



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 537

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JORDI JANÉ I GUASCH

Sesión núm. 18

celebrada el martes, 28 de marzo de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

Celebración de la siguiente comparecencia para informar en relación con el estudio de las sanciones en materia de tráfico:

— Del señor director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial, Intras (Montoro González). (Número de expediente 219/000565.).....

2

Se abre la sesión a las doce del mediodía.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, con puntualidad, como siempre, vamos a dar inicio a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados. Hoy tenemos entre nosotros la satisfacción de dar la bienvenida una vez más a don Luis Montoro, que dirige el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial, que ha realizado ya ante esta Comisión diversas comparecencias, importantes todas ellas, sobre temas relativos, por ejemplo, a la actual Ley del permiso por puntos, que entrará en vigor el próximo 1 de julio, y hoy el profesor Montoro comparece ante la Comisión en este ciclo de comparecencias que hemos iniciado para la posible, y cuyo logro esperamos reforma del Código Penal sobre delitos y sanciones en materia de tráfico. Es un ámbito importante; las comparecencias que hemos celebrado han tenido una gran repercusión mediática y por la entidad también del profesor Montoro le hemos dedicado una sesión expresa de esta Comisión de Seguridad Vial. Por tanto, sin más preámbulos, le damos una vez más la bienvenida y le expresamos, profesor Montoro, la palabra.

El señor **DIRECTOR DEL INSTITUTO UNIVERSITARIO DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL, INTRAS** (Montoro González): Quiero en primer lugar agradecerles que me hayan invitado una vez más a esta Comisión sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico, en este caso para hablar de la reforma de la normativa penal en relación con los delitos de la seguridad en el tráfico. Quiero, en segundo lugar, desde mi libertad, felicitarles por la oportunidad y la necesidad que existe de abordar este asunto tan importante en la Comisión. Me van a permitir SS.SS. en este contexto que antes de entrar en el tema para el que se me ha citado les haga previamente unos breves comentarios que enmarquen, contextualicen y también justifiquen lo que voy a plantearles.

Les recuerdo que en los últimos diez años, como consecuencia de los siniestros de la circulación, han muerto en accidente en nuestro país cerca de 57.000 personas —como si hubiera desaparecido una ciudad media, como Huesca o Segovia— y ha habido desde el año 1996 alrededor de 1,5 millones de heridos según las estadísticas oficiales, más de 8 millones según nuestros propios datos y las empresas de seguros del automóvil, y aunque sea secundario frente al dolor humano del accidente, les recuerdo también a SS.SS. que en la última década el coste económico de este problema ha sido de unos 160.000 millones de euros. Curiosamente, hace unos días la Universidad de Oxford hizo una valoración de lo que habrían costado las enfermedades cardiovasculares en los últimos diez años en España y el cálculo era de 70.000 millones, es decir, bastante menos de la mitad que los accidentes de tráfico. Es decir, los accidentes de tráfico nos han costado en la última década, han costado

al pueblo español unos 25 billones de las antiguas pesetas, que creo que vienen a representar aproximadamente el 2 por ciento del producto interior bruto, algo que tampoco puede permitirse nuestro país.

Podemos preguntarnos dónde están las causas explicativas de este serio problema y también podemos preguntarnos cuáles debería ser las actuaciones prioritarias que tendríamos que desarrollar para acabar con él, actuaciones que generalizando —y, señor presidente, sería conveniente también que algún día esta Comisión abordara cada uno de los puntos que voy a comentarles— tendrían que dirigirse de manera global y sincronizada a los grandes componentes de la seguridad vial: las carreteras por las que circulamos, los vehículos que tenemos en nuestro país, que presentan muchos problemas, todo lo que hace referencia al operador humano y a su formación, en muchas ocasiones extraordinariamente deficitaria, y, por último, la supervisión policial existente y las normas que regulan la convivencia humana en la carretera. Precisamente en este cuarto gran elemento explicativo de la seguridad vial, la norma y su control, se enmarca el tema que SS.SS. se han propuesto abordar: la reforma del Código Penal en materia de delitos de tráfico.

Considero plenamente justificado y oportuno este objetivo de la Comisión respecto del posible endurecimiento legal de determinadas conductas de riesgo en el tráfico y de que algunas de ellas —a las que luego me referiré de manera muy concreta— sean tipificadas de manera clara y explícita como delito, algo que por cierto se debería haber hecho hace tiempo, entre otras cosas por las siguientes razones. Es una demanda social con largo historial y sin embargo con corto impacto en las leyes. Es algo en lo que reiteradamente han insistido personalidades, investigadores y organismos de la Administración. Es también algo coherente con el derecho comparado, que muestra claramente a España como uno de los países más tolerantes con los delitos del tráfico. Es justo con las víctimas de los imprudentes al volante, que ven en ello una impunidad absolutamente intolerable. Y es bueno, y vital, diría yo, para la seguridad de todos y desde luego para evitar los accidentes de circulación, aunque esto no quiera decir —debe de quedar bien claro— que esta sea la única solución para acabar con los accidentes de tráfico, pero sí una solución más que sumada a otras seguro que dará frutos positivos.

Quiero decir a SS.SS. que no estamos haciendo nada nuevo. Si se analiza la historia, se puede comprobar que nuestros antepasados, en sus reglamentos y en sus leyes, fueron bastante más contundentes que nosotros con los infractores de riesgo en el tráfico. Les voy a poner solo tres ejemplos. Una de las primeras sanciones de la que tenemos noticia se produjo en Egipto en el año 2800 antes de Cristo. Según un antiguo papiro de la época, un conductor de carro borracho es arrestado por chocar y derribar la estatua de la diosa Athor. Se le juzgó y le se encontró culpable. La pena fue colgarle de la puerta de la taberna donde se había emborrachado, dice el papiro,

hasta que los animales carroñeros redujeron su cuerpo a huesos. En Madrid, el 5 de octubre del año 1500, se reúne el Concejo y aprueba la siguiente ordenanza para intentar controlar, señor presidente, la loca velocidad de los carreteros y frenar con ello los accidentes en las calles. Se prohibió que los aguadores vayan corriendo con los asnos, porque topan y derriban muchas personas y causan muchos daños, y se acordó que cualquier carretero que fuera por la calle o carretera trotando o corriendo tendría diez días de cadena para la primera vez y el doble para la segunda, con escarmiento público y retirada temporal o definitiva de la licencia. En cierto modo son los antecedentes del carné por puntos. Y para finalizar este breve recorrido histórico y quitarles las culpabilidades a SS.SS. si finalmente endurecen el Código Penal en materia de tráfico, quiero decirles, yo que vengo de Valencia, que el arzobispo, virrey y capitán general de Valencia, Juan de Ribera, en 1584 dictó una disposición mediante la cual se ponía pena de excomuniación mayor a todo aquel que dejare aparcado o transitar con su carro desde el mediodía al anochecer por las calles por las que había de pasar la procesión de san Vicente Mártir, san Vicente Ferrer, el Corpus o Nuestra Señora de Agosto. Es evidente que ahora somos mucho más tolerantes.

Dentro de los elementos explicativos del accidente, hay una general coincidencia en todas las investigaciones de que entre el 70 y el 90 por ciento de los siniestros están causados por el comportamiento humano. Dentro de este, atiendan sus señorías, hay tres factores de riesgo clave: el alcohol, la velocidad y las distracciones. Esto significa que tan solo si se lograra el control de la velocidad y del alcohol, de manera directa o de manera indirecta, se podría evitar alrededor del 40 por ciento de los accidentes de tráfico. Además y respecto de otros fallos humanos como las distracciones, el sueño o la fatiga y de otros fallos que existen al volante, el alcohol y la velocidad presentan unas características sobre las que quiero llamar la atención de sus señorías. Primero, son claramente evitables y controlables por parte del conductor, cosa que es más difícil, por ejemplo, con la distracción; en segundo lugar, son claramente medibles y claramente objetivables, tanto por el conductor como por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad; en tercer lugar, son por ello fácilmente regulables por la norma, si es que hay voluntad para hacerlo, y en cuarto lugar, son de un riesgo extremo, sin que exista sobre este asunto ninguna duda en los expertos que investigan y trabajan en materia de seguridad vial. Por ello coincido con el director general de Tráfico en que al menos en un primer momento —reitero, en un primer momento— estas serían las dos conductas de riesgo cuyo tratamiento habría que modificar en la normativa penal con límites directos, como ocurre en la mayor parte de los países de nuestro entorno, límites en lo que también coincido con lo propuesto por don Pere Navarro, tanto para el alcohol como para la velocidad, ya que se encuentran en línea con los de otros países que tienen una larga tradición en materia de seguridad vial y que, como expondré a con-

tinuación, también están justificados desde el punto de vista de científico.

En relación con el tema del alcohol, les he comentado que, junto con la velocidad, es uno de los grandes factores de riesgo y es importante que sepan ustedes que es uno de lo más estudiados en el ámbito de la seguridad vial. He revisado, señor presidente, 500 estudios científicos, elegidos al azar, sobre los efectos del alcohol en las capacidades psicofísicas de los conductores. En estos 500 estudios científicos elegidos al azar, el cien por cien de las investigaciones afirman que inevitablemente una tasa de un gramo de alcohol por litro de sangre afecta a la siguientes capacidades: deteriora el tiempo de reacción, algo que es vital para anticiparse al accidente; altera la trayectoria correcta del vehículo que se maneja; afecta de manera importante a la atención del conductor; deteriora la coordinación necesaria para el manejo de una máquina de tanta precisión; interfiere de manera relevante en el procesamiento de la información; la toma de decisiones del conductor queda alterada; se deteriora seriamente la visión, desde la interferencia en la visión binocular hasta una alta propensión al deslumbramiento; se incapacita al sujeto para tener una percepción adecuada de lo que sucede a su alrededor; hay una fuerte afectación de las capacidades psicofísicas; disminuye el nivel de alerta del sujeto, dado que el alcohol, como bien saben ustedes, es una sustancia depresora del sistema nervioso central; y se altera el comportamiento, sobre todo en algo que es clave en la toma de decisiones y vital para explicar el accidente, que es la disminución en la percepción del riesgo. Estos datos cuestionan de manera evidente la peculiar redacción que tenemos en el Código Penal de nuestro país en cuanto a estar bajo los efectos o bajo la influencia del alcohol. Llevar una tasa de un gramo de alcohol por litro de sangre, que es el doble de lo permitido en el caso de un conductor normal y mucho más en el caso de un profesional o novato, conlleva necesariamente graves alteraciones psicofísicas que son la antesala del accidente, riesgo ante el que la norma no puede ser ni abstracta, como lo es actualmente, ni tolerante, muy al contrario de lo que sucede, por cierto, en la mayor parte de los países de nuestro entorno.

Respecto de la velocidad, ya nos advirtió el doctor Gregorio Marañón cuando afirmó: En este siglo acabaremos con las enfermedades, pero nos matarán las prisas. La velocidad es el otro gran factor de riesgo ante el que también somos muy tolerantes, quizá porque en el fondo es un valor social, algo consustancial con la propia sociedad, y no hay que olvidar que al final conducimos como vivimos. Los peligros objetivos de la velocidad excesiva o inadecuada son muchos; de entre ellos se podrían destacar especialmente tres grandes grupos que merecería la pena, aunque no lo voy a hacer, desarrollar. En primer lugar, la velocidad directamente provoca accidentes; en segundo lugar, la velocidad agrava de manera importante las consecuencias de los accidentes, y en tercer lugar, quizá lo más importante y en lo que menos se suele reparar es que la velocidad

complica cualquier fallo humano que pueda haber, incluso mecánico, como la distracción. El abordaje del problema de la velocidad, si de verdad queremos hacerlo, tiene todavía mejor solución que el del alcohol. El sujeto puede controlar la velocidad de manera fácil y objetiva mediante su cuentakilómetros y con otros instrumentos como los limitadores, y, a su vez, otra facilidad que tiene el control de la velocidad es que puede ser fácilmente detectada por los radares. Teniendo en cuenta este hecho y sobre todo —algo en lo que no me cansaré de insistirles a sus señorías— que el riesgo en el tráfico se comparte con los otros usuarios de la vía, en la mayor parte de los países desarrollados, Japón, Estados Unidos, Francia, Alemania, Inglaterra, Suiza, Irlanda, se ha dado un tratamiento penal muy duro a determinadas infracciones de los límites de velocidad, lo que ha provocado curiosamente dos hechos que quiero resaltarles: una importante disminución de los accidentes de tráfico y finalmente algo que podría en principio parecer inesperado, una amplia aceptación social de la medida, sobre todo cuando estamos hablando de excesos muy altos.

Considero también apropiada la propuesta de llevar a la vía penal por conducción temeraria los excesos en más de 60 kilómetros por hora del límite permitido. Este exceso es claro frente a la abstracta fórmula actual de exceso de velocidad desproporcionado, y además —esto es muy importante que lo sepan ustedes— está dentro de los límites penales establecidos por los países que he mencionado anteriormente y por otros que no he mencionado y que en general castigan por la vía penal superar la banda de los 40 a los 60 kilómetros por hora. Me van a permitir SS.SS. obviamente que les dé algunos datos y algunos argumentos científicos en relación con mi propuesta. Solo como ejemplo analizaré lo que significa pasar en un núcleo urbano de 50 a 110 kilómetros por hora, que sería el exceso penalizado. A 110 kilómetros por hora se recorren 30,56 metros por segundo. Es como caerse desde 48 metros de altura, es decir, unos 14 pisos. La distancia de reacción de un conductor es de unos 22 metros; la distancia de frenado es de 70 metros. Según las condiciones del vehículo y de la vía, se pueden necesitar entre 90 y 180 metros para frenar. El campo visual es de solo 40 grados. Pero, atención, y quizás esto sea lo más importante, a más de 55 kilómetros por hora, la mayor parte de los atropellos a peatones suelen ser definitivamente mortales. En autovía o autopista lo que se propone es penalizar pasar de 120 a 180. Pues bien, según un estudio muy amplio, del que yo les voy a decir solo una frase, del Transport Research Laboratory de Gran Bretaña, entre 120 y 180 kilómetros por hora, por cada 2 kilómetros que se baje la velocidad hay un 7 por ciento menos de muertos. Si en autovía o en autopista se circula a 180 kilómetros por hora, el campo visual útil es de menos de 30 grados, se recorren 50 metros por segundo: es como caerse desde 128 metros, es decir, desde unos 36 pisos de altura; ante cualquier fallo técnico o ante cualquier fallo humano, y este es el problema,

el control del vehículo es muy, muy complicado, y recuerden lo que les decía, el riesgo en el tráfico se comparte y se impone al resto de los usuarios.

En España, pese a ser un país de alta siniestralidad, ustedes lo saben, aunque la cosas están mejorando en los últimos tiempos, estamos en límites de velocidad genéricos medio-altos en comparación con otros países. No se trata ahora, ni es lo que yo quiero plantearles, de que se revisen los límites de velocidad, pero sí de que los actuales se respeten y se penalicen los excesos de riesgo elevados. En este contexto, reparen SS.SS. en estos datos que les voy a dar sobre velocidad y accidentes de tráfico, unos datos muy breves, a los cuales podría añadir otros muchos. En Estados Unidos pasan de 89 a 105 kilómetros por hora, de 55 a 65 millas, y se produce un aumento de muertes en casi un 20 por ciento. En Australia pasan de 100 a 110 kilómetros, de 62 a 68 millas, y aumentan los muertos en más de un 15 por ciento. En Inglaterra, cuando pasan 110 a 100 kilómetros por hora los accidentes de tráfico con víctimas bajan en un 19 por ciento. En Suiza, que por cierto acaba de poner el límite de velocidad en autovía y autopistas en 80 kilómetros por hora, cuando pasan de 130 a 120 kilómetros por hora los accidentes mortales descienden en un 12 por ciento. En Alemania, cuando reducen la velocidad en la ciudades de 60 a 50 kilómetros por hora los accidentes de tráfico descienden en un 20 por ciento. Fíjense, señorías, que en Estados Unidos, en los años setenta, cuando se encontraron con la trágica realidad de unos 100.000 muertos al año, aparte de otras estrategias, se pusieron como objetivo primordial y ustedes lo saben también el control y la penalización del alcohol y la velocidad y los resultados fueron una disminución de los muertos en casi la mitad.

Conducir sin permiso o sin licencia y otra de las cosas que quería plantear a sus señorías. La ordenada de origen de todo el sistema de seguridad en el tráfico se basa en buena medida en tener el permiso para poder conducir un determinado vehículo. La formación, la sanción, la responsabilidad, la aptitud, la equidad y, sobre todo, la seguridad se tambalean si en determinadas circunstancias no penalizamos duramente a aquellos que conducen sin permiso o sin licencia. Esto también es algo que hace tiempo descubrieron, y por lo tanto intervinieron en relación con ello la mayor parte de los países que nos rodean. Obviamente, no se pueden tratar igual todos los supuestos, es evidente, ya que no es lo mismo que una persona extranjera no haya canjeado su permiso o un ciudadano que no lo ha renovado sin haber sido sancionado que aquellos que nunca lo obtuvieron o aquellos a los que se les ha retirado por sanción o tras haber perdido todos los puntos en el nuevo sistema de carné por puntos. En estos casos, si no se endurece la norma en el ámbito penal, se estará permitiendo que personas de alto riesgo compartan, y este es el problema, con todos nosotros el peligroso espacio de la conducción y, además, en el caso concreto del sistema del carné por puntos, se perderá la eficacia del sistema, que en buena

medida se basa en el hecho de que solo circulen aquellos sobre los que hay garantías de que tienen los requisitos necesarios para poder hacerlo. Les advierto algo que conocemos muy bien. Para determinadas personas —y esto no es justo y además es peligroso— es muy rentable pagar la sanción y seguir conduciendo indefinidamente sin carné, algo que no debemos ni podemos tolerar. Es como si el pago permitiera ejercer una actividad de riesgo para la que uno de alguna manera ha sido suspendido.

Por otra parte, habría que contemplar también en el ámbito penal de manera clara aquellos casos en los que se ha provocado un accidente con resultado de lesión y especialmente de muerte y en los que concurren un cúmulo de circunstancias: reincidencia, alcohol, velocidad, omisión de socorro, etcétera. Les puedo asegurar a sus señorías, y lo digo con verdadera preocupación y profundo dolor, que los que trabajamos o investigamos en seguridad vial constatamos en estos casos y ante determinados sentencias una verdadera alarma social en nuestro país. Pero no solo eso, también palpamos esta inquietud —posiblemente esto les va a sorprender— fuera de nuestras fronteras, en las que se ha acuñado el término crimen folclórico para reflejar la realidad jurídica de nuestro país y designar las conductas graves de riesgo en el tráfico con resultado de muerte o lesión y que no tiene un severo castigo por parte de la justicia. Creo, señorías, que en estos casos tan claros por el cúmulo de circunstancias la ley tiene que acercarse más a la palabra duelo y no tanto a la palabra dolo.

Existen otros comportamientos de riesgo en el tráfico que podrían endurecerse en la actual normativa penal, pero al menos habría que hacerlo con las que se han mencionado, ya que son de una evidencia clara y además entendemos, por las razones expuestas, que en la actualidad se dan todas las circunstancias propicias para la modificación de la normativa penal en relación con los delitos de la seguridad en el tráfico. Sin embargo, sería recomendable, con el fin de que pudiéramos dar las máximas garantías y oportunidades a los ciudadanos, que, de cambiarse la norma, hubiera un periodo transitorio, que yo diría que no debería ser superior a un año, en el que se realizara desde las administraciones una importante campaña de difusión de las modificaciones en la norma, con el doble objetivo de divulgar el cambio y explicar y justificar el porqué del mismo, que es lo que yo he intentado hacer en mi intervención.

Casi para finalizar, quiero decirles que en los delitos con resultado de imprudencia podrían introducirse por parte del legislador parámetros para ayudar a juzgador a diferenciar la imprudencia grave de la imprudencia leve. Les menciono a título de ejemplo, muy sintéticamente, el sistema seguido por el Código Penal francés, que es muy claro. Artículo 222-20-1, Ley número 2003-495, de 12 de junio de 2003, artículo 2, Diario Oficial de 13 de junio de 2003. Fíjense ustedes lo que dice y con qué claridad lo expone: Cuando la torpeza, la imprudencia, el descuido, la negligencia o el incumplimiento

de una obligación legal o reglamentaria de seguridad o de prudencia prevista por el artículo 222-19 se cometa por el conductor de un vehículo terrestre a motor, el atentando involuntario contra la integridad de la persona que haya causado una incapacidad total de trabajo de duración inferior o igual a tres meses será castigado con dos años de prisión y multa de 30.000 euros. Las penas se elevarán a tres años de prisión y a multa de 45.000 euros cuando, primero, el conductor haya cometido una violación manifiestamente deliberada de una obligación especial de prudencia o de seguridad prevista por la ley o el reglamento diferente a las mencionadas a continuación. Segundo, cuando el conductor se encontrara en estado de embriaguez manifiesta o bajo la influencia de un estado alcohólico caracterizado por una concentración de alcohol en la sangre o en el aire espirado igual o superior a los índices fijados por las disposiciones legales o reglamentarias del Código de la Circulación o se haya negado a someterse a las verificaciones previstas por este código y destinadas a establecer la existencia de un estado alcohólico. Tercero, cuando resulte de un análisis de sangre que el conductor había hecho uso de sustancias o plantas clasificadas como estupefacientes o se haya negado a someterse a las verificaciones previstas por el Código de la Circulación. Cuarto, cuando el conductor no fuera titular del permiso de conducir exigido por la ley o el reglamento, o su permiso se hubiera anulado, invalidado, suspendido o retenido. Quinto, cuando el conductor haya sobrepasado en 50 kilómetros/hora o más la velocidad máxima autorizada. Y sexto, cuando el conductor, a sabiendas de que acaba de causar u ocasionar un accidente, no se hubiera detenido y tratarse así de sustraerse a la responsabilidad penal o civil en que hubiera podido incurrir. Las penas se elevarán a cinco años de prisión y multa de 75.000 euros cuando el atentando involuntario contra la integridad de la persona se haya cometido con dos o más de las circunstancias mencionadas en los números uno y siguientes del presente artículo. Con ese sistema —no lo defiendo, pero creo que tiene la ventaja de que queda muy claro— los tribunales tiene un criterio legal para diferenciar entre diferentes tipos de conductas que desembocan en un accidente de tráfico del que se deriven importantes lesiones para las personas o, en su caso, la muerte, y con este procedimiento, la aplicación de las circunstancias concurrentes en el comportamiento es racional y proporcional a las penas impuestas.

Ya para acabar, quiero agradecer de nuevo que me haya invitado a venir aquí y aprovecho para hacerles una reflexión como investigador, porque siempre he visto en esta Comisión personas especialmente sensibles, receptivas y preocupadas por los problemas. En este y en otros muchos temas, su obligación, evidentemente, es encontrar respuestas serias y rigurosas. Es evidente que la base sobre la que se asientan y se deben asentar, señor presidente, muchas leyes y acciones políticas, es el conocimiento, la ciencia. Una sociedad no puede tomar

decisiones de alto riesgo que afectan a las personas por la intuición, por el capricho o por la ideología. Pues bien, reflexionen respecto de cómo está la ciencia en nuestro país, qué apoyo hay para ella desde las distintas administraciones, cómo está en concreto la investigación en materia de seguridad vial, qué apoyo y qué ayuda se nos da a los investigadores. Confío en que sus señorías, que tienen sensibilidad, lo sabemos, y que tiene medios para hacerlo, nos ayuden a conseguir una investigación con el rigor que se merece y unos investigadores con los medios que necesitamos, porque en ello, estoy convencido que ustedes también lo piensan, nos va mucho a todos.

El señor **PRESIDENTE**: Sin ninguna duda, su intervención con los datos que ha aportado y su diagnóstico de las posibles reformas será muy útil a este Congreso de los Diputados a la hora de aprobar en esta legislatura la modificación del Código Penal que esta Comisión de Seguridad Vial está estudiando. Esperemos que al final la modificación no tenga el rigor del que el señor Montoro informaba al inicio, en el año 2800 antes de Cristo, con las fatales consecuencias que se daban para ese infractor en Egipto, pero sin ninguna duda, señor Montoro, nos movemos en una línea coincidente en esta Comisión.

Vamos a dar el turno a los portavoces de los grupos. En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Señor presidente, me sumo al agradecimiento que usted ha manifestado al señor Montoro, que comparece ante esta Comisión. Agradezco los trabajos que está haciendo el Intras para la implementación del carné por puntos y a la espera de que todas estas acciones que se están realizando redunden en lo que nos ha explicado en su comparecencia, en la reducción de los accidentes en el momento que se aplique esta sistemática. **(El señor vicepresidente, Jiménez Pérez, ocupa la Presidencia.)**

Tenía una serie de preguntas que hacerle pero ya me las ha respondido. Ha objetivado los temas del alcohol y de la velocidad, y uno de los que aquí parece ser que es difícil de objetivar, porque no hay conocimientos científicos, es el control cuando hay dopaje del conductor, con la claridad que nos ha explicado de la norma francesa, que cuando haya un gramo de alcohol por litro de sangre sea aplicable el Código Penal o que cuando se sobrepasen 60 kilómetros por hora, como dijo el director general de Tráfico, fuera posible también aplicar pena de cárcel. ¿Existe alguna viabilidad de objetivar o cuantificar una analítica para que el conductor fuera sujeto en este caso del Código Penal, de la misma forma que cuando estamos hablando de velocidad o de consumo de alcohol?

Ha hablado de 110 kilómetros por hora en ciudad. No es lo mismo correr a 110 kilómetros por hora en una autovía como la M-30 o en un carril con tráfico denso

que por la calle Velázquez o una más estrecha. Los daños que nos ha dicho que se han de tener en consideración, los 56 metros por segundo, no son los mismos en una vía con preparación y en la cual estamos hablando de 70 u 80 kilómetros por hora que los 50 en una ciudad. ¿Tiene alguna opinión para hacer algún discernimiento, una clasificación específica o un tratamiento en estas vías rápidas de 100 kilómetros por hora, que se pudiera aumentar o reducir la velocidad? ¿Cuál es su opinión sobre esta situación?

Finalmente, ha pedido más apoyo a las investigaciones. Esta Comisión está por ello. Si tiene alguna proposición que pudiéramos tener en cuenta en esta Comisión para darle por nuestra parte los elementos a fin de que pueda continuar su trabajo, y como nuestro objetivo común es intentar mejorar la seguridad vial, disminuir el número de accidentes y proteger a la población, me gustaría saber qué podemos hacer conjuntamente compartiendo estos objetivos.

Le reitero el agradecimiento de nuestro grupo por su exposición y su presencia en esta Comisión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Cabrera.

El señor **CABRERA MATOS**: Desde el Grupo Parlamentario Popular damos la bienvenida al señor Montoro y le agradecemos la exposición que ha realizado. Del análisis de su exposición y de otras comparecencias que hemos tenido podemos destacar claramente que la voluntad de todos los comparecientes y de todos los grupos políticos con representación en este Congreso de los Diputados es erradicar esa sensación de impunidad que se está produciendo en determinadas conductas ilícitas, por supuesto también acomodar de forma inteligente las sanciones administrativas y mejorar la acción de la Administración antes, durante y después de cualquier accidente. Creo que coincidimos todos aunque usted hoy ha profundizado más en los tres elementos de los delitos contra la seguridad en el tráfico, concretamente alcohol, velocidad y retirada del carné de conducir y su utilización por los usuarios a pesar de esa retirada. Esta Comisión en su momento hizo algunas indicaciones perfectamente correctas, señor Montoro, pero hay algunas cuestiones más que sería necesario e interesante verlas en este momento, no en otras etapas, y no con un carácter estrictamente punitivo sino por respeto a usted y a otros comparecientes que nos han comentado la necesidad de esas reformas y mejoras en el Código Penal, en la Ley de Enjuiciamiento Criminal y en otras normativas. En varias comparecencias, como las del Defensor del Pueblo, de la adjunta del Defensor del Pueblo, del director general de Tráfico y de las asociaciones de víctimas afectadas por accidentes de tráfico, todos nos reflejan la misma preocupación, todos nos reflejan la misma necesidad de actuación. Ahora bien, usted también ha dicho —no hoy pero sí en otros foros

y otros lugares— que hay que tener cuidado con el endurecimiento de las penas porque no siempre se consigue el objetivo adecuado. Prefiero —lo decía el presidente antes— la penalización en Valencia que no en Egipto, en los ejemplos que usted daba. Por tanto, hay que tener cuidado porque a veces el endurecimiento no produce una situación mejor. En todo caso, es necesario buscar una mayor coordinación, una mayor claridad en todo el proceso penal y podríamos decir que tanto su aportación —la de hoy con la limitación que se ha autoimpuesto de no querer hablar de otros asuntos que quizá necesitan ese retoque del Código Penal— como otras aportaciones han sido un borbotón de muestra de problemáticas y de ideas y propuestas de solución. Eso es bueno porque la experiencia de muchas personas, de sus estudios y estadísticas, así como de la investigación que usted realiza, siempre nos va ayudar a esta Comisión a acertar de forma definitiva en la regulación penal de este tipo de delitos y sobre todo en una sanción correcta.

Conocida, por tanto, esa compleja enfermedad —en su exposición así lo ha dicho—, es claro y evidente que no nos vamos a sentir culpables de culpabilizar a aquellos que merecen un tratamiento penal adecuado. Usted puede recoger ese guante que le lanzo amistosamente porque hay cuestiones que se han dicho en esta Comisión y que desde nuestro grupo parlamentario no es que pretendamos penalizar todas y cada una de ellas, pero sí tenemos el deber de analizarlas y estudiarlas. Aparte de la tasa objetiva de alcoholemia, que usted ha mencionado, y la velocidad considerada de forma objetiva como sanción también penal, hay algunas cuestiones en que no sabemos si la sociedad se siente protegida: no someterse a los controles de alcoholemia, la conducción con el carné retirado, con la pérdida de los puntos asignados, el quebrantamiento de la pena en estos asuntos, que solo se penaliza actualmente con una multa, la persecución de las acciones delictivas en materia de tráfico siempre de oficio y no solo a instancia de parte, que también se ha comentado en esta Comisión, y algo que usted ha comentado que me parece muy importante y que, sin embargo, es imposible de aplicar en este momento: los agravantes por reincidencia. Al no contemplarse en los mismos títulos las distintas sanciones penales, no hay posibilidad de que se produzca esa sanción. ¿Se encuentra realmente protegida la sociedad contra la fuga del causante de un accidente? Se ha hablado aquí en alguna ocasión por algún diputado de la figura o el tipo penal relativo a aquellas personas que conocemos como kamikazes. ¿Se siente realmente protegida la sociedad contra esos ataques a la seguridad jurídica y a la seguridad personal, a la propia vida de los que estamos en las carreteras? Podíamos detallar un sinnúmero de cuestiones en las que no viene al caso redundar, pero sí debemos en esta Comisión, al hilo de lo que usted comentaba, señor Montoro, y al hilo de lo que otros comparecientes han dicho, hacer un estudio más exhaustivo de la realidad en la que nos estamos

moviendo y no quedarnos única y exclusivamente en esos artículos del Código Penal, porque si bien vamos a coincidir en que es necesario modificarlos, también vamos a coincidir en que por lo menos necesitamos un estudio más exhaustivo de todos aquellos artículos que tienen algún tipo de correlación con la seguridad vial. En todas esas acciones, que si bien no están enmarcadas en el Código Penal necesitan un recordatorio permanente en este caso a la Administración, entendemos que es necesario que se produzca una mejor atención de los jueces y fiscales porque la sociedad se queja del tratamiento específico de estos casos de delitos contra la seguridad en el tráfico. También es necesario que la Administración sea unitaria en cuanto a la elevación de los trámites de atestados y demás en todo el territorio nacional.

Y voy a hacer una última precisión en algo que me gustaría conocer desde su experiencia. Da la sensación de que hay algunas cuestiones que podemos mejorar directamente como, por ejemplo, la publicidad. Me parece que la publicidad en materia de venta de vehículos en algunos casos es bastante grave. Nos podemos sentar ante cualquier televisión y comprobar que lo más importante para la venta de un vehículo no es que tenga plenas garantías, que nos dé seguridad a los usuarios, a los acompañantes y a los que en algunos casos tenemos que sufrir las consecuencias de un accidente, sino que lo importante es que el vehículo vaya deprisa de cero a cien en escasos segundos, que el vehículo vaya por carreteras sinuosas a una determinada velocidad o que derrape bastante bien. Ahí tendremos que actuar e intervenir recordando a la Administración y a todas las entidades vendedoras de vehículos que hay que tener bastante cuidado en asuntos como este, porque al fin y al cabo si estamos luchando aquí para limitar la velocidad y por otro lado se vende que la velocidad es buena, sobre todo para los más jóvenes, y que el vehículo cuanto más corre y más deprisa vaya mucho mejor, evidentemente flaco favor estamos haciendo a la seguridad vial. Quería comentarle todos estos asuntos porque me parece que es interesante su aportación en esta Comisión o en cualquier otra que podamos debatir también asuntos relacionados con la seguridad vial, aunque no se encuentre dentro de los delitos enmarcados contra la seguridad en el tráfico.

Le agradezco nuevamente su presencia y sus indicaciones a esta Comisión de seguridad vial.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Mi grupo quiere dar la bienvenida al señor Montoro y agradecer su comparecencia y también sus aportaciones de experiencia y conocimiento científico que ha hecho aquí ante nosotros esta mañana.

Ya han comparecido en esta Comisión el fiscal general del Estado, el director general de Tráfico, el Defensor del Pueblo y, en la última sesión que tuvimos ocasión de celebrar, también las asociaciones de víctimas. Con esta comparecencia del señor Montoro iniciamos dos sesiones, esta y la siguiente, dedicadas a los expertos y al conocimiento que queremos tener de aquellas personas que se dedican a la investigación y a la experimentación en este tipo de cuestiones. Mi grupo considera que es necesario conocer opiniones como la del señor Montoro sobre posibles reformas penales o de cualquier otro tipo, porque la reflexión tiene el método científico y el conocimiento, que son las bases para la afirmación de las posiciones. Creo que no es conveniente abordar reformas —esto es un lugar común pero yo lo repito porque a veces no está suficientemente transitado—, no es conveniente realizar reformas de manera improvisada, carentes de fundamento o bien impulsadas o determinadas por pulsiones de carácter momentáneo, lo cual también ocurre y es muy normal en la conducta humana.

Respecto al Código Penal y sus posibles reformas, son muchas las opiniones coincidentes que señalan insuficiencias, que señalan lagunas y que señalan la conveniencia de abordar cambios, y desde luego no es menor la consideración que debemos extraer de la alarma social que frecuentemente se experimenta y se conoce en términos de opinión pública ante las lagunas de impunidad que se observan. Hoy hemos conocido las aportaciones del profesor Montoro, uno de los mejores expertos que en esta cuestión existen, entre otras cosas, porque es director de uno de los pocos centros de investigación acreditados que existen en nuestro país en materia de seguridad vial. ¿Y qué conclusiones, a título provisional obviamente, extrae mi grupo de lo que nos ha dicho el profesor Montoro? En primer lugar, retenemos la idea de la necesidad de la fundamentación científica de cualquier reforma y, desde luego, coincidimos en la necesidad de que estas reformas tengan el aval preciso no solo por parte de los demandantes sino también de aquellos que pueden contemplar con objetividad, analizar con metodología científica estas cuestiones y aportar su conocimiento para lo que se quiere y se debe hacer. Una política de seguridad vial requiere el tratamiento penal, pero un tratamiento penal fundado. A la hora de abordar una reforma del Código Penal los penalistas son necesarios, obviamente, pero también es conveniente que se orienten en función del conocimiento científico para que entre penalistas y legisladores seamos capaces de hacer aportaciones. Aquí hay una cuestión grave de carácter social. Retengo una de las cosas que ha dicho el profesor Montoro y es esa conducta ilegítima que consiste en crear e imponer riesgos a los demás. Esta es una conclusión muy importante a partir de la cual es preciso construir la respuesta que legítimamente hay que dar a aquellos que crean riesgos frente a los demás de manera ilegítima. Y esto tiene como conclusión la necesidad de abordar reformas de

carácter penal puesto que estamos ante el desarrollo de conductas que son punibles.

En relación con las distintas cuestiones que ha expuesto el señor Montoro, me gustaría plantearle algunos interrogantes que a mí o a algunos miembros de mi grupo se nos han ido ocurriendo a medida que oíamos su intervención para que nos pueda dar alguna respuesta en este momento. La velocidad es objeto de permanentes y reiteradas campañas de prevención, incluso la ley prevé que es sancionable que se haga publicidad relacionada con la velocidad, lo cual a veces no vemos reflejado como actuación en medios de comunicación como la televisión en relación con determinados anuncios. Lo que quería decir es que hay campañas reiteradas, pero también hay asentada una conducta generalizada de carácter permisivo ante este comportamiento. Todavía es más sorprendente que en nuestro país hay sectores organizados, opiniones incluso políticas, que propugnan la subida del límite de velocidad. Frecuentemente se pone el caso de Alemania, donde no existe límite de velocidad. Eso es lo que se dice. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** No estoy transmitiendo una opinión fundada, estoy transmitiendo una especie de rumor persistente de los defensores de la elevación de los límites de velocidad que existen que tienen la pretensión de actuar y conseguir sus propósitos. Esta es la primera cuestión, señor Montoro.

La segunda cuestión que le quería plantear es la relativa a los efectos de la conducción habiendo consumido estupefacientes o drogas, la posibilidad de una intervención suficientemente rápida para la verificación de la situación de un conductor del que se sospecha que concurre el consumo de estupefaciente o drogas.

Otra cuestión que me gustaría plantearle, que fue objeto de debate y de una proposición de mi grupo, es la relativa a los jóvenes, fines de semana, consumo de alcohol y de drogas, porque sospechamos —por eso se lo pregunto— que una parte importante de la siniestralidad que afecta a los jóvenes está relacionada con costumbres de ocio en fin de semana que provocarían, a juicio de algunos, una parte de la catástrofe relacionada con la siniestralidad que afecta a las personas los fines de semana y a los más jóvenes en particular.

Me encarga un miembro de mi grupo que le pregunte —y creo que es una pregunta bastante práctica, señor Montoro— cuáles serían las equivalencias en copas, aunque habría que ver de qué tipo estamos hablando, de cerveza, de vino, etcétera. A lo mejor habría que provocar la publicitación de este factor que me plantea el miembro de mi grupo cuando quiere que le pregunte a usted, señor Montoro, por las equivalencias de gramos en sangre del consumo de determinadas bebidas alcohólicas. Si eso se publicita y aparece en determinados locales, en las carreteras o incluso en los anuncios que se puedan poner también en los paneles de la Dirección General de Tráfico, a lo mejor sería un factor disuasorio para que la gente sepa a qué atenerse.

Por último, en España existe una situación que requiere un abordaje y que requiere un tratamiento. No vamos a pedir que se cuelgue a nadie que haya chocado contra la estatua de Athor, tampoco vamos a llevar a nadie con cadena, aunque ya en otros países se utiliza la cadena para llevar a los delincuentes, desde luego aquí no estamos por esta cuestión, y las excomuniones tampoco me parece que sea en este momento la medida más eficaz para acabar con estas conductas, pero sí son necesarias reformas precisas, concretas y bien focalizadas. Creo que debemos despejar y alejarnos de todo tipo de demagogia, y hay dos tipos a mi juicio, una es la demagogia de la permisividad y otra es la de la represión. La de la permisividad es: no hagamos nada porque en realidad esto no tiene arreglo, y la de represión: reprimamos mucho porque si metemos a mucha gente en la cárcel acabaremos con el problema. Creo que estas dos demagogias son perfectamente descartables y lo que se debe hacer es centrar en medidas concretas y precisas reformas puntuales que puedan llegar pronto y no dilatarlas a reformas de amplísimos códigos que nadie sabe cuando pueden llegar.

Muchas gracias, señor Montoro, por sus aportaciones y le he querido expresar la opinión de mi grupo al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al señor Montoro, como presidente quería hacer una precisión puesto que nos acompañan los medios de comunicación que siguen esta sesión. Cuando el señor Mayoral preguntaba acertadamente —y nos lo preguntan mucho a los miembros de esta Comisión— cuántas copas dan lugar al gramo de alcohol en sangre, debe quedar claro siempre que estamos hablando a partir del momento en que es delito, pero que con muchas menos de las que dirá usted al responder se entra en sanción administrativa gravísima y pérdida de puntos. Es de gran utilidad esta pregunta que le dirigía el señor Mayoral y yo como presidente de esta Comisión he de reconocer que la recibo a menudo. La gente está muy preocupada a partir de cuánto será delito y yo tengo que responder siempre que ya es sanción grave no llegar al gramo; o sea que tiene que quedar muy claro que estamos hablando del doble de lo permitido para que sea delito. Le agradeceremos, señor Montoro, sus siempre pedagógicas respuestas.

El señor **DIRECTOR DEL INSTITUTO UNIVERSITARIO DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL, INTRAS** (Montoro González): En relación con lo que decía usted, señor presidente, quiero comentarles una anécdota que me ocurrió no hace mucho precisamente en Gran Bretaña, donde quizás ustedes sepan que los límites de alcoholemia curiosamente están mucho más altos que en nuestro país, allí el 0,8 y aquí el 0,5. Yo pregunté a los colegas investigadores cómo es que precisamente un país que debe ser en todos los sentidos ejemplo para nosotros, por número de muertos por

millón de vehículo, muertos por cada mil accidentes y sobre todo en riesgo por kilómetro recorrido casi está en la mitad de los índices que tenemos en nuestro país. Me resultó verdaderamente extraño que se mantuvieran en un límite de alcoholemia tan alto, y lo que voy a decir, señor presidente le va a aclarar la situación. Me dijeron: No hay absolutamente ningún problema, no tenemos problema de alcohol porque como es tan complicado saber cómo se llega al 0,8 lo que hace la gente es que no bebe, porque el miedo que se tiene a sobrepasar la tasa es de tal calibre que las personas no se arriesgan. Luego les voy a dar algunas indicaciones respecto de qué podría significar en una persona normal llegar a ese límite dentro de la complejidad que tiene el tema, pero ahora voy a pasar a contestar, si le parece bien al señor presidente, a cada una de las cuestiones que se han planteado y de las reflexiones que se han hecho al hilo de las preguntas, reflexiones que me han parecido de mucho interés.

En relación con la primera cuestión que planteaba el señor Grau y que enlazaba con otra del señor Mayoral, el tema de otros productos tóxicos, otros productos psicotrópicos, efectivamente tenemos un problema grave y hay que decirlo. Tenemos un problema grave con este asunto porque, como sabrán sus señorías, a diferencia de lo que ocurre con el alcohol, en primer lugar hay un problema serio con la detección del producto. Y me refiero a la detección en dos niveles, en primer lugar en cuanto a la sintomatología, que en el caso del alcohol es relativamente clara, y sin embargo respecto de otros productos tóxicos, que requeriría la preparación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, es una sintomatología más compleja y que ahora pasaré a explicar. Respecto de la detección, salvo lo que es entendido y denominado como un método cruento —no me gusta la expresión—, la extracción de sangre, en cuyo caso es muy fácil detectar el producto de que se trata, los ensayos que se están haciendo para utilizar métodos más sencillos, que saben ustedes que básicamente se centran en saliva, pelo, orina e incluso sudor, plantean problemas (y me temo que es bueno que nuestro país sea tan garantista), plantean problemas muy serios porque, por ejemplo, las muestras de sudor o de saliva que se puedan tomar pueden alterar ligeramente la detección de la sustancia. En segundo lugar, hay que tener en cuenta que el efecto de la droga y, por tanto, la sintomatología que presenta son muy complejos. La heroína afecta a la visión, a la reactividad del conductor, a las conductas arriesgadas y violentas y, sin embargo, el crack produce angustia, irritabilidad, comportamiento agresivo, puede producir alucinaciones táctiles, psicosis paranoides, lo cual hace que sea una casuística mucho más compleja que la del alcohol. Otra cosa que hace complejo el tema es que algunas de estas sustancias, a diferencia de lo que ocurre con el alcohol, pueden durar dentro del organismo y por tanto afectar al sujeto durante mucho tiempo. El sujeto a veces no sabe que puede tomar una sustancia cuya permanencia y, por tanto, la sintomatología pueden

durar mucho tiempo. Por otra parte, puede haber un cierto enmascaramiento y encubrimiento de las sustancias psicotrópicas que podríamos denominar legales porque tienen una prescripción facultativa —y me estoy refiriendo a los medicamentos— y hay un problema también grave en relación con estas sustancias y es cómo se podría llegar a penalizar la cantidad concreta de sustancia que uno ha tomado, porque obviamente no es igual un miligramo que 17 ó 20 miligramos. Es evidente que el tema no puede quedar sin impunidad, pero me temo que de momento nos tendremos que mover en los términos de los efectos que está produciendo el tóxico más que en la cantidad y, en segundo lugar, si este tema se quiere abordar de manera seria y rigurosa habrá que desarrollar, como ha ocurrido en el caso del alcohol, investigaciones muy fuertes para ir demostrando en cada caso, en cada tóxico y en cada nivel de ingestión del tóxico dónde están los límites del riesgo, cosa que como han visto ustedes se ha hecho con el alcohol y donde yo he demostrado que es imposible —de ahí que no comparta la expresión bajo los efectos del alcohol— que con un gramo por litro de sangre uno no tenga esa sintomatología que he comentado y que es extraordinariamente peligrosa.

Preguntaba sobre un tema que también tiene mucha complicación y es si no tendríamos que distinguir más —no sé si lo debo entender de lo que ha dicho su señoría—, alargar un poco más el límite de la velocidad en las autovías y autopistas para que pudiera formar parte del Código Penal. Creo que he dicho bien claro que aquí hay tres o cuatro tipos de cuestiones y que la cifra de 60 kilómetros por hora pienso que la hace conservadora y justa. Todos los estudios hablan de que el límite de 120 y 180 —yo he puesto un ejemplo— es donde en caso de accidente está la posibilidad o imposibilidad de salir con vida. A partir de 120 la posibilidad es realmente baja. Sin embargo, cuando se utiliza el argumento de que con las carreteras y los vehículos que se tienen se podría ir a mayor velocidad, es una opinión que comparto pero con un matiz muy importante, y es que cuando hablamos de los coches y las carreteras que tenemos no tenemos en cuenta que el problema a veces no es —he intentado decirlo en mi exposición— la velocidad, sino que el problema es que el fallo humano que se pueda producir a determinada velocidad complica mucho el accidente. Es decir que a lo mejor objetivamente esa velocidad no sería un riesgo. El problema es que la mayor parte de esos accidentes por velocidad, aparte de que la velocidad los provoque, es que cualquier error humano, cualquier fallo complica muchísimo el resultado del accidente cuando incrementamos la velocidad. Fíjese su señoría, porque no sé si lo tendrá representado en la cabeza, que haciendo un barrido por países es muy sintomático que nadie sobrepasa los límites que tenemos actualmente de 120 y casi todos los de nuestro entorno en cuanto se sobrepasa ese límite 40 ó 60 kilómetros empiezan a penalizar. Brasil tiene un límite de 110, Chile de 100, Colombia de 100, Dina-

marca —en nuestro entorno— de 110, Estados Unidos de 110 y en muchos casos menor, Francia y Austria lo tiene lo tienen de 130 pero con unas limitaciones muy fuertes en caso de oscuridad o malas condiciones climatológicas; en Irlanda está en 112, en Portugal en 120 y en Reino Unido en 112. Es decir que todos los países de un entorno desarrollado han llegado a la conclusión de que el tema es de una especial gravedad cuando se sobrepasan determinados límites —reitero—, no porque la velocidad en sí provoque el accidente sino que, como he dicho en su momento, hay que ver los metros que se recorren en un segundo y por tanto la capacidad de control de un vehículo.

Respecto de lo que comentaba su señoría sobre la investigación, estoy absolutamente convencido —creo que alguna vez lo he mencionado en esta casa— de que en nuestro país no se harán nunca ciertas aquellas trágicas palabras de Bertrand Russell cuando decía que los científicos se afanan por hacer posible lo imposible y los políticos por hacer imposible lo posible. Yo siempre he encontrado aquí mucha receptividad y he salido ilusionado en muchas ocasiones, pero es evidente y lo he dicho también claro que hay que dejar de lado en muchas ocasiones en determinado tipo de temas —y el de la seguridad vial es uno de ellos porque es científico— las opiniones y los comentarios, que son respetables, e intentar ir a datos objetivos. En el campo de la seguridad vial deberíamos tener —y luego voy a poner ejemplos concretos ante algunas de las preguntas— más medios para investigar, no para enriquecerse, y en ese sentido le doy a su señoría una idea. Resulta curioso que esta casa haya aprobado —y me parece muy bien— que entre las líneas prioritarias de investigación estén el rodaballo, la lubina, los lignitos negros o algún tipo de peces pequeños, y yo echo en falta que un problema que arrebató en nuestro país más años potenciales de vida que ningún otro, y que tiene un coste económico absolutamente insostenible, no se encuentre entre las líneas prioritarias de investigación para que demos respuesta a algunas cosas que lícitamente sus señorías preguntan aquí, y como he dicho luego expondré algún caso concreto. De manera que ahí tiene su señoría una vía.

Al señor Cabrera quiero agradecerle sus palabras. Me han gustado sus reflexiones, me han sido de utilidad y he podido entender quizá no deberíamos quedarnos solo en cambiar desde la perspectiva de la penalización y otras las conductas de riesgo que yo he mencionado, básicamente las tres, conducir sin permiso y licencia, el problema del alcohol y el problema de la velocidad. Comparto esto con su señoría y quizá convenga también conmigo en que a veces lo deseable no es posible y que a lo mejor yo pienso como investigador y por las reacciones que uno pueda pensar que va a tener la sociedad debemos empezar por algunas conductas claras que sean absolutamente incuestionables y, por tanto, perfectamente asumibles por la sociedad. Empezar por aquí no significa que nos tengamos que quedar aquí. Necesaria-

mente habría que seguir profundizando en otro tipo de cuestiones y aprovecho para decir, en la línea de lo que ha dicho su señoría, que esta Cámara debería trabajar más conjuntamente con los investigadores no solo en profundizar en la sancionabilidad de otro tipo de conductas, sino que —fíjese su señoría qué importancia le doy a lo que ha planteado— sería conveniente que cuando los legisladores hicieran determinadas normas tuvieran en cuenta una serie de principios científicos que afectan a la eficacia de la receptividad de la norma. Creo que la sanción en todos los sentidos en el tráfico ha tenido y tiene un problema muy grave y que tiene relación con lo que comentaba respecto de la investigación. Me da la impresión de que lo que hemos hecho con las sanciones del tráfico ha sido aplicarles un modelo legalista, posiblemente similar a los temas de Hacienda u otro tipo de cuestiones, y el tráfico tiene unas peculiaridades muy distintas. No sé si me explico, señoría. Por ejemplo, la sanción más eficaz es la que se aplica y se comunica directa y rápidamente. La dilación en la transmisión de la sanción es un problema muy grave. Sabemos que el efecto de la sanción económica es proporcional al nivel de ingresos. Sabemos también que la sanción no modificará la conducta de un conductor si no él no conoce los peligros reales de la infracción. Esto es vital porque si al sujeto se le está sancionando o penalizando con la cárcel por la alcoholemia, y resulta que el 51 por ciento de los españoles no conoce las tasas de alcoholemia, mal efecto va a tener esa sanción. El sujeto no tiene que percibir en la sanción una vía recaudadora económica. Esto es también muy importante. De hecho, les he puesto el caso de Francia, donde —si mal no recuerdo— el 40 por ciento de las recaudaciones de sanciones se dedica directamente a la seguridad vial. Y si se pudiera se debería dedicar el cien por cien, lo que por cierto, hablando de historia, ya hacía Carlos III.

El sujeto tiene que ver proporción entre la sanción, el peligro de la conducta y la pena, esto es muy importante, porque si el sujeto no ve proporción entre la sanción, el peligro de la conducta y la pena, la sanción no sirve para nada, y en este sentido y volviendo a la investigación, sería muy importante también que en algún momento esta Cámara o quien proceda hiciera un estudio del riesgo objetivo de una conducta —el alcohol, el móvil—, de la percepción del riesgo que tiene el sujeto y de la proporcionalidad con la sanción. Si eso se hiciera, evidentemente nos daríamos cuenta que hay muchos problemas y que la sanción sería muy eficaz si todo ese puzle se juntara.

Otra cosa que preguntaba S.S. y es muy importante, ¿se siente la sociedad protegida? Señoría, con esto ocurre un fenómeno curioso. Si a mí me obligara a darle una contestación de sí o no, yo le diría a S.S. no, la sociedad no se siente protegida, pero lo que ocurre, y lo verán cuando vengan la víctimas de los accidentes de tráfico, es que la sociedad no reacciona desgraciadamente hasta que no le afecta a ella directamente, y entonces es cuando

la sociedad, las víctimas de los accidentes se dan cuenta de que no tienen protección ninguna. Y sabe señoría, ¿por qué ocurre? Pues ocurre —y esta es una ordenada de origen que afecta mucho a todo el sistema de tráfico y que tendría mucho que ver con modificar la educación— porque partimos de una idea errónea de lo que lo es un accidente. Yo el único accidente de tráfico que conozco, calificado como accidente, fue el de un señor al que le cayó un meteorito, ese sí que fue un accidente, pero mientras sigamos pensando que el accidente es casual, que es fruto del destino —la gente dice: estaba escrito, le tenía que ocurrir—, ahí tenemos dos problemas. Primero, si es casual y es fruto del destino, no hay responsabilidad, y, segundo, no hay evitabilidad. En la medida en que vamos descubriendo, cada vez más, por supuesto, la Organización Mundial de la Salud lo ha dicho, que el accidente no es casual y que por lo tanto es evitable y controlable y hay un responsable, cuando llegemos a esa conclusión total es cuando la sociedad pedirá más protección ante aquellos que no cumplen la norma y ponen en riesgo no su vida sino la de los demás. Vuelvo a insistir, señoría, y sobre esto me gustaría que reflexionaran, yo estoy convencido de que no van a encontrar ustedes una situación de interacción social donde el riesgo se comparta de manera más clara y, por qué no decirlo, en estos momentos posiblemente de manera más impune partiendo de la idea de que el accidente es casual y que por lo tanto el sujeto no tenía control.

Por otra parte, señoría, usted hablaba de mejorar, controlar o incidir más sobre el asunto de la publicidad, una idea que yo comparto plenamente. Se sigue publicitando mucho el riesgo, pero le voy a decir a S.S. que no solamente se hace de manera directa, es decir, de conductas de riesgo directas, en la publicidad de algunos vehículos, sino que además se publicita el riesgo de una manera indirecta. Hay determinados anuncios de productos, tabaco, bebidas e incluso ropa, no voy a ponerle ejemplos concretos pero tendré mucho gusto de enseñárselos, en los que se está utilizando el coche como elemento de riesgo y esto es algo que habría que controlar fuertemente y le voy a decir por qué. Cuando estudiamos en concreto los motivos por los que los jóvenes tenían accidentes de tráfico vimos muchas cosas, pero hay dos que a mí me impactaron de manera extraordinaria. Primero, el joven tiene muchos accidentes porque tiene demasiada confianza en su habilidad, piensa que controla la situación y por lo tanto no va a tener un accidente y es innecesario que utilice medidas de seguridad como el casco o el cinturón. Pero el tema de la publicidad tiene tal trascendencia que como segunda o tercera variable importante nos salía que el joven de riesgo es el que es especialmente receptivo a la publicidad de riesgo. Por lo tanto este sería un elemento evidentemente a tener en cuenta.

Respecto de lo que decía don Victorino Mayoral, creo que ha quedado claro que es necesaria la fundamentación científica de lo que se reforme, porque si no

hay una justificación científica, que es de alguna manera y en breve tiempo lo que yo he pretendido en los temas que he comentado, en primer lugar el cambio de la norma sería injusto absolutamente, pero es que además sería peligroso. En ese sentido yo animo a sus señorías, porque sé que lo que quieren en definitiva, estando al servicio del pueblo, es que el pueblo tenga las mejores leyes, que en la medida en que les sea posible en todos los temas recurran a expertos y a investigadores que les den su opinión para que las leyes sean lo más ajustadas que puedan a, en este caso, la evitación de los riesgos.

En relación con otro aspecto al que se refería, creo que hay que distinguir claramente entre conductas controlables y conductas más incontrolables. He insistido mucho en centrarme en tres porque entiendo que estas, alcohol, velocidad y conducir sin permiso, aparte del riesgo, tienen una variable que las hace muy claras, y por lo tanto existe un criterio conservador a la hora de penalizarlas a partir de determinados límites. Son conductas controlables. La velocidad por supuesto que se puede controlar; el alcohol, también, no bebiendo, al igual que conducir sin permiso. Es evidente que serían controlables y yo ahí daría un tratamiento, distinto que a conductas que son más incontrolables, sobre las cuales de todas maneras la reglamentación dice que el sujeto debe tener en todo caso su vehículo siempre bajo control, pero una distracción es más fácil que ocurra y es más difícil de controlar que la velocidad, donde hay elementos objetivos.

Hablaba S.S. de las campañas sobre el posible incremento de los límites de velocidad. He dejado claro que en este momento, tal como estamos en nuestro país en número de accidentes y tal como están los límites en otros países, no sería en absoluto prudente una subida, porque también recordarían S.S. que les he dado datos de países muy serios, que respetan mucho las normas, y cuando ha habido aumento de los límites ineludiblemente ha habido también incrementos en la accidentabilidad. Otra cosa que es muy importante, señoría —sé que lo que voy a decir puede resultar extraño, pero vuelvo a la investigación—, es que cuando queramos abordar un tema como el de la velocidad deberíamos conocer más en profundidad incluso algunas cuestiones que por muy sencillas y muy simples que sean no están plenamente contestadas, y a lo mejor es que, señorías, hemos empezado la casa por el tejado. La pregunta es, ¿exactamente y de verdad por qué corremos? No es una pregunta que haya sido contestada de manera clara en la investigación porque tampoco se ha investigado. A veces es preocupante que no vaya a ser que estemos trabajando demasiado sobre el síntoma, que es la velocidad, y no sobre el fondo, que es averiguar por qué las personas corren. Claro, S.S. me podrían decir muchas cosas sobre esto, pero convendrán conmigo que seguramente nos moveríamos en el terreno de la opinión, pero no del dato científico constatado, y yo creo que no estaría de más, volviendo

a lo que decía el señor Grau, que estos temas se investigaran en profundidad, porque posiblemente nos aclararían muchas cosas.

En cuanto al tema de los jóvenes y fin de semana, señoría, decididamente, sí. Si en condiciones normales y por generalizar, el 5 por ciento de los accidentes en nuestro país está causado directamente por algún tipo de producto tóxico, productos tóxicos a los que, por cierto, se suele añadir el alcohol —y en este sentido quiero decirles a S.S. que cuando el alcohol se añade a un psicotropo las consecuencias son decididamente imprevisibles— cuando se trata de drogas, personas jóvenes y fin de semana el porcentaje de accidentes pasa al 10 por ciento. Esto, evidentemente, es algo que contrasta con, digamos, las pocas campañas que a veces las administraciones hacen precisamente para contrarrestar este problema. Esto significa, señoría, que si tenemos en cuenta lo que acabo de decir y que el consumo de alcohol en el caso de los jóvenes es más compulsivo el fin de semana —no así durante la semana, donde el problema se da más en personas mayores—, nos encontramos con un porcentaje de accidentabilidad causado por los jóvenes en los fines de semana que prácticamente duplica el del resto de los días.

En relación con las equivalencias, algo por lo que S.S. han preguntado y que sé que a la población le causa inquietud, es difícil generalizar, les voy a explicar por qué. En la alcoholemia las equivalencias de gramos en sangre dependen de la cantidad de alcohol; dependen de si el alcohol está gasificado o caliente, porque al estar caliente dilata los capilares del estómago y penetra más fácilmente; dependen del contenido de la bebida; dependen de si el estómago está vacío, en cuyo caso se absorbe mejor; dependen de que el sujeto pueda estar parado o activo; dependen de la edad: los jóvenes y los mayores metabolizan peor, y las mujeres también, curiosamente; dependen del peso; dependen del estado físico, y fíjense, incluso, señorías, dependen de la hora del día, porque por la noche el alcohol se metaboliza más lentamente que durante el día. Pero dicho esto, yo entiendo que su señoría, señor Mayoral, me ha hecho una pregunta muy directa. Pues mire, una persona normal, de un peso normal, 65 ó 70 kilos, para llegar a esa tasa de un gramo. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: No todos cumplimos estos factores de normalidad, señor Montoro.

El señor **DIRECTOR DEL INSTITUTO UNIVERSITARIO DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL, INTRAS** (Montoro González): Es que no quiero animar a que con menor peso se beba más y por lo tanto voy a poner un peso de en torno a 70 kilos. En condiciones normales podemos estar hablando de unas cinco cañas, dos güisquis, un poquito más, cuatro o cinco vasos de vino, con lo cual creo que se alcanza la cifra de un gramo aproximadamente, independientemente, como le he dicho, de las otras variables y de que a lo

mejor deberíamos seguir la cultura inglesa, donde los conductores no llegan a ese 0,8 porque tienen miedo a lo que pueda pasar. Son cantidades de bebida relativamente importantes y ante las cuales el riesgo es evidente, y no es justo que las consecuencias de lo que uno acaba bebiendo las tenga que pagar el que viene de frente. Simplemente lo que hay que hacer es no beber.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por finalizada la Comisión de Seguridad Vial agradeciéndole una vez más su presencia aquí. Les recuerdo que vamos a celebrar en unos minutos reunión de Mesa y portavoces de la Comisión para ordenar las comparencias pendientes.

Se levanta la sesión. Muchas gracias a todos.

Era la una y cuarenta 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.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**