las asociaciones de víctimas, con las administraciones competentes para que sea un baremo justo y no se den circunstancias tales como que ante un mismo accidente la indemnización en España sea mucho menor que la que se puede dar en otros países como Francia. No debería ser lógica esa tan clara diferenciación.

Voy terminando, señor presidente. En la pasada legislatura se aprobó en esta Comisión de Seguridad Vial que el rotativo luminoso de los vehículos de emergencia fuera siempre azul, no solo para los policías sino azul también para los bomberos y para las ambulancias. De acuerdo con lo que marca Europa todos con ese rotativo azul para decir: aquí hay un vehículo que lleva una emergencia detrás. Esto, que era unánime y que se aprobó, le pedimos que se realice cuanto antes. Terminó ya, señor presidente, señor ministro, es una primera comparecencia, le damos un margen de confianza, pero sobre todo le ofrecemos nuestra colaboración, a ver si somos capaces, desde el consenso, de intentar que en esta legislatura se aprovechen bien las políticas de seguridad vial, de movilidad sostenible, para centrarlos en las tres ces. Las tres ces son importantes. Primera ce, ¿cómo está el conductor? ¿Conduce bien? ¿Está fatigado? ¿Está distraído? ¿Tiene la actitud necesaria para conducir? La primera ce, el conductor. La segunda ce, ¿cómo está el coche? ¿El coche tiene las medidas de seguridad necesarias? Si un conductor decide incrementar su seguridad en el coche, ¿por qué no le damos un tratamiento fiscal más favorable a ese conductor que quiere un coche, un automóvil, mejor? La última ce es la carretera, cómo están señalizadas nuestras carreteras, cómo están los tramos de concentración de accidentes, cómo actuamos sobre ellas para señalar mejor, para que los límites de velocidad sean creíbles, porque en ocasiones hay límites demasiado bajos que la gente no cumple porque no se los cree. Por tanto, hay que hacer una revisión global de los límites de velocidad, y también aquí cuentan con el consenso de nuestro grupo para al final no decirle a quien va a examinarse que es apto, que tiene la aptitud —con pe—, sino que tiene la actitud —con ce— para ser un buen conductor, para salvar vidas y para tener esa actitud preventiva ante los accidentes de tráfico, que causan mucho daño a la sociedad.

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a dar la palabra al portavoz del último de los grupos que han solicitado la comparecencia. En este caso, el Grupo Parlamentario de Unión, Progreso y Democracia, y a su portavoz el señor Cantó.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL:** Señor ministro, muchas gracias por su comparecencia, que extiendo al resto de su equipo.

Escuchábamos hace un instante la cifra de 2.400 fallecidos en 2010, alrededor de 280 en lo que va de año. Es una plaga, creo que en eso estamos todos de acuerdo, y esa dramática cifra es la que nos trae a todos aquí. Pero mucho me temo, señor ministro, que mientras en otros países de nuestro entorno ya se hacen políticas más eficientes y más innovadoras, en España seguimos anclados en una parte del problema, la normativa, que si bien a través de políticas como la del carné por puntos, se ha mostrado muy eficiente, nunca conseguirá —y creo

que usted lo sabe— detener por sí misma la sangría que supone este drama.

Para UPyD es evidente que la Administración parece querer ocuparse fundamentalmente de una parte del problema que además, si se me permite, le genera beneficios económicos. Parece claro, viendo cómo funciona el sistema, que le guía un ánimo recaudatorio en algunas ocasiones. Además vemos otras dificultades que vamos señalando siempre en otras comisiones. Parece nuestro mantra ya pero es necesario señalar que España es el único país de Europa que mantiene separados los dos ámbitos en torno a los cuales gira la seguridad vial en dos ministerios diferentes, el de Fomento y el de Interior. Por lo tanto, estamos seguros de que no existe una política global de seguridad de Tráfico. Además de caer la responsabilidad en los conductores y en los vehículos —esas dos primeras ces de las que hablaba Convergència i Unió—, es hora de que hablemos de esa tercera pata, de las carreteras, o de la responsabilidad que tienen las administraciones por las deficientes infraestructuras. Señor ministro, un tercio de nuestras carreteras está en mal estado. Y aquí nos encontramos con otro lugar común del que hablamos con frecuencia. Tenemos que hablar de cuatro ámbitos diferentes de responsabilidad, la estatal, la de las comunidades autónomas, la de las diputaciones y la de los ayuntamientos. De nuevo, como siempre, tenemos que hablar de nula coordinación, de falta de recursos y de dudas competenciales.

Señor ministro, hay miles de puntos negros. Creo que ni siquiera es tan necesario señalarlos y saber dónde están; sabemos dónde están la mayoría; la pregunta es en qué fase estamos en cuanto a su eliminación, porque uno viene escuchando preciosas teorías y cosas muy estupendas sobre qué vamos a hacer con ellos, pero también tenemos la sensación de que siguen ahí, de que no se pone la energía y sobre todo los recursos suficientes para eliminarlos. Hablando de carreteras nacionales, también hay que ver qué ocurre con el resto de nuestras vías, porque la Administración construye nuevas carreteras, pero tenemos la sensación de que no arregla las que ya hay. Por otra parte, existen muchas normativas sobre firmes, drenajes, señalizaciones, marcas viales, etcétera, que no se cumplen, y si una Administración no cumple y no arregla una señal o no las coloca o coloca alguna de forma ilegal o inconveniente uno tiene la sensación de que no asume ninguna responsabilidad. ¿Hasta cuándo esa injusticia de que siempre paguemos los mismos, de que siempre seamos los conductores o los viandantes los que asumamos todas las responsabilidades de los accidentes que ocurren?

Mención aparte merece un colectivo que está severamente castigado por estos problemas como es el colectivo de los motoristas, señor ministro. Ellos son los más vulnerables a todos estos problemas que he mencionado. Por poner un ejemplo del que también se viene hablando durante muchísimos años, parece mentira que en nuestro país todavía persistan quitamiedos o guardarraíles que son auténticas trampas mortales para ellos, así como

cualquier tipo de obstáculos que se encuentran en la salida de la vía y en la escapatoria de la curva, porque el 40% de los motoristas muere por salida de vía y la gran mayoría de ellos al chocar contra ese tipo de obstáculos. Colocar protección como la de los guardarraíles cuesta 44 euros por metro. Sabiendo la cantidad de dinero que se gasta la Dirección General de Tráfico en campañas de publicidad creo que hay algo que no funciona como es debido. Por supuesto, no quiero decir que con esas campañas de publicidad no se salven vidas, es evidente que sí, pero quizás si estudiáramos con detenimiento cuál es la rentabilidad por euro de lo que se salva en cuanto a vidas en esas campañas de publicidad o en colocar directamente unos salvarraíles que realmente sí salvan vidas de una forma más directa, estaría claro que la rentabilidad probablemente en ese segundo caso sería mucho más elevada. Hagamos las dos cosas y, sobre todo, señor ministro, no sigamos esperando a que haya muertes en determinados puntos de nuestras carreteras para llevar a cabo estas reformas porque sabemos — están diagnosticados— cuáles son los problemas fundamentales de nuestras vías que provocan esas muertes. Mención aparte también merecerían los ciclistas, que, de la misma forma que los motoristas, son un colectivo severamente castigado. Usted hablaba de movilidad sostenible y de que es muy bueno ir en bici para la salud cardiovascular. Uno tiene la sensación de que es muy bueno desde ese punto de vista, pero uno se juega la vida en nuestras carreteras y en nuestras ciudades. Creo que podremos hablar de algún muerto cardiovascularmente muy saludable que ha encontrado esa muerte por el peligro que supone para los ciclistas circular no solamente por las carreteras sino también por las ciudades, sin ir más lejos por Madrid.

Son dos ámbitos en los que debemos trabajar. Está claro que el normativo está suficientemente cubierto por las administraciones, pero debemos hablar del educativo. Y en cuanto a la educación, señor ministro, me gustaría empezar recordando que el Gobierno del Partido Popular que usted representa dijo que iba a eliminar una asignatura como es Educación para la Ciudadanía, que era la que hasta ahora iba a soportar fundamentalmente la educación vial de nuestros jóvenes y de nuestros niños. Si esa asignatura desaparece, señor ministro, ¿dónde va a existir a partir de ahora esa educación vial en los colegios? ¿Se va a crear una asignatura independiente o la educación vial, como nosotros creemos, debería aparecer transversalmente en todas las asignaturas que se impartan en la educación? Porque es evidente que cuanto más eduquemos, señor ministro, menos accidentes tendremos y menos tendremos que sancionar. Me gustaría saber si está usted de acuerdo y qué piensa recomendar al respecto.

Coincido con el Grupo Convergència i Unió en cuanto al carné de conducir. Tenemos prácticamente el mismo examen y el mismo funcionamiento para los carnés de conducir desde hace cincuenta años. Me parece que ha llegado el momento de que repensemos esos exámenes

no solamente teóricos, sino también los prácticos, porque nuestros coches y la forma de conducción y las herramientas de seguridad que llevan han cambiado y nos hemos de poner al día. También me parece importante hablar de los centros de reconocimiento porque quisiera saber si se supervisa adecuadamente su cometido. Me gustaría saber si usted conoce si se cumple con lo que dicta la modificación de la última ley, si cree que el chequeo que se hace a estos centros es el adecuado y si no cree que también se debería poner un poquito más el acento en la parte psicológica de los conductores, algo que a lo que se le hace prácticamente caso y que me parece importante también.

En el ámbito de las empresas, que es algo novedoso, nos gustaría conocer un poquito más si va a haber sanciones y si habrá programas de formación para los trabajadores. En cuanto a las campañas preventivas, creo que también hace falta que nos pongamos un poco de acuerdo en que es necesario reevaluarlas. En ocasiones nos olvidamos de determinados colectivos, de determinadas edades, criminalizamos en exceso a unas y nos olvidamos de otras, y quisiera saber si no cree usted que las asociaciones de productos alcohólicos se deberían involucrar un poco más en este aspecto y asumir una parte del coste que generan estas campañas. Por poner otro ejemplo concreto también es importante señalar que si los padres cuando acuden a la consulta de un ginecólogo o de un pediatra salen completamente cargados de material sobre la alimentación, el cuidado o las vacunas de sus bebés, creemos que sería interesante que se preocupara usted, señor ministro, de que también salgan cargados de cuáles son las prevenciones que deben tener a la hora de llevar a sus hijos en los coches porque es otro tema muy relevante en el que debemos trabajar.

Hay otra parte de la que no he oído hablar y que me parece importante. ¿Señor ministro, qué hacemos con la tercera edad, qué hacemos con los mayores? En cuanto a varios ámbitos, en cuanto a los carnets de conducir, en cuanto a su reevaluación para ver si son aptos o no, pero también en cuanto a otra cosa fundamental: en 2050 —creo que tengo por aquí el dato— el 33% de nuestra población será mayor de 65 años. Esto nos empieza a obligar a repensar determinadas cosas, algunas tan sencillas como el tamaño de nuestras señales, los números, las letras y otras más que deberíamos ir ya aplicando en las carreteras y también en los exámenes, etcétera, como he dicho antes.

Quisiera preguntarle acerca de los controles de alcohol porque una parte de esa percepción ciudadana que existe acerca de que a la Dirección General de Tráfico le guía un ánimo recaudatorio me parece que está fundamentada en dónde están colocados algunos radares y también en qué tipos de controles se hacen. Es evidente que los controles de alcoholemia están dando resultados, tenemos que seguir con ellos, pero también lo es —como usted ha dicho— que tenemos que ampliar esos controles a otro tipo de drogas que está demostrado que están haciendo que muchos conductores vayan en situación

irregular y que además estén provocando accidentes. Uno tiene la sensación de que esos controles no se hacen porque son más caros; quisiéramos saber qué va a hacer el ministro al respecto. Me gustaría terminar con algo que me parece especialmente grave —ya he hablado acerca de esa percepción de la ciudadanía— porque además vemos que el Gobierno no se preocupa tanto o no pone tanta energía en incrementar el gasto en las infraestructuras como he explicado antes. Por cierto, me gustaría saber si está el ministro de acuerdo o no con cuáles son las penas por conducir borracho, si le parece o no que deben ser endurecidas porque comparándolas a veces con otro tipo de asesinatos —y esto es un asesinato, el coche en manos de un borracho es un arma muy peligrosa— me gustaría saber si le parece de justicia cuál es la comparación entre ambas penas.

Le quería decir que tengo aquí un documento al que comúnmente se le denomina como la RAI. Es la puntuación que se les otorga a los guardias civiles de tráfico mediante el cual se establece un plus de productividad que además puede ser muy importante. Me gustaría saber cómo explica el señor ministro que una acción como poner una multa, que se pone en muy poquitos minutos, pueda contar el doble o más del doble que una hora de asistencia a un herido. ¿Para qué están nuestros agentes, señor ministro, para recaudar y multar únicamente? ¿Cómo es posible que a través de algo como es la RAU se pongan a competir unidades de Guardia Civil de Tráfico? ¿Señor ministro, le parece a usted lícita esta competición? ¿Por qué se reserva también a los mandos un 25% discrecional que podrán aplicar a esos pluses como deseen? ¿Quién traslada a los jefes de Tráfico la exigencia de que se multe más cada año y con qué motivo, señor ministro?

Para terminar, nosotros creemos que las víctimas asumibles por todos solo puede ser una cifra: cero. Unión Progreso y Democracia cree que se está poniendo el acento en las normas y en sancionar y que no nos preocupamos lo suficiente en educar y mejorar nuestra sociedad y en arreglar las infraestructuras por las que todos los conductores y viandantes tenemos que pasar. Franca-mente, tiene usted todo nuestro apoyo pero esperamos un cambio en la política de su ministerio.

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

Vamos a proceder ahora al turno de los grupos que no han presentado solicitud de comparecencia. En primer lugar, tiene la palabra la portavoz del Grupo La Izquierda Plural, doña Ascensión de las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA:** Gracias, señor presidente.

En primer lugar, queremos agradecerle, señor ministro, su comparecencia ante esta Comisión y la explicaciones dadas. Desde La Izquierda Plural reconocemos los importantes avances que en los últimos años se han logrado en la lucha contra la siniestralidad por accidentes

de tráfico. No obstante, nosotras y nosotros tampoco vamos a entrar a valorar los datos, ya hemos oído que usted acertadamente tampoco los ha aportado de manera detallada, porque creemos que cualquier lectura de ellos nos lleva a la evidencia de que se trata de una cuestión de extraordinaria importancia en la que no cabe la auto-complacencia y exige que se adopten nuevas medidas que nos permitan afrontar con mayor éxito el reto de mejorar la seguridad vial en nuestras carreteras, por lo que entendemos que esto debe seguir siendo una prioridad política. Por otro lado, las campañas de sensibilización en los últimos años han logrado un mayor impacto, se ha conseguido una mayor concienciación y consideramos que han tenido un efecto directo en el descenso de accidentabilidad. Sin embargo, nos llama poderosamente la atención que la siniestralidad en carretera ni siquiera aparezca en los barómetros del CIS entre los problemas que preocupan a la ciudadanía. Estos extremos siguen poniendo de manifiesto dos aspectos fundamentales en los que hay que seguir desde nuestro punto de vista trabajando, en primer lugar, la gravedad de las consecuencias de la inseguridad vial y, en segundo lugar, la falta de concienciación social, o más bien podríamos decir la existencia de cierta tolerancia de la sociedad hacia este tipo de muertes.

Desde la Izquierda Plural siempre hemos entendido el trabajo en esta Comisión como un espacio para el consenso político y social que permita transformar las políticas de seguridad vial. Por ello, nos comprometemos hoy aquí, señor ministro, a colaborar activamente en los foros en los que participemos tanto en el Congreso de los Diputados como en el resto de instituciones autonómicas y locales para seguir reduciendo el número de víctimas mortales durante la próxima legislatura tratando de orientar todas las políticas de seguridad vial con un objetivo que bien podría seguir el modelo sueco que, como todas y todos ustedes saben, es el conocido como visión cero, por el que se aspira a la ausencia absoluta de fallecidos o heridos graves en carretera. Para ello, creemos que hay que recoger y escuchar atentamente las demandas de los colectivos implicados en la seguridad vial y las reivindicaciones de movimientos sociales y asociaciones profesionales comprometidas en la lucha contra la siniestralidad en las carreteras. Entre esas demandas queremos destacar algunas —no todas pues no tengo tanto tiempo, señor ministro, ya lo sabe usted— como son la necesidad de que en los planes nacionales de seguridad vial se cuente con los agentes sociales y profesionales afectados, con la participación de la Administración General del Estado, las comunidades autónomas y la Federación Española de Municipios y Provincias. El contenido fundamental de estos planes debe ser la estrategia a seguir con objetivos y prioridades para acabar con los accidentes de tráfico y la posibilidad de evaluar con posterioridad los resultados. También sería bueno que las comunidades y corporaciones locales adopten mayores niveles de implicación para que en su ámbito de competencias faciliten la utilización de trans-

portes públicos, bicicletas, ciclomotores y motocicletas ahondando en la necesidad de establecer mecanismos eficaces de coordinación y en aras de poder desplegar una estrategia global desde el estricto respeto a las competencias autonómicas y locales.

Es importante impulsar la potenciación de medidas sociales con una mayor utilización del transporte público, como el tren o los autobuses de servicio nocturno conocidos como búhos; e incidir desde el ámbito local en hacer espacios seguros y ecológicamente sostenibles donde predomine el uso del transporte alternativo al coche como es la bicicleta. Esto no sería posible y no será posible si no incrementamos la seguridad de los colectivos más vulnerables, como ciclistas, peatones o ciclomotores potenciando la construcción de carriles bici en las ciudades e incrementado la distancia de seguridad. En definitiva, señor ministro, la seguridad vial al margen de otras consideraciones está directamente relacionada con el modelo de ciudad que queremos y por tanto con la gestión municipal. Es decir, hay que diseñar ciudades donde el control del tráfico sea efectivo con espacios seguros donde el peatón sea el protagonista, donde los transportes públicos y ecológicos sean prioritarios, donde haya una educación en valores para la convivencia pacífica y el comportamiento responsable. Creemos que hay que seguir potenciando la coordinación policial entre guardia civil, policías autónomas y locales con el fin de articular eficazmente dispositivos específicos. En este sentido es necesario destacar que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil debería contar con una plantilla adecuada de agentes para afrontar la vigilancia en las carreteras de su demarcación territorial y poder hacer frente a los innumerables eventos extras como son deportivos, de transportes especiales, los de control de alcoholemia, etcétera. Si tenemos en cuenta que ya en el Plan estratégico de seguridad vial 2005-2008 se contemplaba, entre otras medidas para combatir la siniestralidad, el aumento de agentes de tráfico afirmando que se necesitaba alcanzar un plantilla de 11.000 efectivos, podemos llegar a la conclusión de que con apenas 9.000 agentes —que son con los que contamos en la actualidad— la plantilla hoy es claramente insuficiente. Por eso queremos saber, señor ministro, si tiene planificado el aumento de la plantilla de la Agrupación de Tráfico. También nos gustaría saber algo que ya se ha comentado aquí y es si se van a seguir utilizando los sistemas RAI y RAU, el de resumen de actividades individuales y el de resumen de actividades por unidades. Como sabe muy bien, este sistema marca unos criterios para hacer propuestas por parte de los jefes de la Unidad de Tráfico que permiten la eliminación total o parcial de la productividad e incentivos de seguridad vial mediante la obtención de puntos por cada denuncia por infracción junto a otros parámetros que se tienen en cuenta en menor grado como son auxilios, verificaciones, kilómetros, etcétera. Con esto hacemos eco, se está consiguiendo que los agentes pierdan la objetividad y se centren en poner denuncias para sumar puntos y no perder parte del sueldo, abandonando en cierta medida las tareas de seguridad y

poniendo la prevención en peligro. En este sentido tenemos que dejar bien claro que las multas no pueden convertirse en un objetivo meramente recaudatorio.

Quiero decir además que todos los expertos coinciden en que el estado de las carreteras es un factor determinante en la siniestralidad por lo que, desde la Izquierda Plural, incidimos especialmente en la necesidad de mejorar las infraestructuras. Para ello es imprescindible invertir en la mejora y conservación de las vías públicas para solventar los problemas que puedan ser causa directa o indirecta de los siniestros de tráfico como son la iluminación, el drenaje de pavimentos y las zonas de descanso. Es necesario también establecer un marco legal que defina con claridad qué es un punto negro, algo que ya se ha dicho aquí, en nuestra red de carreteras y, una vez ubicados todos los puntos negros, eliminarlos o temporalmente adecuarlos y señalizarlos a fin de reducir y controlar la siniestralidad en los mismos. Proponemos utilizar criterios más racionales para la colocación de señales al objeto de utilizar menos, pero que sean más visibles porque en muchas ocasiones su elevado número, su deterioro y su colocación inducen a confusión.

Por último, en la Izquierda Plural creemos también fundamental y prioritaria la educación vial, ya que el anterior Ejecutivo desistió de instaurar esta asignatura en la secundaria y ahora, con el anuncio por parte de su Gobierno de la desaparición de la asignatura de Educación para la Ciudadanía, donde creemos que esta materia tenía el mejor anclaje, no vemos que haya otras o mejores intenciones. Por eso nos gustaría que usted, señor ministro, nos dijera cuál es su compromiso para la implantación de la formación en seguridad vial en los centros de enseñanza. En definitiva, queda mucho por hacer y desde la Izquierda Plural apostamos por continuar con la dinámica de trabajo y consenso que ha caracterizado a esta Comisión y que ha dado, como dije al principio, buenos e importantes resultados.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señora Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Señor presidente, señorías, señor ministro, señores diputados, lo primero de todo es felicitar al señor ministro del Interior por su nombramiento, darle la bienvenida a esta Comisión y agradecerle su comparecencia, deseándole lo mejor en su nueva etapa al frente del Ministerio del Interior y extendiendo estos deseos de éxito a todo el nuevo equipo del Gobierno en el mismo, especialmente a la nueva directora general de Tráfico, ya que lo mejor para todos los que componen este nuevo equipo dentro del Ministerio del Interior será también lo mejor para todos los españoles.

Esta primera comparecencia ante la Comisión de Seguridad Vial, que también es la primera al margen de la sesión de constitución que celebra esta Comisión en esta legislatura, es la mejor expresión del interés de todos los grupos parlamentarios por un asunto que es uno de

los grandes problemas que en estos momentos tiene planteados la sociedad española y que preocupa a todos los ciudadanos. El Grupo Parlamentario Popular esperamos sinceramente que esta Comisión sea un instrumento de debate y que también logre articular iniciativas que sean útiles y eficaces a la hora de mejorar la seguridad en nuestras carreteras. A pesar de que ha quedado claro por parte de todas las personas que han intervenido que en los últimos años ha habido una tendencia sostenida de disminución de los accidentes con víctimas mortales en España y de que la peligrosidad de la red de carreteras del Estado ha disminuido, una política ambiciosa y valiente en materia de seguridad vial sigue siendo necesaria. Iniciamos hoy una nueva legislatura en esta Comisión con su comparecencia y nos parece que es un buen momento para afirmar el respeto a los demás grupos y a sus aportaciones. La voluntad permanente por conjugar el mayor grado posible de consenso al servicio de políticas de Estado será durante esta legislatura nuestro principal objetivo y también buscar entre todos la definición y el diseño de estrategias conjuntas para mejorar la seguridad vial. La seguridad en nuestras carreteras será el objetivo prioritario de este grupo parlamentario, buscando en todo momento demandas fundamentales que a todos nos vinculan y que nadie puede obviar en tanto en cuanto así nos lo requiere la sociedad española. El Grupo Parlamentario Popular agradece al señor ministro esta comparecencia específica sobre seguridad vial y movilidad sostenible para explicar las líneas generales de las políticas que desde el ministerio se van a llevar a cabo. En nombre del Grupo Parlamentario Popular también agradecemos el tono de las diferentes comparecencias, el tono de consenso, de apoyo y de diálogo por parte de todos los portavoces que han intervenido hasta este momento.

¿Cómo iniciar el camino hacia un modelo de seguridad vial sostenible que merezca el calificativo de política con mayúscula? A tenor de los hechos, a juicio de este grupo parlamentario no queda otra solución que si lo que buscamos es, como así lo acaba de manifestar el señor ministro en su exposición, conseguir un sistema seguro de circulación vial, hay que dirigir los esfuerzos hacia la consolidación de un nuevo marco que sobre la base de esos ejes vertebradores permita implementar un modelo administrativo y político sostenible a largo plazo. Por tanto, consideramos muy acertados los cuatro ejes que conforman la columna vertebral de la política de seguridad vial del nuevo Gobierno y sobre los que estimamos necesario volver a insistir ahora desde la perspectiva de su contribución a lo que nuestro grupo considera es el objetivo estratégico de este Gobierno: consolidar un sistema seguro de circulación vial en España. Para conseguirlo y poder alcanzar la visión cero, muertos y lesionados graves por accidente de tráfico, se exige desarrollar con eficiencia y con eficacia siete funciones de gestión que involucren a todos los grupos de interés: orientación a los resultados, coordinación,

desarrollos legislativos, financiación y asignación de recursos, comunicación y promoción y finalmente monitorización y evaluación.

En consecuencia, se trata de un modelo que parte de unos postulados y de unas funciones cuyo despliegue efectivo está perfectamente alineado con la estrategia presentada por el señor ministro. En concreto, me estoy refiriendo a los cuatro ejes que el ministro ha presentado claramente. Uno, mejora de la movilidad en las infraestructuras mediante los llamados sistemas de transporte inteligente; dos, una gestión y estructura del organismo basado en el camino hacia la excelencia que fomente la cooperación entre las diferentes administraciones públicas y los órganos de la Administración del Estado con competencia en esta materia; y una ruta que nos lleve a una movilidad sostenible y segura y que sea viable desde todas sus perspectivas. Son tres líneas estratégicas de actuación que, por su parte, se fundamentan en el principio de que los accidentes de tráfico son evitables y por ello es tarea ineludible del poder público tratar de prevenirlos y de evitarlos a toda costa. Queda un cuarto eje clave, avanzar en la modernización de los servicios al ciudadano, el cual compartimos en toda su dimensión habida cuenta de que la Dirección General de Tráfico no puede ignorar o reducir a un segundo plano su fuerte componente de gestión administrativa; una gestión que se deberá traducir, como así nos lo ha presentado hoy el Gobierno del Partido Popular, en la prestación de un servicio de máxima calidad al usuario a través de la representación territorial del organismo, es decir, a través de las jefaturas provinciales de tráfico. Mejora de la movilidad de las infraestructuras mediante los llamados sistemas de transporte inteligentes. Estos sistemas, como sus señorías conocen, integran las telecomunicaciones, la electrónica, las tecnologías de la información con la ingeniería de transporte con vistas a planear, diseñar, manejar, mantener y gestionar los sistemas de transporte. De esta forma se contribuye de manera decisiva a mejorar el impacto ambiental; la eficiencia, en particular la eficiencia energética; la seguridad y la protección del transporte por carretera, incluido el transporte de mercancías peligrosas; la seguridad pública y la movilidad de viajeros y de mercancías.

Otro de los ejes vertebradores de esta nueva política de seguridad vial es el relativo a la gestión y estructura del organismo que, como ya ha señalado el señor ministro, está basada en el camino hacia la excelencia y fomenta la cooperación entre las diferentes administraciones públicas, así como entre los órganos de las administraciones. En consecuencia, las medidas específicas que ha presentado el Gobierno buscan desarrollar un modelo de cooperación eficaz y comprometer a todos los grupos de interés sobre la base de una visión consensuada con la seguridad vial aceptando una responsabilidad compartida con la misma. Asimismo, la citada cooperación es crítica para poder implementar con coherencia, consistencia y persistencia un modelo maduro de movilidad saludable, una de las cinco pers-

pectivas que conforman ese modelo de movilidad sostenible y segura. Una vez más, desde el Ejecutivo del Partido Popular se dan muestras de coherencia. Siendo conscientes de que las competencias para alcanzar dicha movilidad no residen en un único organismo, la DGT, el Gobierno nos anuncia con muy buen criterio que está trabajando en la búsqueda de una vía de colaboración con el Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad para que se logren unos resultados óptimos en esta materia. En particular, este objetivo para el Ministerio del Interior se explicita en fomentar el uso de la bicicleta o desplazarse a pie con unos muy buenos resultados para las personas a nivel cardiovascular, como ha señalado el ministro, y en muchos otros aspectos. Todo ello, por supuesto, contando con que además esta movilidad saludable reduce también la contaminación ambiental.

En esta misma línea que busca garantizar la transversalidad de la nueva política española de seguridad vial, pero desde una vertiente más operativa con el fin de que contribuya a desarrollar las siete funciones de gestión que caracterizan el modelo, es asimismo imprescindible conseguir en el organismo una estructura organizativa, así como una gestión orientada a la calidad y a la eficiencia en la asignación de recursos humanos, materiales y económicos. Dicho de otra manera, hacer más con menos. Y por último, la ruta que nos lleve a una movilidad sostenible y segura; viable desde todas y cada una de sus cinco perspectivas: ecológica, competitiva, saludable, universal y segura. Sin duda, un objetivo estratégico muy ambicioso pero que, por otro lado, es la única forma de consolidar un sistema seguro de circulación vial que sea, como ya hemos mencionado, coherente, consistente y persistente.

Señoras y señores diputados, la transversalidad de la seguridad vial, como sabemos, se trata de un problema complejo cuya solución, tanto desde el punto de vista preventivo como curativo, pasa por desplegar una política de carácter multidisciplinar; exige, antes que nada, un compromiso de corresponsabilidad entre todas las administraciones públicas implicadas —sanidad, fomento, comunidades autónomas, ayuntamientos— y, por supuesto, de un claro liderazgo. El Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, está dispuesto a asumir ese liderazgo en el ámbito de sus atribuciones, así como a coordinar y a fomentar la participación de todos los demás.

Brevemente, quiero hablar un momento sobre un eje que me parece fundamental —es el último apartado—, y es avanzar en la modernización de los servicios al ciudadano, que persigue, como ya hemos comentado, lograr un servicio de calidad al ciudadano, siendo conscientes del enorme volumen de expedientes —carnés de conducir, matriculación de vehículos, renovaciones de permisos, denuncias, etcétera— que el organismo ha de gestionar; un objetivo que nuestro grupo parlamentario comparte en toda su dimensión y que implica un avance, el cual esperamos se vea explicitado en la implantación de un modelo de gestión basado en la calidad, que iden-

tifique tanto las fortalezas actuales como las posibles áreas de mejora. Señorías, tenemos ahora un Gobierno que entiende esa necesidad, acepta el compromiso que la misma lleva implícita y se propone por fin desarrollar un verdadero planteamiento holístico de la seguridad vial, considerando que esta ha de ser el resultado de la implementación de un modelo de movilidad sostenible y seguro.

Para acabar, el Grupo Parlamentario Popular felicita de nuevo al señor ministro del Interior por plantear un nuevo enfoque para la seguridad vial en España, un enfoque valiente y transparente, empeñado en la consecución de un objetivo estratégico a largo plazo. Termino como he empezado. Desearíamos que en esta nueva etapa parlamentaria, al igual que en las anteriores, esta comisión desarrollase su trabajo desde una perspectiva de consenso, analizando y evaluando las propuestas e iniciativas desde la más absoluta neutralidad, ya que, señoría, los asuntos de Estado, como entiendo que es la seguridad vial, solo podrán resolverse sin que se cierren en falso, desde el consenso, o lo que es lo mismo, desde el máximo grado de satisfacción por todas las partes. En lograrlo, señorías, señor ministro, nuestro apoyo pondrá todo su empeño.

El señor **PRESIDENTE**: Una vez concluido el turno de los grupos, tiene la palabra el señor ministro para replicar a todas las observaciones formuladas por todas sus señorías.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Fernández Díaz): No quisiera abusar de la paciencia de sus señorías contestando como la cortesía parlamentaria y la cortesía personal obligan a todos ustedes y a todas y a cada una de las cuestiones que me han planteado, todas ellas sin duda interesantísimas. Estoy seguro de que entenderán que en una primera comparecencia no se puede pretender resolver todo. Ahora bien, yo he planteado en mi intervención el objetivo estratégico del ministerio y del ministro en lo que hace referencia a la seguridad vial al frente del ministerio y ejecutándolo a través del órgano directivo del ministerio que tiene encargada esta misión, que es la Dirección General de Tráfico. Esperamos conseguirlo con la ayuda de todos ustedes y en ese clima de consenso y colaboración que hasta ahora ha presidido las actuaciones de esta Comisión, ese que ustedes ofrecen y desean que siga existiendo en el futuro y al que yo correspondo recogiendo el guante de esa colaboración y ese deseo con la misma franqueza y con la misma lealtad personal e institucional con que ustedes me lo plantean. Les puedo asegurar que yo entiendo también, como ha dicho ahora la señora Bravo, que podemos calificar la política de seguridad vial, sin exageración, como una política de Estado. Es verdad que esta Comisión ha dado frutos muy positivos en años y en legislaturas anteriores y que debemos seguir aspirando a que siga dándonos, por lo menos en esta legislatura. Yo como ministro del Interior y estoy seguro que la doctora Seguí,

como directora general de Tráfico, estaremos a su disposición; nuestra voluntad es trabajar juntos, cada uno de desde nuestra responsabilidad pero juntos, en una única dirección que hablando de seguridad vial, de carreteras y de tráfico tiene mucho sentido, la de conseguir reducir la siniestralidad vial en España. Es más, afirmo que nuestro objetivo no es reducir accidentes sino reducir lesiones.

Por supuesto compartimos ese objetivo al que la portavoz de Izquierda Plural, señora De las Heras, hacía referencia, llegar al objetivo cero. Sé que es un objetivo que puede sonar utópico, pero en todo caso hay que plantearse retos importantes, retos difíciles, porque en caso contrario no avanzaremos. En todo caso, lo importante para mí en este comienzo de contestación a sus intervenciones es dejar constancia expresa de mi agradecimiento por el tono y el contenido en sus intervenciones, así como por su disponibilidad a colaborar juntos en esta Comisión para mejorar nuestra seguridad vial, para reducir la siniestralidad vial y para reducir el número de lesiones y de lesionados en España. Puedo asegurarles que como ministro tengo plena conciencia de que sin su colaboración, eso no lo conseguiremos; o dicho de otra manera, con su colaboración seguro que tenemos muchas más probabilidades de conseguirlo. No es una mera formulación de cortesía personal o institucional; es la constatación de lo que ha sido hasta ahora el trabajo de esta Comisión no legislativa que ha dado, como he dicho, frutos muy importantes. Ese clima de consenso y de tratamiento, como se señalaba, desde la consideración de una política de Estado para la seguridad vial con el objetivo de reducir el número de lesiones en nuestras carreteras, es un objetivo que puede calificarse sin exageración de Estado, en el sentido convencional de lo que se entiende por una política de Estado. Una política que más allá de las legítimas diferencias partidistas hace que todos converjamos en un objetivo común y pongamos todas nuestras ideas al servicio de ese objetivo común. Sinceramente me agrada mucho constatar una vez más el buen tono y el elevado nivel que tiene esta Comisión. Puedo asegurarles que vamos a trabajar, por lo menos en lo que hace referencia al Ministerio del Interior y más concretamente a la Dirección General de Tráfico, con una auténtica voluntad de consenso tal y como la práctica totalidad de los portavoces que han intervenido, la última la portavoz del Grupo Popular, de una u otra manera explícita o tácitamente han manifestado; voluntad de consenso para avanzar juntos en la consecución de ese gran objetivo, de ese gran reto y de esa gran necesidad de nuestro país porque a pesar de que es verdad que han disminuido de manera importante las cifras de siniestralidad vial en nuestras carreteras, tenemos que seguir aspirando lógicamente a mejorarlas. Los casi 1.500 fallecidos en las carreteras españolas según las estadísticas oficiales de 2010, tal como dije en mi comparecencia del pasado 31 de enero ante la Comisión de Interior, son 1.500 razones para seguir trabajando para mejorar la seguridad vial en España.

Dicho lo anterior quiero manifestar, en primer lugar, que las reformas que se han elaborado desde el punto de vista de estructura orgánica tienen que interpretarse a la luz de lo que anteriormente he manifestado. Por supuesto, entiendo legítimo y normal que desde algunos grupos —en particular el Grupo Socialista en la medida en que era el grupo que daba apoyo al Gobierno en las dos anteriores legislaturas y cuando al frente de la Dirección General de Tráfico básicamente estuvo Pere Navarro que ha realizado un importante trabajo— no entiendan o no compartan las modificaciones estructurales y orgánicas que se han realizado. Quiero que se interpreten en todo caso a la luz de lo que ya dije anteriormente en mi exposición. Por una parte, la necesidad transversal y global que se ha producido en todo el Gobierno de reducción de órganos directivos y de simplificación administrativa, por mor de las necesarias reducciones de gastos debido a la crisis económica que estamos padeciendo y las necesidades tan exigentes que tenemos en cuanto a la reducción de déficit. Sus señorías conocen perfectamente cuáles son las limitaciones presupuestarias que tenemos y ese es un vector de actuación que nos ha condicionado. Por ejemplo, hemos tenido que reducir las direcciones y subdirecciones generales en el ministerio de manera sensible. Tengo que reconocer que reconocer que el Ministerio del Interior en comparación con otros ministerios no ha sido el más perjudicado —sería injusto si no lo dijera— pero también nos ha afectado obviamente. Ha habido que suprimir tres direcciones generales del ministerio y diversas subdirecciones generales, una de ellas en el ámbito de la Dirección General de Tráfico que motiva también las reestructuraciones que hemos hecho. En particular ha habido, sobre todo por parte del señor Corcuera como portavoz del Grupo Socialista, una crítica —absolutamente legítima— que tiene una respuesta clara por mi parte en cuanto a la desaparición, por una parte, del Observatorio Nacional de Seguridad Vial y, por otra, en cuanto a la desaparición en la estructura orgánica básica del ministerio, según ha manifestado el señor Corcuera, de todo lo relativo a la educación y formación, preocupación que por otro lado como ha quedado patente en la intervención de todos los portavoces es compartida por el ministro, como no puede ser de otra manera. La educación vial y la formación de los conductores en la sociedad en relación con la seguridad vial es básica y fundamental; no tendría sentido que hubieran desaparecido la educación y la formación en el organigrama del ministerio. En relación con esto, señor Corcuera, hubo un error en el «Boletín Oficial del Estado» que publicó el Real Decreto de modificación de la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, y mediante una corrección de errores ya ha sido publicado en el «Boletín Oficial del Estado» lo que a esos efectos sucedía. Seguramente el señor Corcuera vio la estructura orgánica básica, no tenía por qué saber que había un error y posiblemente no es conocedor —lo entiendo— de que con posterioridad se publicó la corrección de errores correspondiente en el «Boletín Oficial del Estado». De tal manera, que en lo

que hace referencia a la formación por la que él muy acertadamente se interesó, tengo que decirle que queda atribuida a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad, que en particular tiene encomendada la gestión de la formación en el seno de la Dirección General de Tráfico, por tanto, formación vial en sentido amplio. Por otra parte, la estrategia de formación está a su vez atribuida competencialmente en la nueva estructura orgánica básica del ministerio —insisto— a la Subdirección General de Política Vial. He hablado en mi intervención de la Subdirección General de Política Vial y de Análisis y Vigilancia Estadística atribuyéndoles las competencias que hasta ahora tenía asignadas el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Sobre la desaparición del Observatorio Nacional de Seguridad Vial quiero hacer unas breves consideraciones porque me parece que convertir en epicentro de la estrategia de seguridad vial, si existe el observatorio como unidad autónoma y orgánica independiente, es desenfocar la realidad del objetivo y de la política de seguridad vial que tenemos que llevar adelante. En primer lugar, quiero decir que este observatorio nacional fue creado por Gobiernos del Partido Popular. El director general de Tráfico, don Carlos Muñoz-Repiso, fue quien creó el Observatorio Nacional de Seguridad Vial. En ese sentido, con todos los respetos, pocas lecciones. Fuimos nosotros los que creamos ese Observatorio Nacional de Seguridad Vial. No fue creado —aunque lo hubiera podido ser— precisamente por la anterior Administración, sino que fue creado por la Administración del Partido Popular y en particular por el director general que he señalado. Lo hemos suprimido no suprimiendo sus competencias y sus funciones, sino su organización. En todo caso me lo parece a mí como ministro, pero esa es mi responsabilidad y ustedes tienen el derecho a controlarme y a criticarme por esa decisión que he tomado yo. ¿Y por qué la he tomado? Si considerara que el mantenimiento del Observatorio Nacional de Seguridad Vial es, desde el punto de vista orgánico y funcional, imprescindible en una política de seguridad vial, comprenderá el señor Corcuera que no lo habría suprimido. Lo que he hecho ha sido transformar su organización. Es más, he elevado su organización, su nivel orgánico, porque hasta ahora era una unidad, y ahora sus funciones pasan a ser asumidas por dos subdirecciones generales en el seno de la Dirección General de Tráfico; en particular, como dije antes, la Subdirección General de Intervención y Políticas Viales y la Subdirección General de Análisis y Vigilancia Estadística. Estas dos subdirecciones generales, como sabe muy el señor Corcuera, asumen la totalidad de las competencias y funciones que tenía atribuido el observatorio nacional. Por lo tanto, si en lo relativo a sus funciones, quedan atribuidas a subdirecciones generales en el seno de la dirección general, mientras que antes era una unidad, desde el punto de vista de lo que hacía no nos hemos de preocupar. Otra cosa sería cómo lo hacía, y sinceramente creo que el observatorio estaba apareciendo como una unidad cada vez más autónoma en relación con la Dirección General de Tráfico, y

que al final aparecía la Dirección General de Tráfico por una parte, la Jefatura Central de Tráfico por otra y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial por otro.

Esa no me parecía la mejor manera de actuar desde el punto de vista del ministerio en la competencia que tiene atribuida en materia de tráfico y seguridad vial. Son razones exclusivamente orgánicas y funcionales las que han motivado la desaparición de la institución nominal, pero no por supuesto la de las competencias y funciones que tiene atribuidas, que quedan elevadas en rango, insisto, porque pasan a ser ejercidas por subdirecciones generales y a estar mejor integradas en el seno de la Dirección General de Tráfico, para que así, en la medida en que están mejor integradas, sean más eficientes las políticas que va a desarrollar la Dirección General de Tráfico en materia de siniestralidad vial. Quiero que quede claro eso desde el principio para que no se llegue a consecuencias que serían inadecuadas, en el sentido de considerar que la desaparición del observatorio por su transformación perjudica las políticas que vaya a desarrollar el ministerio en materia de reducción de la siniestralidad vial y, en particular, de las lesiones en nuestras carreteras y en nuestras vías urbanas e interurbanas. Quiero que quede eso claro y que son meramente las razones que acabo de exponer.

En cuanto a la formación, ya he contestado al señor Corcuera, a quien, como a todos los portavoces pero por razones obvias de manera muy especial a él como portavoz del grupo mayoritario, el Grupo Socialista le agradezco los deseos de éxito que me ha formulado y la voluntad de trabajar en un clima de consenso como hasta ahora, en el seno de esta Comisión permanente no legislativa de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible se ha venido desarrollando y, como ya dije anteriormente, es mi voluntad que sigamos trabajando así. En ese contexto y en ese sentido quiero manifestarle que a través, como es lógico, del presidente de la Comisión, del señor Macias, transmitiré una invitación a los miembros de esta Comisión para visitar la Dirección General de Tráfico lo antes posible. Me gustaría, si pudiera ser, que fuera a finales de abril, pero lógicamente, a través del presidente de la Comisión y dentro de las previsiones reglamentarias, nos gustará mucho que sus señorías puedan visitar la Dirección General de Tráfico y allí enseñarles, mostrarles e informarles de todo cuanto deseen, porque es una manera de contribuir, con hechos, a esos deseos que todos estamos formulando de transparencia, de colaboración, de consenso, para avanzar juntos en la mejora de nuestra seguridad vial.

Le dije anteriormente, señor Corcuera, que esa corrección de errores se había publicado. Me corrijo a mí mismo ahora en mi error porque todavía no ha sido publicada, es decir, ha sido enviada la corrección de errores al Boletín Oficial del Estado, pero todavía no ha sido publicada y, por tanto, es muy comprensible lo que usted manifestaba, pero con la respuesta que le he dado ya queda aclarado. Hemos tenido, como suele pasar en estos casos, diversos errores en lo que hace referencia a

la estructura orgánica básica del ministerio —no solo del ministerio— y esas correcciones de errores tienen que ser aprobadas por la Cecir, por el Ministerio de Hacienda, como usted sabe perfectamente, lo que ha hecho que sea haya dilatado su publicación en el Boletín Oficial del Estado. En todo caso, es inminente la publicación de esa corrección de errores y va en la línea, de atribuir las competencias en materia de educación y formación a las unidades administrativas con rango de subdirección general que le he comentado.

Por supuesto les he hablado del inmenso paso adelante que en materia de seguridad vial se ha dado, y me ha manifestado el señor Corcuera en particular todo el apoyo para avanzar en la mejora de la seguridad vial, pero ha dicho literalmente: no hacer cosas extrañas. Si por cosas extrañas se refería a las que hasta ahora he comentado, ya las he contestado. Si se refiere además a algo que algunos portavoces han comentado sobre el cambio de la metodología de cómputo de la siniestralidad en nuestras carreteras, también le contesto. Si se refiere a otras cosas extrañas, como habrá un turno —aunque breve, según ha dicho el presidente— de dúplica, a esas me remito, pero entiendo que ha habido un común denominador en las intervenciones de todos los portavoces, en el sentido de que se ha dicho que juntos hemos avanzado mucho, juntos se ha avanzado mucho, pues juntos sigamos avanzando. Me quedo con la idea de que hemos de seguir trabajando juntos, pero que tenemos que seguir avanzando. Las reformas se hacen con la voluntad de mejorar. Si te quedas quieto... —se oía: porque hemos avanzado mucho no tenemos que plantearnos nuevos retos, no hacer nuevas reformas— estaríamos en una contradicción *in terminis*. Todas las reformas que hemos planteado, algunas de las políticas que he enunciado están orientadas a conseguir esa mejora en la que todos coincidimos; ahora se proyecta sobre el ámbito de la seguridad vial, aunque entiendo que todos estaremos de acuerdo en que se puede proyectar en todos los ámbitos de las políticas públicas. Siempre estamos con una actitud reformista y gradualista, en la medida en que los recursos siempre son escasos para las necesidades que siempre son inmensas, más en momentos como los actuales, pero debemos tener una actitud de reforma y de apertura al futuro, no porque no estemos contentos con lo que hayamos conseguido, aunque sea importante y mucho, sino porque todavía queda mucho por hacer. Dije que 1.500 fallecidos —estadísticas oficiales 2010— son 1.500 razones para seguir trabajando. Se ha hablado de Suecia, se ha hablado del objetivo cero. Me parece muy importante, me parece muy bien, y para eso hay que hacer cosas y reformas. No hay que hacer reformas por hacerlas, sino que hay que hacer reformas y plantearse nuevas políticas para conseguir ese objetivo o para intentar conseguirlo.

El señor Corcuera me hablaba en particular —otros portavoces también lo han dicho, pero me ha parecido que de manera muy especial se ha detenido en ello el señor Corcuera— sobre adónde queremos ir a parar. Ha

dicho literalmente: ¿Adónde queremos ir a parar con el nuevo método de cómputo?, ¿adónde queremos ir a parar? Ya se ha dicho antes de esta comparecencia. Lo dijo la directora general de Tráfico; lo planteé también en mi primera comparecencia en la Comisión de Interior; ha habido declaraciones públicas después, pero yo ahora lo aclaro. No se pretende hacer tabla rasa de nada. Entre otras cosas, estamos diciendo que hay que seguir avanzado. El director general de Tráfico anterior, don Pere Navarro, dijo que durante ocho años había intentado conseguir del sistema sanitario —público, privado, concertado, etcétera— las cifras correspondientes a los lesionados o fallecidos treinta días después del siniestro para efectuar una serie estadística que no solo respondiera a los fallecidos en las veinticuatro horas posteriores al accidente, al siniestro que ha dado como consecuencia esa lesión, ese fallecimiento, pero no lo había podido conseguir.

Al señor Navarro se lo he oído y le conozco muy bien desde hace 33 años. Ya he dicho en alguna ocasión que soy compañero de carrera y de promoción; soy compañero en la Inspección de Trabajo, y lo hicimos juntos además. Fíjese si conozco a don Pere Navarro. Por tanto, créame que entre él y yo no hay ningún problema, como tampoco lo hay entre él y la doctora Seguí; lo que pasa es que hay que renovarse o morir. Además, como hay un cambio de gobierno, hay cambio de ministros, hay cambios de directores generales. Eso forma parte de la normalidad democrática y no tiene nada de particular. Por lo tanto, los afectos, las simpatías se mantienen; simplemente hay nuevas políticas adaptadas a los nuevos tiempos, que no significan ruptura con lo anterior ni crítica a lo anterior, sino que cogemos el testigo en un momento determinado y hemos de seguir hacia delante, nada más. Uno de esos cambios nos parece un reto. Seguramente voy a coincidir en una cosa con usted, señor Corcuera. Sería mucho más fácil decir que vamos a seguir midiendo como hasta ahora. Nadie lo criticaría. La serie histórica estadística se mantendría y entonces podríamos decir que estamos ahora en los que estamos —cuando salgan los datos de 2011 en el año 2012, podremos medir; luego 2013—. Como siempre, estaremos de acuerdo en que las comparaciones han de ser homogéneas. Ya le anticipo que hay un dato con el que jugamos con ventaja ahora —aunque sea por una causa lamentable— y es que la crisis económica hace que haya mucha menos movilidad, muchos menos desplazamientos y, por tanto, eso iría, en principio, a favor de que hubiera muchos menos siniestros y lesionados. En compensación, también diríamos que como hay menos recursos se invierte menos en carreteras, que es otro factor de accidentalidad. Al final, todo se compensa de una u otra manera.

Seguir haciendo la serie histórica estadística como hasta ahora no nos crea ningún problema, no nos crea ningún reto. El mismo Pere Navarro dijo: Yo lo he intentando en ocho años y no lo he conseguido, ojalá ustedes lo consigan. Acéptenme, por lo menos, que eso no es

criticable. Eso es, señor Corcuera, y nada más. Pero tenemos el deber de decirlo sobre todo porque la ruptura que se produce en la serie histórica estadística se tiene que explicar y no tiene ninguna voluntad oculta, simplemente es la que acabo de mencionar. Creo que es bueno. No va a ser fácil. Vamos a tener que hacer convenios con el Ministerio de Justicia —por las defunciones—, con el Ministerio de Sanidad, con las comunidades autónomas; no va a ser fácil. Fíjense si no ha sido fácil que el propio señor Navarro ha dicho que intentó conseguirlo en ocho años y que no lo consiguió. Ojalá lo consigamos ahora. Creo que es nuestro deber intentar conseguirlo y vamos a pelear para intentarlo y ahí vamos a pedir también su colaboración y su ayuda, la suya y la de todos los grupos, pero con esta voluntad de hacer más transparentes y más realistas las cifras de siniestralidad, sin que eso signifique ninguna crítica a nada ni a nadie, por supuesto. Estamos en el año 2012, y creemos que es un buen momento —renovarse o morir— para asumir este reto. Si no hubiéramos hecho nada, sería muy fácil, pero no se nos critique porque nos planteamos un reto que es difícil, que no es fácil, pero que creo que es bueno y conveniente. Además, no se trata de sumar el número de accidentes, sino el número de lesionados. Y si hablamos de siniestralidad vial y estimamos que la siniestralidad vial se mide solo por los fallecidos en las veinticuatro horas inmediatas al siniestro, ¿no le parece a usted que eso es limitativo? ¿Porque cuántas personas mueren por causa o consecuencia de ese siniestro en los días posteriores? Decir que una persona que muere tres días después del accidente en el hospital no es un fallecido que hay que imputar en las estadísticas integrales de siniestralidad vial creo que estaremos de acuerdo en que no es razonable. Que no sea fácil es una cosa, pero que no es razonable es otra.

Me parece que con eso queda aclarado. En todo caso, además de explicarlo, les pido su comprensión y su colaboración, porque, insisto, no va a ser fácil. Pero creo que tenemos que hacerlo, porque, si no, estamos dando unas cifras que no se corresponden con la realidad de la siniestralidad vial que hay en España. Se ha hecho mucho hasta ahora y de lo mucho y bueno que se ha hecho hasta ahora, evidentemente, vamos a seguir reconociéndolo y utilizándolo, pero hemos de seguir adelante, no conformarnos con lo que se ha hecho. Es preciso hacerlo porque, si no tenemos un diagnóstico correcto de la situación, no podremos aplicar las terapias más adecuadas. Creemos que lo que se ha hecho hasta ahora en ese ámbito es importante, es bueno, pero ahora se exige más. Y nos hemos de exigir más para poder ser mejores en la consecución de ese objetivo de reducción de siniestralidad. Pero, para que podamos hablar de que efectivamente ha mejorado la siniestralidad, la medida de la siniestralidad tiene que ser la adecuada y no limitada o limitativa. Por eso he hablado de que no se trata de medir accidentes, sino lesionados; no se trata de medir muertos en las veinticuatro horas, sino muertos en los treinta días siguientes y también los lesionados. Así

podremos hablar de siniestralidad auténticamente y no de una determinada mortalidad derivada de accidentalidad producida veinticuatro horas después del incidente. Así seríamos más precisos.

Hecha esta exposición en relación con el señor Corcuera, entraré después en algunos temas que más o menos han tocado todos. Al señor Jané, a quien conozco muy bien no solo personalmente, sino su experiencia extraordinaria, su vocación en relación con la seguridad vial, le agradezco mucho todas las palabras de ofrecimiento y de apoyo que ha manifestado. Sabe que es mi voluntad no solo reconocerlas, sino corresponder de una manera clara a ese ofrecimiento de colaboración, que además nos va a ser muy útil. Por tanto, sería absolutamente irresponsable por mi parte no reconocerlo así. Ha dicho el señor Jané de manera muy especial que como ministro del Interior tengo muchas responsabilidades, pero que me pide que, por favor, me dedique muy especialmente —entiendo que sin abandonar ninguna otra— a la seguridad vial, a la Dirección General de Tráfico, porque se pueden salvar muchas vidas. Tiene toda la razón. Efectivamente, yo he hablado de mil quinientas razones, midiendo solo los términos que hasta hora hemos venido midiendo todos. Se pueden salvar muchas vidas, efectivamente. Se producen muchos accidentes y muchos de ellos se pueden prevenir y, por tanto, evitar. Hay muchos, estoy totalmente de acuerdo. Por eso, ese ofrecimiento de colaboración, esa voluntad de trabajar en consenso, tiene un especial sentido con todos, pero muy especialmente con su señoría, que lleva muchos años dedicado, muy vocacionalmente, a trabajar por las políticas públicas de seguridad vial y por mejorar la siniestralidad vial en España. Se lo agradezco y créame que estaremos en contacto. A cuestiones puntuales a las que después se ha referido, como el tema de los radares en sitios peligrosos, la educación vial —cuestión transversal, como es lógico, en las intervenciones de todos portavoces—, a los baremos para las víctimas, a las que él y otros se han referido, y también a los rotativos de emergencias, todos de azul, a todo eso, después en un turno común contestaré. Ha aludido a esas tres cosas como aspectos importantes a la hora de articular una auténtica estrategia y política pública de reducción de la siniestralidad vial y de mejora de la seguridad vial en nuestras carreteras, a cómo está el conductor, cómo está el coche y cómo están las carreteras. Comparto esa definición, al margen del consenso y la confianza que nos ha ofrecido para mejorar en este ámbito.

Al señor Cantó, de Unión Progreso y Democracia, le agradezco también, y por razones obvias, muy especialmente sus palabras y voluntad de colaboración. Ha planteado diversas cuestiones en relación con los ciclistas, con los motoristas, e incluso ha proporcionado el dato de que cuesta 44 euros cada metro de guardarraíl para los motoristas, planteándome, por tanto, si no podríamos dedicar más recursos a esa finalidad. Entiendo que la referencia que he hecho, cardiovascularmente hablando, se ha entendido en su contexto. Yo no estoy

hablando de ir de Barcelona a Madrid andando ni en bicicleta. **(Risas)**. No estoy hablando de eso. No dudo de la buena fe e inteligencia de sus señorías, que ha hecho que no se preste a interpretaciones torticeras y fuera de contexto la literalidad y el espíritu de lo que he dicho al respecto. No lo digo por su señoría, pero me he preocupado porque después he oído intervenciones que van por lo cardiovascular. No se trata, evidentemente, de eliminar la siniestralidad vial a base de que los conductores vayan andando. Para ir andando, un paseo por el Paseo de la Castellana a Recoletos es muy conveniente, pero evidentemente, a Valencia no vas a ir andando ni en bicicleta, salvo que estés haciendo la Vuelta Ciclista a España.

Me ha planteado el tema de los motoristas, y me ha hablado de la necesidad de arreglar la carretera y de destinar recursos a la mejora de los firmes y la seguridad de las carreteras como fruto también de las sanciones que se recaudan por multas por los agentes de la Guardia Civil de Tráfico, por los exámenes de conducir. Me ha aludido al *checking* a los conductores de los controles de alcoholemia y sobre qué opino de las penas por conducir borrachos. En ese contexto me ha hablado también del sistema retributivo y de complementos que tienen los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, entendiéndome que debe haber un cambio en la política del ministerio en esas cuestiones. Me ha citado más temas, como las campañas de concienciación. Ahora le contesto, pero me parece que un mínimo respeto exige que vea que yo tomo buena nota de todo o casi todo lo que mencionaba y en la medida de lo posible después le voy a contestar.

A la señora De las Heras, de La Izquierda Plural, que no había pedido la comparecencia, le agradezco también sus palabras. Hemos coincidido en el modelo sueco visión cero. Lo comparto, señora De las Heras. Objetivo cero. Lo comparto, y luego me referiré a ello. Reducir las cifras de siniestralidad vial es, en definitiva, el objetivo fundamental; sin duda. Lo compartimos todos, el ministro lo comparte de manera muy particular. Le puedo asegurar que la nueva directora general de Tráfico, a la que ha nombrado el Consejo de Ministros a propuesta mía, está con ese objetivo absolutamente al frente de la Dirección General de Tráfico. El reto es mejorar la seguridad vial en nuestras carreteras y a esos efectos las campañas de sensibilización y concienciación son muy útiles. Me ha dicho que le preocupaba que en las encuestas del Centro de Investigaciones Sociológicas a la gente no le preocupe y, por tanto, he entendido que lo atribuía a un déficit de las campañas de concienciación del ministerio, en particular de la Dirección General de Tráfico, porque en el CIS aparece como poca preocupación de la gente en relación con estas cuestiones. Tiene razón en cuanto a que el CIS refleja eso, pero las cosas son como son y no como quisiéramos que fueran.

Si usted analiza las encuestas, las series históricas de estadísticas del CIS, señora De las Heras, verá —si no se ha fijado hasta ahora— con sorpresa, como yo, que

mes tras mes en los barómetros del CIS, por ejemplo, la preocupación que manifiestan los ciudadanos españoles encuestados —que sabe que son todos mayores de dieciocho años— en relación con la violencia doméstica o la violencia de género en la respuesta espontánea cuando se pregunta cuál es como ciudadano uno de los treinta problemas más importantes que tiene España y también uno de los treinta problemas que usted como persona considera más importante en estos momentos sorprendentemente aparece en unas cotas bajísimas. Y, sin embargo, todos estamos de acuerdo en que la violencia doméstica, la violencia de género, la violencia contra la mujer es un tema en el que hay un consenso prácticamente total en cuanto a que, evidentemente, la violencia contra la mujer, contra los menores o contra los mayores, pero en particular la violencia contra la mujer, es una de las patologías sociales más graves que hay en estos momentos. Y hay una preocupación social grande en relación con las mujeres que son víctimas de violencia derivada de su condición de mujer y luego aparecen las encuestas del CIS y figura como uno de los problemas con cotas bajísimas. Lo traigo a colación porque a mí siempre me ha llamado la atención y ahora me llama también la atención —ahora que estoy más ocupado en estas tareas— que efectivamente he visto que las encuestas del CIS refleja una muy baja concienciación de los ciudadanos en relación con la siniestralidad vial. En todo caso, eso es un estímulo para seguir trabajando más y mejor. He traído la otra referencia para que se vea que en un tema que compartimos la preocupación y que ocupa en la opinión publicada en los medios de comunicación mucha información, sin embargo, los ciudadanos no manifiestan tanta preocupación. Es un reto para seguir trabajando más y mejor, pero también pone de manifiesto que efectivamente en ocasiones preocupaciones que compartimos y que creemos que son ampliamente compartidas por el conjunto de la sociedad luego sociológicamente en las encuestas fiables, objetivas, no aparecen reflejados como tal. Me he quedado con ese dato porque me ha interesado mucho.

Ha hablado de las bicis, de la colaboración de policías locales en las operaciones de tráfico de la Guardia Civil. Tengo que decirle que estamos trabajando ya con la FEMP, la Federación Española de Municipios y Provincias, para actualizar el convenio que en el año 2006 firmó el Ministerio del Interior con la FEMP para mejorar la seguridad ciudadana y la seguridad vial. Aquí estamos hablando de seguridad vial, en ese sentido le puedo asegurar que esa colaboración en el marco de las negociaciones que estamos llevando a cabo desde la Secretaría de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior y en este ámbito en colaboración con la Dirección General de Tráfico con la FEMP para mejorar la seguridad vial lo que usted plantea va a tener una especial presencia. Sobre las multas y educación vial, ahora diré dos cosas.

Por último, a la señora Bravo, del Grupo Parlamentario Popular, le agradezco muchísimo todo el apoyo que

ha manifestado a lo que ha sido mi exposición como objetivos estratégicos en materia de seguridad vial y de una movilidad sostenible para esta legislatura desde el Ministerio del Interior y a través de la Dirección General de Tráfico. Le agradezco sobre todo el ofrecimiento de apoyo para la consecución de ese objetivo de reducción de la siniestralidad vial que ha manifestado en nombre del Grupo Popular para conseguir un modelo de seguridad vial seguro en España sostenido y sostenible, y sobre todo que para conseguir esos objetivos el consenso es fundamental, como lo ha sido hasta ahora, en esta nueva etapa considerando esa política como una política absolutamente de Estado. Señora Bravo, yo, se lo aseguro, le agradezco mucho su ofrecimiento y sé además que sus conocimientos nos van a ser de una enorme utilidad.

Señor Macias, termino este turno con unas breves referencias en relación con cuestiones que me han planteado —transversalmente o no— de manera particular diversos portavoces; sin ánimo de exhaustividad porque, si no, no terminaríamos nunca o abusaría yo de su paciencia.

Señor Cantó —y me parece que la señora De las Heras y no sé si algún otro portavoz también—, el sistema de retribución de los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil lo diseñó la propia agrupación en la pasada legislatura por mor de la autonomía que a esos efectos le dio la Dirección General de Tráfico. Nosotros vamos a revertir esa situación con una instrucción interna que estamos elaborando en estos momentos.

En relación con la educación, el Gobierno ha manifestado, y en paralelo el ministro de Educación, Cultura y Deporte, la desaparición de la asignatura Educación para la ciudadanía y su conversión en Educación cívica y constitucional. Yo he hablado con el ministro de Educación para que en el seno de esa nueva asignatura, en el currículum de esa nueva asignatura, Educación cívica y constitucional, la educación vial tenga una presencia singular e importante. Yo les añado: comparto con ustedes la convicción de que debería ser en todo caso, además, una educación que tuviera carácter transversal; pero eso no se lo puedo asegurar y faltaría a la verdad si dijera eso. Lo que sí les puedo asegurar es que yo he hablado con el ministro de Educación y me ha dado la certeza de que en el seno de la Educación cívica y constitucional, que sustituirá a la Educación para la ciudadanía, la educación vial tendrá sustantividad importante, en el bien entendido de que también estamos trabajando para que haya una educación no solo para los conductores, sino para el conjunto de la sociedad. La educación para los conductores da respuesta en el corto plazo; para el conjunto de los ciudadanos da respuesta a medio y largo plazo, y hemos de trabajar en el corto, medio y largo plazo. Evidentemente, en los centros educativos trabajamos a medio y largo plazo, y en la formación a los conductores, a corto plazo. Las dos políticas son necesarias porque la educación y la formación en toda

política pública son básicas, evidentemente, en este caso, que estamos hablando de salvar vidas humanas, es fundamental.

Quiero aclararle también que, cuando hablamos de educación no se trata solo de educar en materia de seguridad vial —insisto— para reducir accidentes, sino para reducir lesiones. Eso es fundamental y este es un cambio no de mentalidad pero sí de chip, parecido de alguna manera, ese cambio de metodología en cuanto al cómputo de las cifras de siniestralidad vial, a efectos de la serie histórica estadística que antes le comentaba. No hablemos de reducción de accidentes, no hablemos de cifras de accidentes, sino de cifras de lesiones. Si en un momento determinado una bici una moto o dos coches en el momento de aparcar chocan, eso es un incidente o, si, quieren un accidente propiamente dicho. Si no tiene consecuencias de ningún tipo sobre las personas, es evidente que desde el punto de vista de la siniestralidad vial, hablando de lesiones, de lesionados, ya no digamos de fallecidos, evidentemente no computa. Hablemos de lesionados, no hablemos de accidentalidad en términos de siniestros, sino en términos de lesionados y/o fallecidos.

En relación con la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, simplemente les digo que en el año 2010 la plantilla teórica era de 10.308 agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. En el año 2011, la plantilla real ha disminuido en un 2,1% y tenemos 635 vacantes, que significan un incremento del número de vacantes en el año 2011 respecto del 2010 del 49,1 porque en el año 2010 respecto del 2009 el número de vacantes era en porcentaje del 2,1. La plantilla real es de 9.633 sobre una plantilla teórica de 10.308. Ahora, en el año 2011, la plantilla teórica son 10.308, como digo, con un número de vacantes del 49,1% nos vamos a una plantilla real efectiva de agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en las carreteras, a 31 de diciembre, de 9.673. Respecto a las previsiones de cobertura, usted ya sabe que las ofertas de empleo público están como están. En el ámbito de la seguridad, en el que incide, está congelada la oferta de empleo público, como sabe, con carácter general. En política de seguridad, que afecta a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil por seguridad vial, la tasa de reposición es del 10% y, por tanto, dentro de esas tasas de reposición sabemos el esfuerzo presupuestario posible.

Respecto a las campañas de concienciación, les podría decir varias cosas, pero, como no quisiera alargarme, solo les diré que vamos a utilizar todos los medios que permitan conseguir los objetivos de comunicación y sensibilización rentabilizando al máximo la inversión. A esos efectos, vamos a utilizar, como ya se vienen utilizando, y a impulsar los medios digitales —Internet, buscadores, redes sociales, móviles y medio radiofónico—, focalizando los objetivos de comunicación en los grandes desplazamientos, en las campañas de control y vigilancia y en la difusión de objetivos y planes estra-

tégicos en materia de seguridad vial, apoyando a esos efectos también las acciones de responsabilidad social corporativa con diversas empresas y entidades.

En materia de estadísticas, ya lo dije antes, pero simplemente quiero aclarar una cosa. El objetivo que nos hemos puesto no es para el año 2012, es para la legislatura; eso lo quiero aclarar. La anterior Dirección General de Tráfico dijo, y con razón, que había intentado conseguirlo en dos legislaturas, en ocho años, que no lo había conseguido, que nos deseaba suerte, y nosotros no pretendemos hacer en un año lo que no se ha conseguido en ocho; vamos a trabajar para conseguirlo, pero el objetivo es conseguirlo en la legislatura, que quede claro, no en el año 2012, aunque, evidentemente, no renunciamos a ello. En cuanto al método de uso de corrector de muertes de veinticuatro horas a treinta días, usted sabe que hasta ahora se utiliza un coeficiente corrector y ese coeficiente nos da al final un número estadístico, pero no el número real de fallecidos. Ese es el objetivo: no ir a muertos estadísticos, sino a muertos reales. Y si vamos a siniestrados o a lesionados reales, mucho mejor.

Para terminar, hay un tema que me interesa mucho poner de manifiesto. El objetivo para esta legislatura del Ministerio del Interior en relación con esta materia va a ser tolerancia cero, drogas cero al volante. Lo digo así de claro: tolerancia cero en cuanto a drogas al volante. Les voy a dar algunos datos al respecto. El número total de pruebas de alcoholemia que se han hecho en el año 2011 ha sido de 6.331.364, con un índice positivo del 1,79%, algo más de 113.000. En cuanto a drogas —no alcohol, drogas, y no vamos a entrar en el debate sobre si es droga institucionalizada o no el alcohol; alcohol y drogas, y nos entendemos—, el total de pruebas de droga realizadas en el año 2011 ha sido solo de 705. Fíjense que hablamos de más de 6.300.000 pruebas de alcoholemia, frente a 700 en materia de drogas. Así como en las pruebas de alcohol la tasa de positivos es del 1,79% —muy pequeña, aunque como la base es muy elevada, al final tenemos más de 130.000 dando positivo—, en droga hemos hecho muy pocas, 700, pero el índice de positivos es de más del 50%, 51,21%. Es decir, de 705 pruebas por droga 361 han dado positivas, lo que nos da la idea de que, sin dejar una cosa, el control de alcoholemia, hemos de trabajar en la otra. Se podría preguntar por qué no se han hecho hasta ahora los controles de droga —no estoy criticando nada, pero cada día tiene su afán y el día de hoy es avanzar en esa dirección—, pero hacer controles de droga está restringido por diversas razones. Una de ellas, muy importante, es la capacidad de los laboratorios para hacer las pruebas analíticas correspondientes; también por el coste. Ahora vamos a hacer un especial esfuerzo para aumentar la capacidad analítica de los laboratorios, trabajando también, dentro de nuestras posibilidades, en incrementar los controles, a pesar de los costes. Nos parece, señorías, que el hecho de que más del 51% de los controles por droga den positivo indica claramente que por ahí hay un camino que hemos de seguir. Por eso digo que nuestro

objetivo va a ser en esta legislatura tolerancia cero en drogas al volante, y con las cifras que les he dado, todos nos podemos sentir suficientemente impactados como para darnos cuenta de que por ahí tenemos una senda en la que yo les invito a que trabajemos y avancemos juntos en esta legislatura.

En cuanto a la siniestralidad, hemos hablado mucho, como es lógico, se ha hablado de carreteras, se ha hablado de la ce de los coches, de los conductores, de las carreteras. En el año 2010 los accidentes distribuidos entre carretera y zona urbana se han distribuido así: 20% en autovías, 5% en autopistas, 75% restante en carretera convencional. Por tanto, igual que les decía que hay que asignar recursos y esfuerzos al control de la droga en las carreteras para mejorar la siniestralidad vial, tenemos el reto de focalizar nuestros esfuerzos en las carreteras convencionales y ampliar los horarios de este esfuerzo porque el 75% de los accidentes se producen en las carreteras convencionales. Les doy los datos porque a partir de los diagnósticos correctos y precisos —y cuando están contabilizados son precisos— es cuando podemos hacer, como decía antes, las terapias adecuadas, y yo les he dado dos cifras que nos parece que son muy interesantes a esos efectos.

En relación con la tolerancia cero al volante en materia de drogas, también les quiero decir que, además de lo que les he comentado, nos falta saber mejor no solo la capacidad analítica de nuestros laboratorios y asignar los recursos porque esos controles son bastante más caros que los de alcoholemia, pero lo vamos a hacer, sino también perfilar mejor la separación entre responsabilidad administrativa y responsabilidad penal en esos casos. Ese es un tema que hemos de trabajar, y estamos trabajando con el Ministerio de Justicia para perfilar mejor ese deslinde, pero, en todo caso, sin renunciar en absoluto, como les he dicho, al objetivo de tolerancia cero en materia de drogas al volante para esta legislatura.

Termino con tres referencias muy rápidas. Perdóne, señor presidente, pero han sido tantas intervenciones y tan exhaustivas que, si no contesto, parecería que no he prestado atención o que no tengo el adecuado respeto institucional. El señor Jane se interesa por los luminosos azules. Los vehículos de bomberos, ambulancia y protección civil son los más afectados por los luminosos azules. Los vehículos de policía ya se encuentran dotados en estos momentos de dispositivos luminosos de color azul que les facilitan el acceso para que en todos los casos que hemos hablado, y de eso se trata, lleguen lo más rápidamente posible y con la mayor facilidad posible al lugar de destino. El caso policía está resuelto, no así el caso de bomberos, ambulancias y vehículos de protección civil. Conforme a los anexos del Reglamento general de vehículos, utilizan para su señalización en la vía dispositivos luminosos de color amarillo auto, la denominada señal V-2, como usted sabe, vehículo obstáculo en la vía, y este tipo de dispositivos es más propio de los vehículos de recogida de residuos, de obras de servicios, donde la señalización del vehículo se pretende

utilizar no para avanzar entre el tráfico y llegar más rápidamente al destino, sino para ser visto por el resto de usuarios de la vía. En países vecinos como Francia y Portugal estos vehículos cuentan además, como usted ha señalado muy bien, con dispositivos de color azul, y de hecho, ante una emergencia transfronteriza, es deseable que todos los vehículos tengan el mismo tipo de luminoso. Por ello, la Dirección General de Tráfico va a modificar los anexos del Reglamento general de vehículos para permitir que todos esos vehículos que he señalado y que hasta ahora no cuentan con ese dispositivo color azul por el que su señoría se interesaba cuenten con él. Le doy respuesta afirmativa y, como vamos a trabajar en común, sepa que la Dirección General de Tráfico ya está trabajando, como he dicho, en la modificación del anexo del Reglamento general de vehículos para ese fin. Incentive usted a la directora general de Tráfico, que la tiene muy predispuesta, en esa dirección, que va a ir muy bien.

En relación con Suecia, que mencionaba la señora De las Heras, tenemos prevista una visita institucional. Yo no sé si el presupuesto de la casa, del Congreso de los Diputados, en estos momentos permitirá que haya una visita institucional conjunta de la Dirección General de Tráfico y de la Mesa y portavoces de la Comisión. No es mi responsabilidad. En todo caso, le digo que la dirección general la va a hacer. Nos encantaría poderla hacer conjuntamente con una representación de esta Comisión porque compartimos, como ha dicho la señora De las Heras, efectivamente, la visión cero del modelo sueco y en ese sentido creo que estas visitas de carácter institucional y de trabajo tienen sentido en casos como el que nos ocupa. Nosotros lo vamos a hacer, estaremos encantados, si es posible, señor presidente, y si lo estima, lógicamente, la Mesa que la hagamos conjuntamente, o la hagan conjuntamente con la Dirección General de Tráfico.

También quiero decirle que en el empeño de ese objetivo cero, señora De las Heras, pretendemos modificar el Consejo Nacional de Tráfico para elevarlo de rango. Es una manera también de potenciar la política pública de seguridad vial y en ese sentido estamos trabajando. En cuanto a los baremos, las comisiones de baremación de indemnizaciones, como aquí hay representantes de las víctimas que nos están viendo lo quiero decir de manera especial, se están reuniendo y en verano de este año ya tendremos un primer borrador de ese proyecto de nueva baremación por las víctimas, por los siniestrados.

Como no me puedo extender más, simplemente quiero decirles que tengo aquí unos datos que pueden ser de su interés —con esto termino, señor presidente, aunque tengo más datos—, ya que el señor Cantó se interesaba por la mejora de las carreteras y aludió, como dije antes, incluso a lo que costaba cada metro de guardarraíles. Si no recuerdo mal, ha dicho 4,3 euros. **(El señor Cantó García del Moral: 44)**. Perdón, 44 euros por metro. Señor Cantó y, en general, todos los portavoces, sepan que las recaudaciones de expedientes sancionadores y

tasas administrativas en toda España son utilizadas precisamente para acciones de mejora de las vías, así como para mejora de los sistemas de gestión del tráfico interurbano y para vigilancia de la circulación o de servicios administrativos al ciudadano y, con independencia de los recursos que se han generado en cada una de las provincias, aquí hay caja única y se distribuyen en función de las necesidades. Por otra parte, como sabe muy bien, señor Cantó, los titulares de las vías son los responsables y los competentes para la mejora y la conservación de las vías. Hay 88 titulares de vías. El Ministerio de Fomento es uno de esos 88 y es el titular del 17% del total de vías, pero hay 87 titulares más. Ellos son los responsables. Lo digo solo para que se den cuenta de que hay un trabajo enorme por realizar para mediante los convenios y acuerdos necesarios con esos 88 titulares —empezando, como es obvio, por el Ministerio de Fomento y con las comunidades autónomas, diputaciones y ayuntamientos—, mejorar las condiciones de esas carreteras que, como decía el señor Jané, es una de las tres ces en las que hay que trabajar para mejorar la seguridad vial. ¿Qué le corresponde a la Dirección General de Tráfico? Fundamentalmente la instalación de los pórticos de señalización e información y la vigilancia de las mismas y eso tiene mucho que ver con lo de los radares que señalaba el señor Jané.

Ahora de verdad no me quiero extender más. Espero haber contestado no a todo, pero sí a gran parte de sus preguntas, de sus inquietudes, de sus sugerencias, de sus críticas y, en todo caso, ahora hay un nuevo turno. Confío en que en sucesivas comparecencias del ministro y sobre todo de la directora general de Tráfico ante esta Comisión a lo largo de la legislatura seamos capaces de presentar un balance de resultados del que todos nos podamos sentir orgullosos porque habremos contribuido a mejorar algo que es fundamental, que es la seguridad, la salud y la vida de nuestros conciudadanos. Creo que es un objetivo por el que vale la pena que todos trabajemos juntos, como se ha manifestado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro, por sus explicaciones, con un nivel de detalle excelente para las señoras y señores diputados, lo cual siempre se agradece, y también la cantidad de información. En cualquier caso, ¿desean los señores portavoces un turno brevísimo para aclaraciones? **(Pausa)**.

Tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Intervengo de forma muy breve por la hora que es.

Señor ministro, ya le he comentado en mi intervención que nosotros creemos acertado continuar con la tolerancia cero en drogas, y con la regulación del alcohol y la velocidad, que son tres elementos que influyen muchísimo en la siniestralidad. No se han hecho más controles de drogas porque había impedimentos legales que se

solventaron en la legislatura pasada —y también es conveniente saberlo—, en la extracción de las muestras.

En cuanto a las carreteras convencionales y a su siniestralidad, todos somos conocedores de que es aquí donde se produce la mayor siniestralidad. Le diría, señor ministro, que atienda también a los núcleos urbanos, porque ahí se produce una alta siniestralidad. Con respecto a la formación, le agradezco la aclaración, que no aparecía en el organigrama del ministerio. Me alegro de que hayan hecho esta modificación y lo único que deseo es que sea algo más que una etiqueta, que realmente haya esa formación en seguridad vial. Ha hablado de la asignatura de educación cívica, de que aspiran a tener —entendiendo— un módulo en esa asignatura. Bueno, aspiran a tener algo que ya existía. Usted decía que quiere innovar, que quiere introducir un impulso nuevo. Pues le animaría a que sea algo más que un módulo en esa asignatura.

Por lo que se refiere al cómputo, no he criticado que quieran ir a un cómputo a treinta días; le he señalado la dificultad que eso implica —usted mismo lo ha comentado— y que nos preocupaba que eso conlleve la eliminación del cómputo inmediato de las veinticuatro horas. ¿Quiere eso decir que van a eliminarlo, que solo se van a centrar en el de los treinta días cuando dispongan de él, que por lo que me indica no sabemos cuándo va a ser? Nosotros le vamos a apoyar en esa voluntad de conseguir el cómputo real de los treinta días —no le quepa ninguna duda—, pero también vamos a ser exigentes. Ustedes han puesto empeño en esto y les vamos a exigir que lo cumplan.

Finalmente, en cuanto a los recortes presupuestarios, quiero decirle que, evidentemente, dichos recortes pueden influir en la seguridad vial o no si se hace bien, lo que ya se estaba haciendo. Por tanto, no nos pongamos la tiritita antes que la herida.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Jané, portavoz de Convergència i Unió.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Voy a intervenir con brevedad atendiendo la hora.

Quiero agradecer al señor ministro sus respuestas y hacerle algunas pequeñas precisiones. No hemos hablado de límites de velocidad, pero ha dado una cifra muy importante el señor ministro. La mayoría de accidentes no se producen donde el límite es más alto, en las autopistas y autovías, por lo que en ocasiones incluso elevar algo el límite en autopistas y autovías no es dramático a efectos de accidentes. A veces se quiere estigmatizar el límite máximo cuando se demuestra que no es en esas vías de alta capacidad donde se producen los accidentes. Es, pues, una precisión sobre la que debemos reflexionar con serenidad, es uno de los puntos de la agenda. Otro punto de la agenda que le traslada Convergència i Unió es que deberíamos aumentar las atribuciones que tienen las dos administraciones que ya tienen servicios propios de tráfico, Cataluña y el País Vasco, porque ellas son las

que tienen sus cuerpos de seguridad patrullando por las carreteras, las que aplican la pérdida de puntos y después no pueden, por ejemplo, llevar a cabo la tramitación de la pérdida del permiso cuando esos puntos han llegado a agotarse. Aquí hay un sinsentido. No tiene ninguna razón de ser que no se dé un mayor ámbito funcional a las administraciones de la Generalitat de Catalunya y del País Vasco. Nosotros tenemos propuestas que iremos trasladando a la Comisión a lo largo de esta legislatura.

Señor ministro, aquí hay una persona a la que quiero mucho, doña Mar Cogollos, presidenta de Aesleme, de la Asociación estatal de lesionados medulares. Ella sabe muy bien que yo exijo que la educación vial sea un módulo obligatorio para cualquier alumno de primaria o secundaria, obligatorio porque la mayoría van a ser después conductores. Ya lo planteé cuando se elaboró la Ley Orgánica de Educación y —Mar Cogollos lo sabe perfectamente— me quedé muy solo entonces. Por tanto, bienvenido que ahora vuelva a incluirse en la educación cívica y constitucional, pero hagámoslo de tal manera que aquel que solo hace primaria, obligatoriamente haya tenido que pasar por ese módulo de concienciación, porque es bueno para todos, sobre todo para él.

Termino ya. Antes aludía el señor ministro —con razón— a los accidentes con víctimas. Pongamos en valor las buenas publicaciones de su ministerio, señor ministro. Tiene unas publicaciones excelentes en cuanto a datos y cifras de siniestralidad vial. Tengo aquí las del año 2010, que son muy pedagógicas. Aunque no esté el observatorio como tal, le pido que continúen con estas publicaciones, que son muy útiles. En el año 2010 —empieza así la publicación— se produjeron en España 85.503 accidentes de circulación con víctimas, entendiéndose como tal aquel en que una o varias personas resultan muertas o heridas y está implicado al menos un vehículo en movimiento. Por tanto, está bien catalogado ese concepto al que se refería el señor ministro por sus propios servicios del ministerio y de la DGT, que han trabajado con gran profesionalidad en el ámbito de las cifras. Sea cual sea la metodología que adopten, hagan esas publicaciones que son útiles para todos. Y si la Comisión tiene ocasión de visitar la DGT, también tendremos oportunidad de comentar todos estos aspectos.

En cuanto a los rotativos en azul, celebro su promesa. Sepa que este grupo ya tiene presentada una proposición no de ley. Por tanto, en la próxima sesión la votaremos y esperemos que esta vez se cumpla. Se ha votado en cada legislatura y, a la hora de la verdad, el Gobierno de turno acaba no cumpliéndola. Me fío de su palabra, señor ministro. Sabe que le conozco bien y estoy convencido de que llegaremos a ese acuerdo. Que un vehículo prioritario de emergencias tenga la consideración de un tractor no es lo más adecuado.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora tiene la palabra el señor Cantó, portavoz del Grupo Parlamentario Unión, Progreso y Democracia.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Simplemente quiero agradecerle la comparecencia y las respuestas, señor ministro. Nos gustará comprobar que realmente desde su ministerio se implican en reforzar lo que para nosotros es algo fundamental, como es la educación de nuestros niños y jóvenes, también en el ámbito del carné de conducir.

Hay algunas cuestiones a las que no me ha respondido. Entiendo que ha sido no solamente por falta de tiempo, sino porque quizá no esté de acuerdo con lo que he planteado. Nos gustaría que hubiese una coordinación mucho mayor entre el ámbito estatal, autonómico, diputación y ayuntamientos. Nos parece que hay mala coordinación, falta de recursos y dudas competenciales. Nos parece importante volver hablar de que es necesario que la Administración asuma su responsabilidad, ya que parece que siempre la asumen los mismos. Hay multitud de deficiencias en nuestras vías públicas y en nuestras señalizaciones. Hay ayuntamientos que deciden —si me permite la expresión— por su cara bonita colocar determinados bolardos o estructuras en las calles que son auténticas trampas mortales para motoristas o coches. En fin, nos gustaría que se hiciera algo más al respecto.

Para terminar, me felicito de que el ministro tenga la intención de cambiar esa puntuación que acaba decidiendo cuáles son los pluses del sueldo de nuestros guardias de tráfico. Me parece que es una medida muy inteligente y que va en la línea de lo que los ciudadanos esperamos de nuestros agentes.

El señor **PRESIDENTE**: La portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Bravo, renuncia a su turno. Por tanto, señor ministro, tiene usted la palabra.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Fernández Díaz): Muchas gracias, señora Bravo, por renunciar a su turno. **(Risas)**. Interpreto que no es que no tenga nada que decir, sino que está de acuerdo con el ministro y lo va a apoyar. **(La señora Bravo Ibáñez: Eso es. Se lo agradezco)**.

Le doy las gracias también al señor Corcuera y le contestaré brevemente. No quiero incidir en las diferencias legítimas y normales, pero le podría decir que si el tema jurídico en cuanto a los controles por drogadicción se resolvió en la anterior legislatura, ¿por qué no se hicieron? Si ya lo tenemos hecho, fenomenal, porque eso nos va a facilitar el trabajo. En todo caso, insisto en que no vengo aquí con voluntad de confrontación, sino todo lo contrario, con voluntad de seguir avanzando en la senda seguida por esta Comisión permanente no legislativa. La conozco bien, aunque nunca he pertenecido a ella; no tanto como ustedes, pero les puedo asegurar que conozco bien sus trabajos, a algunos de sus protagonistas y los frutos que ha dado. Sería un ignorante —y, evidentemente, pretendo no serlo— si no aprovechara sinceramente lo que para el patrimonio político significa que esta Comisión trabaje junto a la Dirección General de Tráfico y al Ministerio del Interior en esa política de

Estado que consiste en mejorar la seguridad vial y conseguir que haya cada año, cada mes y cada día menos pérdida de vidas en las carreteras españolas. Así de claro.

¿Cuándo va ser lo de los treinta días? Ha dicho que nos va a apoyar, pero que va a ser exigente. Me parece muy bien. ¿Cuándo va a ser? Yo lo he dicho, señor Corcuera, es un objetivo de legislatura. Evidentemente, eso no quiere decir que vayamos a esperar hasta el final de la legislatura, que siempre es un concepto temporal indeterminado o jurídico indeterminado. En todo caso, en principio son cuatro años, pero vamos a trabajar desde ya. Veremos cómo lo hacemos, porque vamos a intentar llegar a convenios con el Ministerio de Sanidad, con las comunidades autónomas, con el sistema sanitario, en definitiva, con el Ministerio de Justicia, por los partes de defunción, etcétera, y eso lo vamos a tener que ir haciendo gradualmente. Es muy complejo, pero el hecho de que no sea no ha de ser una excusa, un pretexto, una coartada para que no lo acometamos, sino que ha de ser un estímulo para hacerlo sabiendo que es un reto importante que nos hemos puesto por delante. Creo que existe la lealtad y la confianza mutua de que estamos haciendo todo lo posible, y estamos avanzando gradualmente, que es fundamental, sin que eso vaya en menoscabo, obviamente, del legítimo derecho de crítica y de control político que tienen sus señorías, faltaría más.

Han hablado el señor Jané, el señor Cantó y el señor Corcuera del tema de la educación vial, que ya hay un módulo en la hasta ahora educación para la ciudadanía. Lo que yo pretendo, y si ustedes nos apoyan creo que tendremos más fuerza para conseguirlo —porque yo tengo por lo menos tanto interés como ustedes, como es obvio, se lo puedo asegurar—, es que esté en el sistema educativo cuanto antes —hablaban del nivel primario, cuando menos, como decía el señor Jané—, y con mayor intensidad. Si hay iniciativas en el Pleno en esa línea —no es que yo esté dando aquí ideas—, bienvenidas sean, porque en el Ministerio del Interior, la Dirección General de Tráfico ha hablado con el Ministerio de Educación y tenemos el máximo interés en que así sea, porque al igual que ustedes compartimos esta idea, ya que somos conscientes de la importancia de la formación y de la educación a estos efectos en lo que es un problema de Estado; creemos que es fundamental que esté presente en nuestro sistema educativo de la mejor manera posible. Hagamos fuerza yendo todos juntos en esta dirección. No les puedo decir más que yo voy a estar junto a ustedes, y todo lo que nos ayuden se lo vamos a agradecer.

Por supuesto, como ha dicho el señor Corcuera, en los núcleos urbanos también, soy muy consciente de ello. Hablaba antes el señor Cantó —lo uno con lo que usted decía— de una falta de coordinación, etcétera, y aludía a ayuntamientos que colocan bolardos. Seguro que lo saben, pero en todo caso conviene que lo diga el ministro del Interior en esta comparecencia ante la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y, por tanto, con relevancia institucional. Hay ayuntamientos que para

atraer el turismo o atraer a visitantes dicen: aquí los motociclistas no tienen que llevar casco, zona libre de casco. Antes yo he dicho que el 24% no llevaban casco —acuérdesse—, pero es que hay ayuntamientos que hacen publicidad de que ahí se puede circular sin llevar casco, o sea fíjese usted si es necesario que la educación y la formación no termine en el nivel primario, señor Jané. Esto tiene mucho que ver, evidentemente, con la coordinación institucional, con la concienciación, etcétera, pero es que tenemos ayuntamientos de todos los colores políticos que están haciendo estas cosas. Fíjense hasta qué nivel llega la irresponsabilidad y, por tanto, el camino que tenemos por recorrer juntos, señor Cantó, señor Jané y señor Corcuera, ya que esto nos afecta a todos.

Me ha hablado el señor Jané del tema de la velocidad, y estoy totalmente de acuerdo. Yo he aludido al incremento de la velocidad en autovías y autopistas, a los 30 kilómetros/hora de una circulación cómoda y amable. El 75% de los accidentes y de las lesiones se producen en las carreteras secundarias, mientras que efectivamente en las autopistas y autovías se distribuye el 25% restante y, por tanto, la modificación de los límites de velocidad, subiéndolos un poco, desde el punto de vista de la siniestralidad y de la accidentalidad no tendría tanta incidencia. Hemos de tener en cuenta ahora de manera particular una variable más en esa ecuación, que es Kioto y la incidencia real en la contaminación. O sea, los derechos de emisión o de contaminación que está comprando el Gobierno del Reino de España en estos momentos en cumplimiento del Protocolo de Kioto están incidiendo en el déficit de una manera brutal. Hemos de medir muy bien, antes de modificar los límites de velocidad, el impacto ambiental en términos de contaminación para ponerlo en relación con una realidad que hasta ahora nos ocupaba y nos preocupaba relativamente poco y que ahora preocupa y ocupa al Gobierno. Estamos gastando un dineral en la compra de derechos de emisión. No tendría mucho sentido que, sin medir antes el impacto ambiental en términos de contaminación, modificáramos los límites de velocidad. Ahora, una vez hecha esa comprobación previa en términos de impacto ambiental, de contaminación, estoy abierto a lo que ha planteado el señor Jané. En cuanto al permiso del luminoso azul, si presenta la proposición no de ley le aseguro que el Grupo Popular votará a favor, porque el Gobierno está a favor, en los términos que me he manifestado, de esa iniciativa.

Ha planteado el tema de que sean las autoridades autonómicas del País Vasco y de Cataluña, en la medida en que tienen transferida la competencia en materia de tráfico, de circulación de vehículos a motor, y que ejercen el control de esa competencia a través de los Mossos d'Esquadra en las carreteras catalanas y de la Ertzaintza en las carreteras del País Vasco, las que tengan también la competencia relativa a la retirada del permiso de conducción de vehículos. Decían que no tiene sentido que no la tengan. Sí tiene sentido, señor Jané, que no tengan esa competencia ni la Generalitat ni el Gobierno vasco.

¿Sabe por qué? Porque cuando se agota el saldo de puntos y, en consecuencia, te han de retirar el permiso de conducir, resulta que hay conductores que ese saldo de puntos lo ha ido perdiendo a lo largo del territorio nacional, que han sido las diversas jefaturas provinciales de tráfico las que han llevado a cabo esa retirada de puntos. Las competencias de las carreteras tienen algún paralelismo con las competencias de las cuencas fluviales. Que sea la autoridad de una parte del territorio la que retire el permiso para circular por la totalidad del territorio cuando la infracción, además, se ha producido en la totalidad del territorio, tiene poco sentido. Parece razonable que sea una autoridad nacional única la que tenga esa competencia. Fíjese que no estoy hablando desde el punto de vista constitucional; estoy hablando hasta ahora desde el punto de vista del sentido común, lo que pasa es que la Constitución en lo jurídico tiene que ir acompañada del sentido común. No tiene mucho sentido —insisto— que sea una autoridad de una parte del territorio la que retire el permiso para circular por todo el territorio nacional, sobre todo cuando la infracción de la que ha traído causa la retirada de una parte de los puntos se ha hecho en la totalidad del territorio y, en consecuencia, la retirada de la vigencia del permiso de conducción, la han hecho esas diversas autoridades y el permiso de conducción es para la totalidad del territorio nacional. Es una reflexión que le aporto, señor Jané, para que se dé cuenta de que, visto desde una perspectiva territorial parcial, eso puede tener sentido, pero es una competencia —estamos hablando del carné de conducir— para circular en todo el territorio nacional y como sabe, en todo el territorio de Europa, etcétera. Fíjese las consecuencias que tiene cuando por mor además del espacio Schengen, ese vehículo está circulando por el conjunto de Europa. Por tanto, ese tema

tiene unas consecuencias que hacen que le tenga que decir, con toda franqueza, que no estoy a favor de esa transferencia, pero no por ser esencialista sino porque entiendo que es una competencia que está muy bien en los términos en que está transferida actualmente. Ir más allá generaría disfunción, por no aludir a incomprendiones y recursos jurídicos que tendrían resultados que presumiblemente no serían deseables desde el punto de vista de un funcionamiento integrador del sistema.

Por último, señor Jané, en relación con las publicaciones, no tenga preocupación. Aunque en el observatorio como tal, con esa personalidad jurídica, que ahora es superior, la identificación de denominación no exista, las publicaciones van a seguir existiendo, entre otras cosas porque existen mucho antes de que se creara el Observatorio nacional de seguridad vial por parte de un Gobierno del Partido Popular. De hecho, existen desde el año 1963, lógicamente con los medios del momento, pero existían antes del observatorio y van a seguir existiendo después del observatorio. En ese sentido, no se preocupe que las seguirá teniendo a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro, por su exposición tan exhaustiva. Quisiera agradecer también la presencia de la directora general de Tráfico y de su equipo, así como de representantes de asociaciones de víctimas. Por otra parte, señor ministro, aceptamos muy gustosamente la invitación que nos formula para visitar la Dirección General de Tráfico y vamos a tratar de hacerlo cuanto antes. Para ello y para otros temas convoco a los señores portavoces y miembros de la Mesa aquí mismo, no hace falta que cambiemos de sala, a la reunión de Mesa y portavoces.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y treinta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

