



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2008

IX Legislatura

Núm. 50

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 2

celebrada el jueves 26 de junio de 2008

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro del Interior (Pérez Rubalcaba), para explicar:

- | | |
|--|---|
| — Las líneas generales de la política de su departamento. A petición propia. (Número de expediente 214/000022.) | 2 |
| — Los objetivos y programa de trabajo del ministerio en relación a las materias vinculadas con la seguridad vial durante la presente legislatura. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 213/000071.) | 2 |

Se abre la sesión a las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.

El señor **PRESIDENTE**: Señores comisionados, señores diputados, personas asistentes con carácter general a esta comparecencia, vamos a iniciar la sesión sin mayores reflexiones preambulares y con las siguientes indicaciones de carácter reglamentario. Hay dos peticiones de comparecencia, una realizada por el propio Gobierno y otra por el Grupo Catalán de Convergència i Unió. Se pactó en la última reunión de Mesa y portavoces celebrada que el orden de intervenciones sería en primer lugar los grupos parlamentarios peticionarios de la comparecencia y en segundo lugar, los demás grupos de menor a mayor. Si no hay ningún conveniente procederemos así.

Voy a cederle la palabra al señor ministro, no sin saludarle y agradecerle la celeridad con la que ha comparecido en esta ocasión. Parece que no existen precedentes sobre una comparecencia tan próxima en el tiempo en relación con la constitución de las Cortes. Es más, parece que los antecedentes acreditan que las primeras comparecencias del Gobierno se han dilatado excesivamente en el tiempo, lo cual ya acredita la dimensión que desde la perspectiva del Gobierno se le da al problema de la siniestralidad y a la seguridad vial, sobre todo en un momento especial, ya que pasado mañana empieza la primera operación salida. Nos encontramos en un momento en el que parece particularmente pertinente reflexionar desde el Gobierno y desde los demás grupos parlamentarios sobre las circunstancias que afectan a la seguridad en el tráfico, y con esa perspectiva le agradezco al ministro del Interior —cuya agenda todos somos conocedores de que es, seguramente desafortunadamente para él, particularmente apretada— que haya comparecido con esta celeridad, con esta prontitud.

Señor ministro, gracias por su presencia. Le cedo la palabra.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR (Pérez Rubalcaba)**: Quisiera empezar diciendo que comparezco, como ha señalado el presidente, a petición propia y también del Grupo de Convergència i Unió, y lo hago para expresar ante esta Comisión las líneas generales de actuación que en materia de seguridad vial va a seguir mi departamento. Me apoyaré en algunas diapositivas que he traído y que creo que son especialmente útiles en esta materia —no es la primera vez que lo hago—, y trataré de aliviar en lo posible el discurso inicial, en parte porque muchas de SS.SS. conocen perfectamente la política de seguridad vial que hemos desarrollado, y que los resultados aconsejan mantener, si no incentivar, y por razones obvias de tiempo que todo el mundo entiende.

Comparezco gustoso en esta Comisión, que estrena su segunda legislatura; no ha sido siempre una Comisión no permanente. Es verdad que durante tiempo discutimos en esta casa si tenía que haberla o no. En la legislatura anterior la hubo, en parte porque Convergència i Unió y

el Grupo Socialista nos pusimos de acuerdo. Pienso que si echamos la vista atrás y vemos lo que han sido estos cuatro años tenemos que empezar por felicitarnos por la existencia de la Comisión; ya lo hicimos todos en la última sesión que celebramos en esta Cámara. Probablemente por esa razón hay que felicitarnos por que se haya vuelto a crear. Fue una Comisión de una utilidad extraordinaria, tanto porque sirvió para forjar consensos en una materia tan importante como es la de la seguridad vial cuanto porque permitió también poner en la agenda política de esta Cámara y, por tanto del conjunto de los grupos parlamentarios y de ahí en la mente de los ciudadanos, un tema tan sensible como es la seguridad vial, y en el que tan importante es justamente la concienciación social; probablemente el núcleo mismo del trabajo que debemos seguir realizando en los próximos años. Por lo tanto, sean estas palabras el prolegómeno de una comparecencia que abordo con satisfacción porque espero mucho, como supongo que todas SS.SS., de los trabajos de esta Comisión.

Es evidente, como les decía anteriormente, que los datos de siniestralidad vial en nuestras carreteras nos permiten sacar dos conclusiones generales que ya mencioné en mi comparecencia en la Comisión de Interior cuando expuse las líneas generales del conjunto del departamento: primero, que somos capaces de disminuir el número de fallecidos y consecuentemente de heridos en nuestras carreteras, dicho de otra manera que sabemos cómo hacerlo; y, segundo, que estamos todavía ante cifras enormemente importantes. De hecho, el año pasado —que fue bueno, entre comillas, entiéndanme bien— hubo en torno a 2.700 fallecidos en nuestras carreteras, que es una cifra impresionante pero que está muy lejos de la cifra de 4.000 con la que vinimos trabajando sistemáticamente durante los primeros años 2000. Para poner de manifiesto hasta qué punto es una cifra importante que debe preocuparnos, así como, lo relevante que es el trabajo que podamos hacer aquí desde la perspectiva que les decía de que hemos visto que el trabajo da sus frutos, baste recordar que el número de asesinatos y homicidios en nuestro país anualmente está en torno a 1.000; 1.200 el año con la cifra más alta, que debió ser 2003, frente a 900 ó 1.000 del año pasado, cuando descendió un 20 por ciento. Fíjense que estamos hablando de 1.000 personas que pierden la vida por asesinatos u homicidios frente a 2.700 que la pierden en nuestras carreteras. Creo que esta cifra da buena cuenta de la importancia de lo que hacemos aquí. Nada tengo que decir, porque la Comisión lo conoce bien, si comparamos los 2.700 fallecidos del año pasado con los 4.000 que teníamos en 2003. Estamos hablando de 1.300 muertos menos, lo cual demuestra hasta qué punto estamos en una Comisión clave para la seguridad de nuestros conciudadanos. Que estamos haciendo las cosas razonablemente bien —porque es verdad que muchas de las políticas, si no todas, son comunes— lo demuestra el año que llevamos. Es un año que en cifras nos permite decir ya casi con completa seguridad que

será el quinto consecutivo en el que bajan las cifras de fallecidos y de heridos graves en nuestras carreteras, porque a día de hoy se han producido en nuestro país en lo que llevamos de mes de junio 146 víctimas mortales, que son 36 menos que en el mismo mes de 2007. Esa es exactamente la cifra de esta mañana, 36 menos en lo que llevamos de mes de junio. Si nos remontamos al año entero, hemos tenido 1.017 fallecidos en lo que va de 2008, son 244 menos que en el mismo periodo del año 2007. Estamos mes a mes rondando la cifra del 20 por ciento en el descenso del número de fallecimientos. Parece que ya son bastantes meses para asegurar que estamos ante una tendencia que —repito— nos permite concluir que por quinto año consecutivo vamos a ser capaces de bajar el número de fallecidos y de heridos en nuestras carreteras. Esto demuestra las dos cosas que decía: que estamos trabajando en el buen camino, pero que tenemos que seguir trabajando porque hablamos de cifras espantosas por su cuantía y por su significación social.

Esta es la perspectiva desde la que abordo esta comparecencia en un marco, el marco europeo, que es especialmente exigente en esta materia. Europa se propuso llegar a 2010 con un descenso del 50 por ciento en las cifras de víctimas mortales de las carreteras; es una cifra muy ambiciosa. Debo decir —que nadie lo tome por inmodestia— que creo que, tal como están las cosas en este momento en Europa, vamos a ser el único país que puede atisbar su cumplimiento, porque desgraciadamente el año pasado hubo un repunte sustantivo de las víctimas mortales en muchos países de Europa, que por cierto se está analizando en este momento en el seno del Consejo de Ministros y de sus distintos organismos dependientes; este es un comentario incidental. Este es nuestro objetivo; aunque es verdad que es un objetivo muy ambicioso, repito que estamos en la senda de alcanzarlo.

Déjenme repasar brevísimamente los tres elementos claves de la anterior legislatura. El primero es que fuimos capaces de poner en marcha un plan estratégico; volveré sobre esto después. Los planes tienen sentido, analizan fortalezas y debilidades, marcan líneas de estrategia y de acción política, y el hecho de que las cosas vayan o hayan ido como han ido es porque efectivamente había que hacer un plan. Lo hicimos, cambiamos el sistema de carné, pusimos el carné por puntos y finalmente modificamos el Código Penal y creamos una fiscalía especial. Estas son las tres grandes medidas que nos han permitido obtener los datos que hoy tenemos. Todos ellos se basan en algo que no he dicho, aunque sí he repetido aquí muchísimas veces: los ciudadanos son conscientes de los problemas y son crecientemente conscientes de que un comportamiento responsable en las carreteras permite solucionarlos, siquiera parcialmente. Por tanto, al final es el trabajo de los ciudadanos —que son los que conducen—, la concienciación ciudadana y la responsabilidad de los ciudadanos lo que ha permitido que con estas tres medidas —que tenían siempre el mismo sentido de

concienciar a la gente de que los fallecidos en las carreteras no era por una maldición bíblica inasumible sino algo perfectamente reducible— se obtengan estas cifras que, repito, todavía están muy alejadas de las que queremos tener.

En consecuencia, queremos avanzar en diez grandes líneas de trabajo que examinaré rápidamente a lo largo de esta comparecencia; me ahorro mencionarlas para avanzar un poco. La primera de ellas es muy razonable, y trata de consolidar lo que hemos hecho en estos cuatro años. Les voy a dar muy rápidamente algunos datos de cómo está funcionando el carné por puntos. Hasta el 15 de junio —son los datos que traigo esta mañana aquí— se han retirado 4,1 millones de puntos, correspondientes a 1,3 millones de infracciones. Tenemos en trámite 1.450.000 denuncias, que en teoría podrían llegar hasta 4.750.000 puntos. Los conductores que han perdido puntos son un 3 por ciento del censo. De ellos, el 81 por ciento son hombres, el 19 por ciento mujeres, el 6 por ciento conductores con menos de dos años de antigüedad en la posesión del carné y el 47 por ciento menores de 35 años. Creo que es una radiografía útil para el trabajo, como lo es saber que se ha retirado el permiso de conducir a 7.162 conductores y que hay otros 9.500 carnés cuya retirada se está tramitando en el momento actual; también lo es para nuestro trabajo futuro saber cuáles son las razones por las cuales se quitan puntos más frecuentemente en nuestras carreteras. La velocidad —42 por ciento— sigue siendo la principal causa, como sigue siendo otra causa relevante de los accidentes, no le quepa ninguna duda a nadie, el uso del teléfono móvil, el 12 por ciento; las alcoholemias, el 9 por ciento, que han descendido dos puntos —sobre este tema de alcoholemias volveré luego—; el cinturón y el casco, un 7 por ciento, que ha descendido 8 puntos en porcentaje, sencillamente porque está teniendo efecto el trabajo que realiza tanto la Guardia Civil sancionando como nosotros y los medios de comunicación exponiendo los peligros que supone no llevar ambas cosas. En resumen, todo esto es porque los ciudadanos se ponen más el casco y no se olvidan de abrocharse el cinturón de seguridad, que finalmente es lo importante. Por último, quisiera decir que hemos organizado 1.599 cursos para recuperar puntos y han asistido un total de 8.363 alumnos. Estos son los datos.

Es evidente que ya tenemos experiencia para ver cómo podemos mejorar el funcionamiento del carné por puntos, del que —como he dicho en muchas ocasiones— todavía no hemos agotado su virtualidad, su potencialidad; para ello hay varias cosas a hacer. Una primera es cambiar el procedimiento sancionador, y volveré sobre este tema luego; la segunda, que es posible que en esta legislatura —estoy hablando siempre de la legislatura— debamos revisar y actualizar en algún caso las infracciones, puesto que ya tenemos experiencia para saber si el baremo es correcto, si están todas las que son o las que deberían o hay alguna que hay que quitar. En última instancia, creo que procede hacer este trabajo en

esta legislatura. Debemos prepararnos para aplicar una norma que nosotros mismos aprobamos. Esta Comisión introdujo algunas enmiendas en la Ley del Carné por Puntos. En concreto, una que me parece muy puesta en razón es que todo aquel que no haya tenido ninguna sanción, por tanto no haya perdido ningún punto, a fecha de 1 de julio de 2009 tendrá una especie de *bonus* de dos puntos. Pasará a tener de doce a catorce puntos en su carné, digámoslo así. Esta es una medida que se aplica cada tres años. Dentro de tres años se aplicará otra vez, y en este caso el *bonus* será de un punto, porque se puede llegar hasta quince, más no. En definitiva, el carné —lo discutimos mucho— es un sistema de premios y de castigos; se castiga a quien conduce irresponsablemente, pero se premia a quien lo hace bien, y por supuesto se permite siempre la recuperación de aquel que conduce mal. Desde esa perspectiva, el 1 de julio de 2009 tenemos que tener todo el aparato informático dispuesto para sumar dos puntos a todos aquellos que no hayan tenido ninguna pérdida de puntos durante los tres años que llevaremos ya de aplicación del carné por puntos. Finalmente, tenemos que renovar todo el andamiaje de los cursos de recuperación y lo tenemos que hacer antes de julio de 2011. Es bueno que vayamos preparándonos para ello porque hay que revisar una vez más lo que ha funcionado y lo que no ha funcionado.

En segundo lugar, en esta línea de consolidar lo que hemos hecho, me gustaría exponer ante ustedes —es la primera vez que lo voy a hacer en esta Cámara— algunos datos sobre la reforma del Código Penal. Sé que no contó con la unanimidad de todos los grupos, aunque es verdad que hubo posiciones matizadas. En todo caso, creo que es bueno que repasemos conjuntamente lo que ha pasado. Empezaremos rápidamente por la alcoholemia. Como saben ustedes, ahora es delito superar los 0,6 miligramos por litro de aire espirado. Por encima de 0,8 miligramos era delito ya, lo digo porque a veces se confunde; ya era delito. Lo que es verdad es que los juicios entonces se realizaban —vamos a decir así— por el plan antiguo, por tanto tardaban mucho. Ahora vamos por juicios rápidos —algo que no dejaremos nunca de agradecer al Consejo General del Poder Judicial y a los jueces, que están ayudándonos muchísimo en esta materia—, por eso las sanciones llegan más rápido y puede haber la percepción social de que hemos cambiado. Hemos cambiado entre 0,6 y 0,8; por encima de 0,8 siempre ha sido delito conducir en España. Por tanto, entre 0,6 y 0,8 se instauró un nuevo tipo penal que dio lugar en diciembre de 2007, que fue el primer mes que lo aplicamos, exactamente a un total de 915 diligencias por alcoholemia. Ha ido bajando mes a mes de manera constante, de forma que en mayo se han formulado 530 diligencias, que en números redondos son la mitad. Esto lo que demuestra, salvo que la estadística se tuerza en los siguientes meses, es que efectivamente acertamos al hacerlo; que el Código Penal —como todos sabemos y algunos juristas que hay aquí, mucho mejor que yo—

no tiene solo una virtualidad punitiva, sino fundamentalmente —y es lo que pretendíamos— tiene una virtualidad preventiva. La mitad de las denuncias, si tenemos en cuenta que los controles no son menos sino más porque cada vez tenemos más controles, nos demuestra que la gente se cuida muy mucho antes de coger el coche después de haber tomado una copa de más, vamos a decirlo así para que todo el mundo lo entienda. En resumen, creo que aquí también estamos en el buen camino y estamos consiguiendo lo que pretendíamos; no era sancionar, era evitar que la gente condujera con una tasa de alcohol superior a 0,6 miligramos por litro de aire espirado.

Velocidad. Era nuestra segunda preocupación. Aquí las cosas van parecidas. Es verdad que las diligencias son menores, hay 31 diligencias en diciembre y 23 en mayo. No son muchas, lo que demuestra una cosa —y a continuación la matizaré—, y es que la gente no va a velocidades brutales por nuestras carreteras porque, como recordarán ustedes, sancionamos penalmente los excesos brutales de velocidad. Los otros no, los otros siguen preocupándonos porque, como he dicho antes e insistiré siempre, la velocidad es la causa fundamental de los accidentes en nuestras carreteras y se sancionan, no se sancionan penalmente, pero estas conducciones temerarias a 250 kilómetros por hora están bajando. Es verdad que no había muchas, pero había que sancionarlas porque eran muy llamativas y porque, como ustedes coincidieron con el Gobierno que planteó la reforma del Código Penal, son claramente peligrosas, no para quien lo hace —que también—, sino para todos. En resumen, también aquí parece que los datos son mejores, aunque, repito, el tema de la velocidad hay que abordarlo en el otro tramo, en el no penal —vamos a decirlo así—, que es donde tenemos que seguir trabajando mucho.

Conducir sin permiso lo penalizamos también por distintas razones —no voy reproducir aquí en el debate—, entre otras, para garantizar la eficacia del carné por puntos. Los datos del primer mes de entrada vigor son los que tienen SS.SS. en la pantalla: 1.014 diligencias; 939 porque se conducía sin tener ningún permiso, 64 por conducir aun teniéndolo prohibido por decisión judicial y 11 por haber perdido todos los puntos, que es un número relativamente pequeño. Saben ustedes que era una preocupación que, por cierto, compartíamos con la experiencia de otros países, singularmente Francia, que es la que tuvo que modificar el Código Penal porque se le iba abajo todo el carné por puntos. En todo caso, los datos están aquí. Vamos a ver cuál es su evolución. Confío en que, como ha sucedido con el alcohol y con la velocidad, cuando volvamos a vernos, que será pronto, tengamos ya unos meses y podamos observar que van bajando también las diligencias; y si es así —como creo—, podamos concluir que efectivamente la gente ya no va sin carné. Que había gente que lo hacía, que había gente que lo hacía desde hace mucho tiempo, que hay gente que lo ha hecho incluso toda la vida, pero que tiene que sacarse el carné, y si alguno tiene algún problema,

esta Comisión ya buscará fórmulas para solucionarlo. Me parece que esta es la buena dirección y, repito, espero que suceda lo mismo con esta modificación del Código Penal que con las anteriores. Me refiero a velocidad y alcoholemia. Tenemos que continuar para consolidar esta actuación con la formación de jueces, fiscales y secretarios judiciales. Aprovecho una vez más para hacer públicamente un elogio y un agradecimiento al trabajo del fiscal especial, de su fiscalía en general, porque hay más de un fiscal, en general de los jueces, del Consejo General del Poder Judicial, que están apoyando mucho este trabajo, y que una buena parte de los éxitos son y corresponden a esa colaboración que vamos a seguir reclamando durante los próximos cuatro años.

La segunda línea de actuación —les recuerdo que eran diez, iré más deprisa en esta— es lo que llamaríamos ordenación de la política de seguridad vial; más que ordenación —quizá la palabra no sea muy adecuada— es impulso de la política de seguridad vial porque ordenada la tenemos, pero si algo hemos aprendido estos cuatro años es que no valen acciones legislativas aisladas, que hay que hacer planes, que el trabajo tiene que tener una cierta sistemática, que hay que tener acciones para que esos planes se lleven a la práctica, que tenemos que fomentar el trabajo con las administraciones públicas —volveré sobre ello también—, municipios y comunidades. En última instancia, lo que vengo a decir es que vamos a hacer un nuevo plan estratégico de seguridad para los próximos cinco años, 2009-2014, que sustituirá el que tenemos en vigor, donde lógicamente reflejaremos aquellas cosas que han ido bien y aquellas que no han ido bien, las corregiremos. En segundo lugar, queremos seguir trabajando con las comunidades para hacer planes autonómicos de seguridad. Hay muchas carreteras autonómicas cuyo control y vigilancia corresponden a la Guardia Civil, pero también al trabajo de mejora de las policías autonómicas, y sobre todo las comunidades tienen competencias en muchas materias como la ITV, como la educación, como la juventud, como los servicios de emergencia y sanitarios, que colaboran con el Gobierno de la nación para garantizar la seguridad en las carreteras. Por tanto, es muy importante que haya planes autonómicos de seguridad vial, los están haciendo y nosotros pretendemos simplemente colaborar con ellas y estimular a las comunidades. Como creemos que es importante hacer lo mismo en los ayuntamientos, no me cansaré de repetirlo, primero, porque hay muchos accidentes en los municipios, muchos más de lo que alcaldes y Gobierno quisiéramos, y porque hay muchos accidentes que se podrían evitar, hay muchos accidentes mortales, y sobre todo porque es verdad que en la ciudad es donde se adquieren los hábitos de conducción, los buenos y también los malos. Por eso es muy importante que haya planes de seguridad municipales. Los estamos promoviendo, estamos contando con la Federación de Municipios y Provincias y vamos a organizar distintas reuniones, entre ellas, un encuentro en 2009 sobre ciu-

dades, para potenciar y estimular estos planes que, repito, formarían la tercera pata —si me permite la expresión— de la planificación de la seguridad vial en España. Habría un plan nacional, planes de comunidades y planes de ayuntamiento, y todos ellos coordinados en una lógica común que, por suerte, estamos compartiendo.

En tercer lugar, pretendemos, lógicamente, reforzar la vigilancia y el control. Seguimos pensando que es fundamental y la Unión Europea nos sigue aconsejando hacerlo así. Al final, cuando el sistema de autoridad es más eficaz, las cosas marchan mejor. Es bueno que sigamos trabajando sobre la alcoholemia, sobre el casco y los sistemas de protección o autoprotección, sobre el teléfono móvil y sobre las velocidades excesivas. Vamos a continuar aumentando los controles preventivos de alcoholemia, queremos llegar hasta cuatro millones y medio al año, que nos parece una cifra importante; vamos a aumentar progresivamente los controles de drogas, que creemos que también son necesarios; por supuesto, vamos a seguir controlando la velocidad, queremos llegar hasta 2.000 puntos de control de la velocidad, para ello tenemos un elemento de trabajo inestimable que es el Centro de gestión de denuncias automáticas, que hemos puesto en funcionamiento —saben ustedes— hace algunos meses. Les daré solo un dato para que tengan SS.SS. una idea de cómo van las cosas. Antes el tiempo medio de notificación de una infracción detectada por radar por la Guardia Civil era de 58 días. Actualmente con el centro lo hacemos en catorce, y probablemente podremos bajar esta cifra. Y como SS.SS. saben, porque lo hemos discutido aquí, cuanto más cerca esté la notificación del acto irregular —vamos a decirlo así— cometido, se supone que tanto más eficaz es el sistema. En este caso, por tanto, estamos trabajando y creo que el centro es un gran instrumento. Por supuesto, vamos a seguir aumentando Policía de Tráfico porque sabemos que cuando hay más policía, aparte de que la gente está más segura y se siente más segura, también conduce más segura. Teníamos un problema al comienzo de la legislatura anterior, que conocen SS.SS. bien, y era que teníamos más vacantes que guardias civiles que querían esas vacantes. Eso se ha cambiado, entre otras cosas, porque modificamos las condiciones de trabajo, favorecimos el trabajo en la Agrupación de Tráfico. En este momento, por segunda vez, hemos tenido en un concurso más guardias civiles que lo han solicitado que vacantes teníamos. Vamos a seguir aumentando las vacantes o las plazas, lo vamos a tratar de hacer aprovechando los medios y en el marco presupuestario que tengamos, que desgraciadamente no va a ser como el que tuvimos en los cuatro años anteriores, al menos al comienzo de la legislatura. Quisiera aprovechar este momento de vigilancia y control para recordar que ponemos en marcha la operación salida, lo decía el presidente de la Comisión. Esperamos un número de desplazamientos semejante al del año pasado; creemos que va a haber 43 millones de desplazamientos —esta es

nuestra previsión— en julio y 47 millones en agosto. Creemos que el número de desplazamientos irá por ahí y, naturalmente, hemos preparado las correspondientes operaciones salida: la de julio la vamos a hacer preferentemente entre el viernes 4 y el domingo 6, que creemos que es el fin de semana más importante, la vuelta la haremos entre el 24 y el 27, que es el otro fin de semana —como saben, normalmente se utilizan los fines de semana para este tipo de desplazamientos—; en agosto la haremos del 1 al 3 y la vuelta del 29 al 31. Aprovecho para recordar —se lo recuerdo a ustedes, aunque creo que es innecesario, pero para el conjunto de los medios que seguro que lo van a recoger— que el año pasado tuvimos un malísimo mes de agosto, muy malo; concretamente en motos fue muy malo. Si lo recuerdan ustedes, hubo muchos accidentes, de hecho tuvimos que poner en marcha algunas medidas y salir —algunos miembros de esta Comisión nos ayudaron— para llamar la atención de lo que estaba pasando. Creo que este mes de agosto será mejor, pero aprovecho para recordarle a la gente que no hay que conducir con una sola gota de alcohol, que no valen los 0,6, sino que lo mejor es no tomar nada; que hay que ponerse el cinturón; que no merece la pena correr y, sobre todo, recordar que las carreteras secundarias son las más peligrosas, porque uno se relaja más, parece que como es secundaria se relaja uno y es justo al contrario, son las más peligrosas; que las motos son vulnerables y que los motoristas deben tener en cuenta que hay coches y, lo que es más importante, los coches que hay motos, porque con mucha frecuencia lo olvidamos los que vamos al volante de un coche. Estos son los consejos que me gustaría dar y aprovecho esta Comisión para hacerlos públicos, sabiendo además que cuentan con la aquiescencia de todos los diputados aquí presentes.

En cuarto lugar, paso a la reforma del procedimiento sancionador, que ya lo comenté en la Comisión de Interior y saben ustedes las razones por las que estamos haciéndolo. Me comprometí hace un mes en esta Cámara y mantengo el compromiso de enviar la reforma a este Parlamento antes de finales de este año 2008 y, por tanto, calculo que en noviembre o diciembre. No es una ley sencilla, es una ley orgánica porque afecta a derechos fundamentales, pero creo que es una ley imprescindible. Tenemos cuatro objetivos que los tienen en la diapositiva y no los leo porque así avanzamos un poco más deprisa y además vamos a tener tiempo de discutir esta ley. Pero, en fin, pretendemos entre otras cosas y fundamentalmente colocar la ley en el siglo XXI y, por tanto, utilizar la Administración electrónica, cosa que nos va a permitir agilizar extraordinariamente los procedimientos. Antes daba el dato del centro Estrada y en este caso es lo mismo.

En quinto lugar, pretendemos seguir con los temas de educación y formación, que es un clásico en esta Comisión y en mi caso además tengo una preocupación especial —iba a decir manía, pero no lo es, al menos en su sentido clásico— porque creo que se puede hacer mucho.

Estamos trabajando, por supuesto, en los contenidos de educación vial dentro de la asignatura de educación para la ciudadanía, trabajando muy bien con el Ministerio de Educación y con las administraciones autonómicas que son las competentes en materia educativa. Vamos a reforzar todos los contenidos de seguridad en las pruebas de acceso —lo estamos haciendo ya— al carné de conducir, tanto de motos como de coches —luego veremos algo de motos— y, por supuesto, trabajamos con distintas instituciones en los planes en las escuelas de conducción segura, con los reales automóvil club, con algunas asociaciones que están funcionando bien y, lo más importante, que es donde vamos a insistir mucho, los planes de formación continua de los trabajadores, en los convenios colectivos, con las empresas y con los sindicatos. Saben ustedes que ahí tenemos un punto negro —vamos a decirlo así—, porque hay mucho accidente de trabajo que se produce porque hay accidentes conduciendo instrumentos de trabajo, sea un camión o sea un coche. Por tanto, tenemos mucho interés en reforzar todo este tema de conducción de trabajadores y formación continua.

En sexto lugar, vamos a seguir una línea que es la de la seguridad en los vehículos. Quiero aprovechar para agradecer en general a toda la industria del automóvil el esfuerzo que ha realizado en esta materia. Hemos tenido reuniones el director general y yo mismo con Anfac y con todas las asociaciones para seguir en esta línea. Es evidente que los elementos de seguridad de los coches han tenido un efecto muy positivo también sobre los datos que mencionaba al comienzo de esta intervención. Tenemos la pretensión de seguir trabajando juntos para introducir elementos y aparece —y esta es la tercera reflexión que quiero hacer— una línea de trabajo creo que de una importancia difícil de medir en este momento, que es la conexión de los GPS con todos los instrumentos de seguridad que se pueden introducir en las infraestructuras. Aquí hay una línea de trabajo de una potencialidad enorme que, lógicamente, no va a depender solo del Gobierno sino también de los fabricantes de coches, pero tiene, repito, un desarrollo importantísimo que seguramente vamos a poder discutir a fondo también en los próximos cuatro años.

He puesto en séptimo lugar las motos y motocicletas y no porque no nos preocupe, que nos preocupa muchísimo, sino por una sistemática de exposición. Conocen ustedes, a raíz de lo que detectamos el año pasado y que se apuntaba ya el año anterior y que no es una cuestión española sino que lo han vivido igual todos los países de Europa, el incremento de los accidentes de moto. Pusimos en marcha un plan que elaboramos con los sectores implicados. El plan ya está en marcha, hemos hecho distintas actuaciones, algunas son públicas porque son campañas informativas, otras son menos conocidas y en algunas están trabajando los ayuntamientos. Madrid y Barcelona, que son ayuntamientos que van por delante, están ya poniendo medidas específicas que estaban consideradas en el plan de motos y que son pruebas piloto

muy interesantes. Estamos modificando las pruebas de acceso, como saben ustedes, para el carné de conducir de motos; estamos cambiando todo el sistema de vallas; estamos haciendo algunos estudios muy interesantes, uno concretamente de la Politécnica de Madrid que si luego hay tiempo en la réplica les comentaré. Estamos, por tanto, cumpliendo el plan que conocen bien y que espero que permita consolidar en este año una cifra esperanzadora que tenemos ahora. En estos meses que van de año 2008 hemos vuelto, en lo que se refiere a víctimas mortales por accidentes de moto, a la cifra de 2006, es decir, que no van mal. Siguen siendo muchos, pero parece que 2007 fue un año excepcionalmente malo. Es decir, que una vez más puede empezar a dar sus frutos lo que estamos haciendo aunque, repito, hay que ser muy prudentes porque hemos tenido un año en el que los fines de semana han sido especialmente malos, especialmente lluviosos y pensamos que eso ha influido en que hayan salido menos motos a las carreteras. En fin, los datos son los que son y 2008 se está comportando como 2006 y no como 2007 y, por tanto, estamos viendo también un descenso importante del número de accidentes en moto y, consecuentemente, de fallecimientos y de heridos. Lo dejo ahí porque son pocos meses y hay que esperar. En todo caso, este asunto es una prioridad del ministerio.

El siguiente es la mejora de la red viaria. Aquí voy a ir más deprisa porque la ministra de Fomento compareció y explicó todo lo que íbamos a hacer de desdoble de carreteras, de pasos, de cruces... Saben ustedes que hay un programa extenso que, en parte, es la aplicación del Plan de Infraestructuras. Cada vez que se construye una autovía estamos indirectamente mejorando la seguridad de quienes utilizan esa carretera. Hay todo un catálogo de cuestiones que corresponde ejecutar al Ministerio de Fomento, pero que están en los planes conjuntos que llevamos para garantizar la seguridad en las carreteras, que he expuesto ahí y que, repito, tuvieron un reflejo en la comparecencia de la ministra y sobre los que voy a pasar; si hace falta, en el debate posterior volvemos sobre alguno. Señalaré únicamente el de puntos negros. En la legislatura anterior suprimimos 498 y en esta pretendemos suprimir 776, con lo cual dejaríamos solucionado, entre comillas, este tema que sabemos que es causa y origen de muchos accidentes. Pasos a nivel y seguridad en túneles son temas que conocen ustedes, repito, y me remito a la comparecencia de la ministra, aunque tengo los datos aquí y, si hace falta, volveré luego sobre ello.

La siguiente línea de trabajo del ministerio es el impulso a la consulta y participación de la ciudadanía. En la medida en que todo lo que hacemos es para que los ciudadanos se conciencien de que es importante ser prudente en la carretera, la participación de los ciudadanos es vital, es un elemento fundamental de todo nuestro trabajo. Tenemos el Consejo Superior de Seguridad Vial que funciona adecuadamente y que se va reuniendo y queremos constituir dentro comisiones

específicas como fórmula de hacer más eficaz su trabajo, concretamente una autonómica, una municipal y hacer un par de grupos de trabajo, uno sobre motos y otro sobre infracciones y sanciones que se corresponden justamente con otras tantas líneas de trabajo del ministerio a las que me acabo de referir.

Por último, pero no menos importante, al revés, quizá el más importante, el apoyo a las víctimas de tráfico con las que trabajamos muy bien. No es la primera vez ni será la última que hago un público agradecimiento a la colaboración que prestan al Ministerio del Interior. Nos ayudan mucho, se implican en todas las campañas y ciertamente son una voz privilegiada a la hora de llamar la atención sobre el desastre que supone la conducción con riesgos. Vamos a seguir ayudándoles política y económicamente y vamos a poner un teléfono de atención e información par las víctimas de los accidentes de tráfico. Venimos observando que es un tema que, cuando se producen accidentes, provoca mucha inquietud y a veces los ciudadanos no saben cómo resolverlo.

Con esto concluyo. He ido muy apresuradamente, pero seguro que SS.SS. sabrán disculparlo. En el debate posterior podremos, si es necesario, ampliar estas diez líneas de trabajo, que son algunas más novedosas que otras. En todo caso, conforman una línea coherente con el trabajo de la anterior legislatura, toda vez, repito, que creo que la dirección en la que empezamos a trabajar hace cuatro años es la correcta. Tengo aquí una larga lista de agradecimientos que quería hacer —lo haré en otro momento— porque este es un trabajo colectivo. Si hay alguno en el que estamos todos implicados, la primera esta Comisión, es este. Por tanto, si acaso, luego lo haré. Hay mucha gente que nos ha ayudado y, sobre todo y lo más importante, tenemos que señalar que hay mucha gente que nos va a seguir ayudando. Confío en que vamos a seguir contando con la colaboración de todos y la primera colaboración que reclamo es la de esta Comisión. El trabajo de hace cuatro años y los consensos que se alcanzaron aquí en una legislatura difícil fueron enormemente útiles; en una legislatura que aparece como más fácil, no hay otra cosa que pensar que vamos a ser capaces de ir todavía más allá. Desde luego, en esa voluntad de ir más allá tienen por supuesto la colaboración del ministerio y de la Dirección General de Tráfico que, como saben ustedes, realiza la dirección y quienes en ella trabajan un excelente trabajo.

Me pongo a su disposición para todo aquello que quieran plantear o comentar.

El señor **PRESIDENTE**: La verdad es que ha sido una intervención realizada a gran velocidad, lo cual en esta Comisión tiene particular relevancia y significación. **(Risas.)** Espero que no sea una velocidad rayana en el delito de tráfico, político en este caso. Creo que no, ha sido particularmente ilustrativa, como todas las suyas, señor ministro. Por tanto, quiero agradecer la claridad de sus ideas y, por qué no decirlo, la austeridad también en el uso de la palabra.

Vamos a proceder ya a la concesión a los grupos parlamentarios de los turnos que les corresponden reglamentariamente. No observo la presencia de ningún miembro del Grupo Mixto en este momento, luego concedo la palabra al señor Canet. Parece que lo que se consensuó en la última reunión de junta y portavoces es que el turno sería de menor a mayor en todo caso. Tiene la palabra el señor Canet en representación del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida por un tiempo de diez minutos. Además, esta Presidencia, dada sus características incluso fenotípicas, las apreciará con gran laxitud.

El señor **CANET I COMA:** Voy a consumir muchísimo menos tiempo, aunque no sé si a la velocidad de crucero del señor ministro. En cualquier caso, le agradezco, señor ministro, la comparecencia y sus explicaciones. En primer lugar, le felicito por el tono que ha utilizado, porque cuando alguien puede presentar desde un alto cargo —el máximo cargo en este caso— una visión positiva de su trabajo y lo hace con el tono que usted lo ha hecho, medurado, poniendo de relieve lo positivo pero a la vez sin caer en la autocomplacencia, es digno de elogio y por eso creo que debo hacerlo.

En segundo lugar, también le expreso el acuerdo con las líneas generales que ha explicado muy gráficamente. En ese sentido, toda la colaboración que sea posible desde nuestro grupo la tiene de antemano. Quisiera que usted me contestase solamente a dos consideraciones. La primera, cómo valora —en determinadas ocasiones ha mencionado a las comunidades autónomas y a los municipios— las relaciones de su departamento, en el caso concreto de seguridad vial, con las comunidades autónomas en general, pero en particular con las que tienen asumidas más competencias en esta materia. La segunda, que valore usted un tema ahora muy recurrente afortunadamente como es el de la Administración electrónica. Todos hablamos de ello. Usted habla de unos objetivos y, más allá de las palabras, en ese caso que es fundamental para acelerar el proceso de comunicación de sanciones, etcétera, si cree que en su departamento habrá más facilidades que en otros porque haya más exigencia social de conocer el estado de cada uno, en el caso sancionador. La tercera, una valoración —que haremos todos los grupos porque todos hemos recibido indicaciones en este sentido— sobre la conveniencia de una posible moratoria en alguno de los puntos del Real Decreto 64/2008, de 25 de enero, el punto 12.1.a) en concreto, que es el del acceso al permiso de conducir, endurecimiento de las condiciones que representa pasar de los 14 a los 15 años. Evidentemente, las cifras parecen hacer necesaria una incidencia en el caso de las motocicletas, quizá no tanto en las de pequeña cilindrada. Las estadísticas parecen permitir un leve margen de actuación o de replanteamiento. En cualquier caso, al margen de las consideraciones de tipo económico, laboral, etcétera, que puedan afectar al sector en el actual contexto, me gustaría saber su opinión sobre la posibilidad, sin

perjuicio de mantener el nivel de exigencia para rebajar la siniestralidad, de algún tipo de, llamémoslo así, moratoria, replanteamiento, no sé si otra vez un dibujo nuevo, de la edad de acceder a la conducción de ciclomotores. En definitiva, su opinión. Porque insistimos en que es un tema delicado, la siniestralidad nos preocupa a todos y no podemos actuar con ligereza. Por tanto, le pregunto cuál sería su opinión, insisto, más allá del contexto económico y que la valoración sea en el contexto de la seguridad en la conducción.

El señor **PRESIDENTE:** Voy a proceder a conceder la palabra por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al señor Jané, que forma ya parte de la escenografía de esta Comisión, que no sería concebible sin su presencia y sus lúcidas intervenciones. **(Risas.)** Señor Jané, por un tiempo de diez minutos igualmente tiene la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH:** Señorías, yo quería empezar agradeciendo la comparecencia hoy aquí del ministro del Interior. Él constataba, haciendo un balance, que esta es la segunda Legislatura en la que vamos a tener una Comisión de Seguridad Vial específica en este Congreso de los Diputados. Quería trasladarle, señor ministro, que realmente creo que es importante que los poderes públicos, el Parlamento lo es, también el Gobierno, se doten de ámbitos transversales donde se pueda abordar una problemática tan seria y tan importante como la seguridad vial. Por tanto, fue útil y es útil tener una comisión específica para tratar la seguridad vial que se relaciona no únicamente con el Ministerio del Interior, sino también con otros ministerios que tienen competencias en ese ámbito. La sola existencia de esos órganos transversales —y esta Comisión lo es— de alguna manera favorece el debate y favorece la repercusión pública de los temas de seguridad vial. No le quepa ninguna duda, señor ministro, pero haber tratado hoy en una sesión específica y en una comisión específica los diez objetivos de su ministerio en el ámbito de la seguridad vial contribuye a prevenir accidentes. No es lo mismo que si lo hubiera hecho en el marco de su comparecencia en la Comisión de Interior. Por tanto, que a nadie le quepa duda de que este foro ayuda y contribuye al debate político en materia de seguridad vial, que es útil y necesario para que todos lo prioricemos en lo que debería ser —y nuestro grupo así se lo pide— un pacto de Estado.

Señor ministro, no tiene mucho sentido que ante la primera causa de muerte violenta en nuestro país, que son los accidentes de tráfico, no seamos capaces de articular entre todos un gran pacto de Estado que fije unas prioridades, unos objetivos no únicamente de su ministerio, sino del conjunto de las administraciones públicas porque todos tienen mucho que hacer en esa gran labor de prevención de los accidentes de tráfico. Por tanto, le pedimos desde Convergència i Unió este pacto de Estado. Queremos agradecerse de manera

expresa al Ministerio del Interior, a la Dirección General de Tráfico y a su titular, el señor Pere Navarro, que lo fue en la pasada legislatura y lo sigue siendo en esta, a usted, señor ministro, y a su antecesor, el ministro Alonso. En la pasada legislatura el Ministerio del Interior colaboró muchísimo con el Parlamento en materia de seguridad vial, colaboró, facilitó las cosas y ayudó a que pudiera haber un diálogo fluido. Por tanto, es bueno reconocerle a usted, señor ministro, esa labor de ayuda directa al trabajo del Parlamento y de manera muy clara a todo el equipo de la Dirección General de Tráfico. Muchos de ellos están hoy aquí, empezando —repito— por Pere Navarro, que ha hecho y hace una gran labor pedagógica, porque es importante saberse explicar en este ámbito y el director general de Tráfico lo hace de manera muy certera. Yo incluso le plantearía, señor ministro —ya sé que el nombre no hace la función—, que el organigrama del Ministerio del Interior, en lo que a seguridad vial se refiere debería superar la concepción de la seguridad vial como una Dirección General de Tráfico. La seguridad vial es algo más que una dirección general de tráfico, pero en el organigrama tiene este nombre y este rango, y pensamos que debería tener mayores competencias transversales, dotándola del carácter de Secretaría de Estado que pudiera hacer esa labor necesaria de interlocución con otros ministerios que tienen competencias en materia de seguridad vial. Quiero recordar que se aprobó por unanimidad en el Pleno del Congreso una proposición no de ley de Convergència i Unió. Nosotros pedíamos una Secretaría de Estado y no se quiso aprobar con esa literalidad, pero al final se aceptó una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista que fue una transacción, y se aprobó el pasado 18 de septiembre de 2007 una proposición no de ley en el Pleno de la Cámara en la cual el Congreso instaba al Gobierno a que en la organización de la estructura interna de la Administración General del Estado —por tanto, en el organigrama final— se tuviera en cuenta la importancia de las políticas de tráfico y seguridad vial, así como su carácter transversal. Se decía: a los efectos de reforzar los órganos de coordinación en el ejercicio de sus funciones. Si repasáramos el «Diario de Sesiones» de esa proposición no de ley, nos daríamos cuenta de que había un desiderátum, el de no cambiar el organigrama en la pasada legislatura pero sí, en una futura legislatura, darle a la seguridad vial mayor potencialidad en el organigrama y mayor carácter transversal, ya que seguridad vial no es meramente tráfico. Por tanto, en Convergència i Unió creemos que, aunque sea de la pasada legislatura, esa resolución nos vincula políticamente y le pedimos que no dejemos de pensar en la necesidad de darle ese mayor rango a la estructura administrativa en materia de seguridad vial porque la importancia del tema lo justifica sobradamente y así permitiríamos una mayor función de prevención en el ámbito del debate público en la seguridad vial. Por tanto, se lo pido y creo que es una consideración que podríamos realizar.

Nuestro grupo quiere reconocer el acierto en lo que usted ha planteado, que no deja de ser también una resolución de la pasada legislatura. Debemos modificar el procedimiento sancionador para que sea más ágil e inmediato. Muchos de los que estamos aquí estuvimos en Portugal y allí se nos explicó de qué manera, cuando la sanción llega con mayor inmediatez al momento de la infracción, la gente cumple más las normas porque no le queda lejos el momento de la infracción. Con lo cual si hacemos, con todas las garantías necesarias, un buen procedimiento sancionador que sea más ágil, contribuiremos también a reducir el número de accidentes porque reduciremos el número de infracciones. Por tanto, es un acierto.

Al hilo de esa reforma —que va a ser por ley orgánica—, mi grupo iría más allá y le pediría que viera si somos capaces de aprobar en esta legislatura lo que podríamos denominar —le anuncio el nombre, pero puede ser otro— una ley integral de seguridad vial, una normativa que fuera capaz de agrupar en un marco normativo distintos aspectos en materia de seguridad vial. Nuestro grupo lo propone en su programa electoral, por tanto, si no lo hace el Gobierno como proyecto de ley, que entendemos que sería lo más adecuado porque el Gobierno tiene mayor capacidad transversal, nosotros lo haríamos como proposición de ley de grupo parlamentario, pero nos gustaría más que fuera el propio Gobierno el que intentara reagrupar en un texto los aspectos troncales de la seguridad vial que van más allá de una normativa de tráfico, de una normativa penal o de una normativa administrativa sobre los puntos, y que se podría reagrupar en un único texto, que también ayudaría a esa labor pedagógica y a esa mejor armonización normativa. Lo dejo encima de la mesa porque creo que podría ser un instrumento legislativo que nos resultaría muy útil. Una ley integral que englobara también la protección a las víctimas. Usted ha querido reconocer la gran labor que realizan las asociaciones de víctimas, y yo también quiero reconocerlo expresamente. Nos ayudan muchísimo en esa labor pedagógica y sobre todo nos hacen tener presente que es una realidad que está ahí, que todo esfuerzo es poco y que debemos huir siempre de la autocomplacencia. Por tanto, siempre nos queda mucho por hacer. Esa ley integral englobaría también las ayudas a las víctimas, la regulación de un teléfono de atención para cuando hay un accidente; todos estos aspectos podrían tener un cobijo normativo que entendemos del todo oportuno y, por tanto, nuestro grupo así se lo plantea.

También hay aspectos concretos sobre los que nos gustaría conocer la opinión del ministerio. Si hoy no nos la puede dar será en sucesivas comparecencias, porque lo ha dicho muy bien el señor ministro: va a ser una labor continuada a lo largo de la legislatura. No se agota la materia de la seguridad vial en una comparecencia inicial, y —como hacía el presidente Olabarriá— agradecemos la prontitud con que se ha realizado en esta Comisión esta primera comparecencia que mi propio grupo

también había pedido, pero hay aspectos concretos que ya en esta primera sesión podríamos vislumbrar. Por ejemplo la conducción acompañada. Este es un debate que está en Europa y si la vamos a implantar deberíamos empezar a hacerlo este primer año de legislatura para que pudiera ser una realidad a lo largo de la misma. ¿Estamos o no de acuerdo en acoger experiencias como la francesa, en el sentido de flexibilizar la edad en que una persona que aún no ha obtenido el permiso de conducir puede conducir siempre que lo haga acompañado de un adulto que reúna unas condiciones específicas? Esto parece ser que podría ayudar y mucho a una mayor sensibilización en la seguridad vial y un mayor compromiso incluso del propio acompañante que hace las funciones de tutor. Se genera aquí una complicidad —a veces incluso en los ámbitos familiares— que es oportuna y que puede dar buenos resultados. Debe hacerse con garantías, sin menoscabar la necesaria formación posterior de las autoescuelas, pero, repito, la conducción acompañada es un elemento que podría marcar esta legislatura. Por ello, nos gustaría conocer su opinión al respecto.

Ahora que hablamos de las edades, lo hacía también el anterior portavoz, nosotros desde *Convergència i Unió* le proponemos que el Real Decreto 64/2008 que ha fijado un plazo, el 1 de septiembre, en el cual se va a pasar de 14 a 15 años la edad mínima para conducir un ciclomotor, no entre en vigor. Y como estamos aún a tiempo, porque habrá Consejo de Ministros previos a esa fecha, le pedimos claramente que no entre en vigor esa norma. Podemos abrir un debate aquí: ¿Es útil para la seguridad vial o no pasar de 14 a 15 años la edad mínima? En *Convergència i Unió* entendemos que no es útil para la seguridad vial. Además de que hay otros factores económicos que ahora citaré, pero para la seguridad vial, que es para lo que hoy estamos aquí convocados, creemos que tampoco es útil, porque se dan dos factores: uno el estadístico, las cifras demuestran que realmente no hay una cifra que deba alertar sobre personas que hayan conducido a los 14 años un ciclomotor, que ahí no está el problema a la hora de detectar dónde está el riesgo de accidentes y de heridos. Si estuviera ahí, estaríamos de acuerdo en que se pasara a 15 años, pero las cifras nos demuestran que ahí exactamente no está el problema. Otro factor es que cuando uno accede después a conducir una motocicleta de mayor cilindrada, todos los expertos nos dicen que es mejor haber tenido una experiencia previa conduciendo a menor edad un ciclomotor que tiene menor cilindrada, que su experiencia después, a la hora de conducir una motocicleta, es mayor. Incluso se dice que es mejor haber conducido una bicicleta antes de conducir un ciclomotor. Con lo cual, esa experiencia acumulada entendemos que debe valorarse. Como debe valorarse también la función social a veces del ciclomotor en determinadas edades; por ejemplo, para los jóvenes que están estudiando en un núcleo apartado donde no hay transporte público, ese ciclomotor es el vehículo que le permite ir al colegio todos los días, y hay

ejemplos que todos podemos conocer. Al final, también, evidentemente, hay un aspecto económico. Hay empresas que de alguna manera nos alertan de las consecuencias negativas que puede tener esa ampliación de los 14 a 15 años con el argumento siguiente —que podemos contrastar y sobre el que también me gustaría conocer su opinión—: Ya no van a comprar un ciclomotor si a los 16 años se pueden comprar una motocicleta. Por tanto, la expectativa de mercado de esas empresas que solo fabrican en ocasiones ciclomotores se puede ver muy afectada en un momento en que el contexto económico debe tenerse en cuenta por el Gobierno. Desde *Convergència i Unió* se lo pedimos y también nos gustaría conocer su opinión al respecto.

Usted ha hablado, señor ministro, de infraestructuras. Es cierto que esto compete a Fomento, pero el Ministerio del Interior, en lo que debe ser la política de radares, tiene mucho que decir también. Entiendo que los radares pueden contribuir mucho a la prevención de un accidente, porque es, como aquello del Código Penal, disuasivo. Nadie quiere tener la sanción, con lo cual si se sabe que hay un radar de alguna manera se modifica el comportamiento; de ahí que sea importante conocer en cuanto al plan de radares cómo valora usted la ubicación de los radares. En esta Cámara se aprobó por unanimidad que deberíamos ponerlos siempre en tramos donde se concentran los accidentes, en tramos peligrosos. Hay que poner el radar allí donde más falta hace porque hay accidentes y anunciarlo previamente, porque solo así el conductor que no quiere ser sancionado ve que hay un anuncio de un radar y modifica esa conducción que, a lo mejor, era temeraria y hubiera producido el accidente. Por tanto, le queremos preguntar si se cumple o no esa resolución unánime del Congreso de los Diputados de poner más radares pero en tramos de concentración de accidentes y anunciarlos previamente. Sería una buena labor.

¿Ha valorado el Código Penal? Yo, junto con otros portavoces, impulsé que se segregaran del Código Penal en su conjunto los aspectos de seguridad vial. Si no se hubiera hecho, no se hubieran aprobado, porque el resto del Código Penal, al disolverse la legislatura, quedó decaído. Por tanto, se segregó y creo que ha tenido una acción preventiva importante, y el Ministerio del Interior también puede ayudar mucho, así como el Ministerio de Justicia y la fiscalía. Quiero citar a varias personas. En primer lugar, al Fiscal General del Estado, don Cándido Conde-Pumpido, que adquirió un compromiso muy serio con la seguridad vial en la pasada legislatura. Incluyó en la memoria de la fiscalía un apartado específico de seguridad vial que no había antes. Vino a la propia Comisión de Seguridad Vial y adquirió un compromiso ante el Congreso de los Diputados; creó, a instancias de nuestro grupo parlamentario —pero al final lo creo y fue una decisión de la propia fiscalía—, el fiscal específico de seguridad vial. También quiero citar a don Bartolomé Vargas, porque ha hecho una gran labor pedagógica en este ámbito, y a la fiscal adjunta, doña Elena. Todos están

en esa dirección, que es positiva, pero usted ha citado el Código Penal y ahora nos queda una asignatura pendiente. El objetivo del Código Penal ante delitos contra la seguridad vial. Creo que no es propósito del legislativo ni tampoco del Gobierno penas de prisión en según qué conductas. Ante una persona que a lo mejor iba demasiado bebido pero por suerte no causó ningún accidente, ante una persona que iba a una velocidad desmesurada pero que por suerte no causó ningún accidente, lo mejor es trabajos en beneficio de la comunidad no una pena de prisión. No vemos a la persona entre rejas, por lo menos este portavoz no ve que sea lo más adecuado. Por tanto, deberíamos priorizar, señor ministro, los trabajos en beneficio de la comunidad. Ahí nos queda mucho trabajo por hacer en colaboración con otros ministerios, con asociaciones sin ánimo de lucro, con centros como el Centro de Paraplégicos de Toledo o el Instituto Guttmann en Barcelona, que pueden ayudar mucho en esa labor.

Termino ya, señor ministro. Tendremos muchas ocasiones de hablar de seguridad vial en esta Comisión, y por tanto, nuestro grupo —no le quepa ninguna duda— va a contribuir al mayor consenso para que esta pueda ser una legislatura que de manera clara afiance la labor que podemos hacer desde el Parlamento en materia de seguridad vial. Nos quedan asignaturas pendientes. Quiero recordar el compromiso contraído con los examinadores; la creación de una escala técnica; la propia disposición adicional undécima del permiso por puntos, que hacía un guiño a los mismos y al final concluimos la legislatura sin haberlo modificado; más medios para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que se lo merece porque realmente es una labor ingrata. Por tanto, todo lo que pueda redundar en ese objetivo que todos compartimos de prevenir accidentes no le quepa ninguna duda, señor ministro, de que tendrá la colaboración de Convergència i Unió, como la tendrá en todo momento del presidente de la Comisión, don Emilio Olabarría.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a conceder la palabra al señor Souvirón, otro clásico de esta Comisión, sin cuyo talante hubiese sido imposible llegar a los importantes acuerdos y concitar los consensos que han beneficiado la seguridad del tráfico con carácter general.

Señor Souvirón, tiene la palabra por un tiempo de diez minutos.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Muchas gracias por sus palabras, señor presidente. Intentaremos seguir en esa actitud, pues en una reciente entrevista que he leído que ha hecho hablaba usted de esa actitud proactiva en busca del acuerdo útil en beneficio de la seguridad vial. Yo creo que ahí estamos todos los grupos y, sin duda, vamos a tener ocasión en esta legislatura de seguir por ese camino.

Señor ministro, bienvenido de nuevo a la Comisión de Seguridad Vial en esta primera ocasión en esta legislatura. Queda mucho por hacer y, por tanto, esperamos

verlo con asiduidad por aquí para poder seguir avanzando en estos asuntos. Hace aproximadamente cuatro años su antecesor en el cargo, don José Antonio Alonso, compareció por primera vez en la Comisión de Seguridad Vial, y no se pudo hacer antes porque era la primera reunión de la Comisión de Seguridad Vial. Una Comisión que nace como consecuencia de la necesidad que se detecta en aquel trabajo excelente que hizo la subcomisión de Seguridad Vial, entonces en la Comisión de Justicia e Interior, en la legislatura 2000-2004. Allí se vio el problema y la necesidad de abordar una nueva cultura de la seguridad vial y que el Parlamento tenía que tener la palabra en esa iniciativa, y ese es el origen de esta Comisión. Una Comisión —me sumo a quienes lo han dicho— que trabajó con el mejor espíritu, y no lo digo recreándome en la autocomplacencia sino todo lo contrario, para recordar a quienes colaboraron en esos trabajos en la anterior legislatura y no lo van a hacer en esta porque no están en la Comisión, y sobre todo para fundamentar un deseo de autoexigencia. Ya conocemos los problemas —usted lo ha dicho—, estamos en el camino y, por tanto, todos tenemos que exigirnos más y también tenemos que exigirle más al Gobierno.

Nosotros no nos apuntamos al continuismo en las políticas de seguridad vial. Creemos que hay cosas que mejorar sin ninguna duda; por ejemplo, los radares fijos deben tener un carácter preventivo, estar en el lugar donde se producen los accidentes, porque solo si están situados, como dicen los técnicos que conocen el tema, en el lugar donde se producen los accidentes pueden colaborar a la mejora de la seguridad vial. No se trata de hacer estadísticas, de aumentar el número de radares que se han situado en una legislatura, sino de colocarlos donde hacen falta y donde son útiles. Hay algún estudio que dice que solo el 4,3 por ciento de los radares fijos que se han colocado se han instalado en lugares de riesgo elevado. Por tanto, hay un 96 por ciento que simplemente se han colocado porque había que colocarlos en algún sitio. Así es muy difícil, nos guste o no, combatir esa sensación de que la política del Gobierno en materia de seguridad vial es recaudatoria, un concepto que tampoco nos gusta, pero hay que predicar con el ejemplo y evitar dar argumentos para que nadie pueda pensar que eso es así. Por otra parte, es preciso que el despliegue de los nuevos radares fijos se haga sobre todo en esas carreteras secundarias donde se produce el 75 por ciento de los accidentes y, por tanto, el Gobierno tiene que llegar a los acuerdos oportunos con los titulares de esas carreteras y no olvidar que la competencia de tráfico constitucionalmente es del Estado. Una cosa es la titularidad de la carretera y otra la regulación del tráfico, salvo en aquellas comunidades autónomas, como el País Vasco o Cataluña, donde están transferidas y, por tanto, con ellas hay que colaborar en la misma idea.

Por otra parte, estamos en contra de que los radares puedan sustituir el trabajo de los agentes de la Guardia Civil de Tráfico. Eso no es así. Los radares tienen que tener un carácter complementario, pero la labor que

hacen los agentes de la Guardia Civil de Tráfico es insustituible. Nos tranquiliza cuando nos dice que se va a solucionar el problema de cobertura de plazas. La verdad es que nos llega un cierto descontento de los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil porque entienden que, para que haya una mayor motivación, es absolutamente preciso reformar el sistema de reparto de la productividad. Hay que tener muy en cuenta al guardia civil de tráfico que está a pie de carretera, que desarrolla su trabajo con unos parámetros de peligrosidad o penosidad que no los tienen quienes desarrollan su actividad, por ejemplo, en las oficinas, que tampoco trabajan los fines de semana. Todo esto hay que tenerlo en cuenta, como también mejorar su formación. Hay que ir a una formación permanente y lo hemos dicho en alguna ocasión. Los agentes de la Guardia Civil de Tráfico tienen que convertirse en auténticos auditores en la carretera y para eso hace falta una formación permanente. No es tolerable que tengan que estudiarse por su cuenta las novedades que supone la incorporación, por ejemplo, del tacógrafo digital, que tengan que buscar los textos para ponerse al día de los cambios normativos que hace el Gobierno. Es preciso que estén permanentemente formados para el importante trabajo que hace. No hacen cursos de primeros auxilios, y muchas veces son los primeros que llegan al lugar del accidente. Por tanto, creo que cuando se hace esa profesión de fe en el trabajo de la Guardia Civil hay que hacerlo con hechos, mejorando su situación y dotándoles de los últimos medios técnicos y también materiales. Se habla de la uniformidad de la Guardia Civil, que se ha cambiado, que se ha avanzado, pero la realidad es que ese cambio ha sido más ficticio que real. Porque de lo que se les ha dotado es de una especie de forro para que se lo pongan dentro del uniforme en invierno y que se lo quiten en verano. Eso es una broma y yo diría que hasta de mal gusto.

Por otra parte, hay que solventar la dificultad que tienen para acceder a destinos que pueden apetecer, teniendo en cuenta los servicios prestados o la antigüedad que tienen en el ejercicio de su actividad, criterios que se ven muy mermados por otros que están en el reglamento de destino. Todos nos parecen muy atendibles, pero creemos que al menos un 50 por ciento de estos puestos y destinos que son más apetecibles, ya que estamos ante una especialidad clarísima, deben ser cubiertos por aquellos miembros de la Agrupación de Tráfico que aspiren a ello, en función de los méritos obtenidos por su actividad. También querríamos saber, ya que estamos en las puertas de la operación verano, si la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se va a ver afectada por esa huelga de celo anunciada por los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado.

Se ha referido a la necesidad del procedimiento sancionador, con lo que no podemos estar más de acuerdo. Creemos que es absolutamente necesario y lo esperamos con el mejor espíritu para tratar de mejorarlo en lo que sea mejorable o apoyarlo en lo que se pueda apoyar.

Siempre hemos creído que la aplicación efectiva de las normas de tráfico es una manera eficaz de prevenir y reducir los accidentes, las muertes y los heridos. No se trata de endurecer más las normas sino, muchas veces, de aplicarlas adecuadamente. Hemos asistido en la última legislatura a algunos endurecimientos de normas administrativas y penales que se hubieran solucionado con la simple aplicación adecuada de la norma existente. Hemos hecho un esfuerzo claro para aprobar la norma del carné por puntos y, sin embargo, los instrumentos no estaban preparados para que esa aplicación fuera adecuada desde el primer momento de su aprobación. Nos satisface especialmente que estén ustedes preparados para sumar los dos puntos a aquellos conductores que no hayan perdido en estos tres años ninguno. Enmienda que presentó el Grupo Parlamentario Popular, que debatimos con enorme fuerza porque creemos que es un asunto de filosofía y que trata de favorecer la responsabilidad. Al final, el tráfico es un ejercicio de la libertad de las personas y su solución está en el aumento de la responsabilidad y todo lo que favorezca esa responsabilidad estará en el buen camino. Hay que distinguir claramente las conductas prosociales de las antisociales que se producen en la carretera. Por eso, nos parece que igual que hay obligaciones en este ámbito también hay derechos. Por tanto, nos felicitamos todos de que, al final, aprobáramos la norma en esas condiciones.

Estamos a final del Plan estratégico 2005-2008 y ya nos habla del 2009-2014. Un día tendríamos que convocar —y lo vamos a hacer desde el Grupo Parlamentario Popular— para hacer un balance del Plan estratégico 2005-2008, porque hasta este momento no hemos podido hacer un balance del seguimiento del plan, a pesar de que es preceptivo en su propio contenido que se hiciera. Las estadísticas oficiales que publica el Observatorio Nacional de Seguridad Vial no permite hacer un seguimiento de todos los objetivos estratégicos al no incluirse varios de ellos en las estadísticas. Y, como no ha habido ese balance de seguimiento, no se han podido hacer las propuestas para las necesarias mejoras correctoras que haya que hacer para conseguir los objetivos que se pretenden. Por tanto, vamos a convocar para hacer un balance del Plan estratégico hasta 2008, y esperamos que el que nos presente para 2009-2014 tenga compromisos concretos, que es lo que queremos, para poder hacer el control parlamentario.

El asunto de las motos cobra cada vez mayor importancia porque evidentemente está aumentando el número de víctimas entre los motoristas. Si hablamos de motos no hay más remedio que hablar de la sustitución de guardarraíles. Los grupos parlamentarios hemos hablado mucho de ello y también se nos ha hablado mucho desde el Gobierno. En diciembre de 2005, el ministro Alonso nos dijo que el nuevo sistema ya estaba homologado y ya empezaba a aplicarse el plan. El 26 de febrero del año 2007 la ministra de Fomento dijo que ya estaban homologados y que iba a empezar a aplicarse el plan. Hay dos declaraciones de buena fe, pero no hay un plan

concreto. En el plan de motos de diciembre de 2007 se vuelve a decir que el Ministerio de Interior va a proveer un fondo para que pueda hacer frente al 50 por ciento del cambio de los guardarrailes cuando esto depende de las administraciones autonómicas o locales. Nosotros creemos que, de una vez por todas, hace falta un plan muy claro con los objetivos; con los plazos y con la inversión económica destinada al cumplimiento de ese plan. Eso nos tranquilizaría a todos y, sobre todo, a los motoristas que están viendo que viene un anuncio tras otro y no se pase nunca de las palabras a los hechos.

Por cierto, se habla mucho de política de seguridad vial y esta Comisión en la legislatura anterior aprobó, por un acuerdo unánime, entre otros, que el Gobierno haría una consulta a la Unión Europea para ver si se podía reducir el IVA en los equipamientos de los motoristas, en la uniformidad que deben tener, para evitar las consecuencias desagradables de los accidentes. De esto no hemos tenido ninguna noticia y nos parece que esta consulta no se ha hecho. Me imagino que al terminar la legislatura se dio por desistida aquella iniciativa. Lo que quiero decirle es que hagan la consulta porque todos estamos esperando conocer sus resultados, sobre todo los motoristas, que son los primeros afectados.

Se ha hablado aquí del asunto de los ciclomotores. Pues bien, también hay un acuerdo de la Comisión en la legislatura anterior contrario a que se subiera la edad de 14 a 15 años para la conducción de ciclomotores, por dos hechos fundamentales. En primer lugar, porque no se detecta que haya una accidentalidad especialmente significativa en este segmento de edad, que se dispara a partir de los 18 años, y en segundo lugar porque nos parece un criterio muy adecuado, que es el que comparte la Unión Europea, el de que a conducir se aprende conduciendo y que, por tanto, el desarrollo de las habilidades, de la detección del peligro al mando de una moto, se aprende mejor si se hace desde el principio con vehículos que tienen pocas prestaciones y presentan un menor peligro, si no, se corre el riesgo de traspasar los accidentes a las edades superiores porque llegaran a poder conducir con 16 años, motocicletas que ya tienen otras prestaciones, por tanto mayor peligro, sin haber desarrollado esas habilidades. Creemos que, por razones de seguridad vial, habría que replantearse esa iniciativa. Ahora bien, también somos partidarios de que aquellos ciclomotores que se detecte que, por ejemplo, están trucados sean inmovilizados inmediatamente y quitados a las personas que los conducen; que esos vehículos tengan que pasar las correspondientes ITV —que ahora no pasan— y, evidentemente, apoyamos que se hagan pruebas para acceder a un permiso para conducirlos.

Es difícil hablar después del señor Jané de estos temas, porque uno ve cómo le va arrebatando los asuntos. **(Risas.)** Los examinadores. Es un asunto permanentemente pendiente. Desde el principio se vio que no hay una voluntad decidida de solucionar ese problema y se va postergando. Está en la ley, pero sigue sin establecerse ese cuerpo de gestión absolutamente nece-

sario, porque la gestión administrativa también es fundamental para la seguridad vial. Pasa el tiempo y no tenemos noticias del reglamento de vehículos. Quisiéramos saber si va a ver la luz próximamente y cuáles son las líneas básicas por las que se va a regir y los criterios sobre los que se va a fundamentar. Se nos ha hablado de eliminación de puntos negros y de la aspiración de seguir eliminándolos, pero también echamos de menos aquí una ley muy clara. Además, los puntos negros tienen la mala costumbre —según dicen los expertos— de desaparecer de un sitio y aparecer en otro. Hay quien habla de migración de puntos negros. Somos más partidarios de que haya otro plan específico, con objetivos claros, con tiempos fijados y tasados y con consignación presupuestaria, de forma que el Gobierno se comprometa claramente a que desde el momento en que se detecte la aparición de un punto negro, en un tiempo razonable pero cierto, ese punto negro va a desaparecer porque es absolutamente necesario.

Echamos en falta la política integral de seguridad vial. Si no hay política integral no hay política de seguridad vial. Por ponerle un solo ejemplo, estamos convencidos de que usted, que es el ministro que tiene más relación directa con los resultados penosísimos de los accidentes de tráfico, que ve las estadísticas y que se relaciona con las asociaciones de víctimas, nunca hubiera aprobado la supresión del Plan Prever. Estamos con un parque de vehículos que es uno de los más antiguos de Europa. Sabemos que la incorporación de dispositivos de seguridad a los vehículos —y usted ha dicho que es uno de los objetivos de su programa para esta legislatura— es fundamental y va evolucionando mucho. Tenemos unos vehículos muy antiguos. ¿Cómo se puede hablar de hacer una política de seguridad vial cuando se hace desaparecer el Plan Prever? Yo no lo entiendo y estoy convencido de que es una muestra clara de la necesidad de que haya un órgano coordinador de todas las políticas transversales de seguridad vial y que tenga la suficiente autoridad como para imponer su criterio a los distintos ministerios implicados. Le confieso que he tenido que pedir la comparecencia en esta Comisión de cinco ministros, porque me parece que todos ellos tienen algo que decir en el tema. Eso no me parece que sea operativo bajo ningún concepto.

Creemos que la Dirección General de Tráfico tiene las competencias que tiene: vigilancia, control y sanción del tráfico. Eso ha hecho que la deriva de la política de seguridad vial del Gobierno en los últimos cuatro años haya recaído exclusivamente sobre los hombros de los conductores y de los ciudadanos. La seguridad vial es una responsabilidad compartida, de la Administración y de los ciudadanos. Tenemos la esperanza de que en esta legislatura la Administración tome un mayor protagonismo en las políticas que tiene que hacer y que competan a la educación vial —Ministerio de Educación y comunidades autónomas—. Usted estará muy empeñado, y no lo dudo, pero no avanzamos. La educación vial es un buen deseo pero hasta ahora no hay hechos

palpables de que se haya emprendido una verdadera política de educación vial que es fundamental. Todos lo sabemos. Es preciso que haya una política en el Ministerio de Sanidad que sea capaz de coordinar y mejorar las emergencias y urgencias sanitarias. Todos sabemos que los veinte primeros minutos a partir del accidente son fundamentales.

La mayoría de los países ya han adquirido un compromiso de tiempo. Hay una responsabilidad de la Administración de atender al accidentado en un tiempo determinado, y nosotros creemos que si hablamos de políticas de seguridad vial ya hay que dar ese paso. Pero eso se lo tengo que plantear a la ministra de Sanidad, y al ministro de Industria lo del Plan Prever, y al ministro de Justicia el funcionamiento de los juzgados en materia de aplicación del Código Penal. Creo que hay que solucionar todo eso y que es un pilar; el otro pilar efectivamente es el de la Ley integral de seguridad vial. Es preciso que estén muy claras las normas de seguridad vial al margen de las normas de tráfico, todas son muy adecuadas, pero es preciso que estén muy claras, sobre todo cuando hay competencias que están muy diseminadas. Vivimos en un Estado compuesto y hay competencias de las diputaciones, de los ayuntamientos, del Gobierno central. Hace falta que tengan un poco, entre comillas, el código básico de la seguridad vial a mano para que no haya diferencias de actuación.

Por otra parte, sé que hay gente que cree muy poco en los grandes pactos de Estado, pero en la medida en que en este ámbito hay de verdad esa sociedad civil que tanto echamos de menos en otros ámbitos en nuestro país, es preciso darle instrumentos para que se active, llegar a acuerdos entre todas las administraciones y que haya un documento muy claro que obligue, aunque sea moralmente y por tanto de una manera seria, a todas las administraciones inmiscuidas en el asunto. No quiero extenderme más. Veo que el reloj ha corrido mucho, ya habrá ocasión de seguir hablando. Quiero ser fiel a la indicación del presidente y no abusar de su flexibilidad.

El señor **PRESIDENTE**: El momento de la concesión al señor Corcuera de la palabra parece que es muy oportuno para recordar la figura y la persona de Victorino Mayoral, quien le precedió con lucidez, brillantez y aportando sus conocimientos a esta Comisión, de forma que yo espero que usted esté en condiciones —y tengo la seguridad— de emular. Le concedo también por diez minutos la palabra.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Evidentemente, yo también voy a hacer una referencia al que fue el portavoz del Grupo Socialista en la pasada legislatura, el señor don Victorino Mayoral.

Señor ministro, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, quiero sumarme a la felicitación por su exposición y darle la bienvenida de nuevo a esta Comisión. Conocemos su voluntad, como también la del Gobierno,

de darle el contenido y el papel político que le corresponde, puesto que, como ha dicho, fue uno de los artífices de su creación en su momento; una Comisión que gracias al buen trabajo realizado por todos en la pasada legislatura ha hecho imprescindible también en esta legislatura su continuidad. Ha funcionado muy bien, con mucho consenso y sustrayéndose de un clima de cierta crispación; un consenso que desde el Grupo Socialista hemos aplaudido y nos gustaría volver a reeditar, como han dicho el resto de grupos parlamentarios. En esta Comisión queremos discutir, queremos debatir, queremos proponer alternativas, porque creemos que con el trabajo de todos y con este espíritu mejorará también la seguridad de nuestras carreteras. Quisiera por ello en mi primera intervención, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, agradecer la excelente labor realizada por todos los parlamentarios y parlamentarias que en ella participaron en la pasada legislatura, en especial a quien fue su presidente, don Jordi Jané —hoy portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió)—, por la implicación y el impulso que estoy seguro de que también don Emilio Olabarriá, actual presidente, continuará y ampliará y, cómo no, a don Victorino Mayoral, que fue el portavoz de mi grupo y a quien tengo la responsabilidad de sustituir, espero que de una forma digna, por su magnífica labor durante muchos años en pro de la seguridad vial. Como no podía ser de otra forma, quisiera también agradecer a las asociaciones de víctimas su trabajo continuado durante la pasada legislatura, porque son ellas quienes han padecido de manera más dolorosa y directa las consecuencias de este gran drama que es la siniestralidad vial. Valgan estas palabras también como un homenaje de mi grupo para ellas.

Señor ministro, déjeme también que le haga un pequeño repaso de lo que fueron los cuatro años de la legislatura pasada. Si repasamos lo acontecido en los últimos cuatro años hay dos hechos que creo que debemos destacar. En primer lugar, que la seguridad vial ha constituido y constituye, tal y como le hemos podido escuchar, una prioridad para este Gobierno. A diferencia de etapas políticas pasadas en que la siniestralidad vial se abordaba con un intento quizás de ocultación y de fatalismo, desde el primer momento este Gobierno ha cogido el toro por los cuernos. Desde el primer momento ha reconocido el problema y ha trabajado para buscar soluciones. Creo que una política realista, basada en el reconocimiento de la realidad, sin duda permite abordar de una manera más decidida y eficaz el problema. Así se ha demostrado durante todo este tiempo.

En segundo lugar, la implantación del sistema de conducir por puntos no puede considerarse en ningún momento una política aislada. Es evidente que ha sido un factor de cambio trascendental, que ha contribuido de forma decisiva al descenso del número de muertos, pero es un elemento más, un instrumento más de la política diseñada por el Gobierno, los elementos que el propio ministro hoy nos ha comentado para la próxima legislatura. Fundamentada esta Ley del carné por puntos

en una participación de la ciudadanía, introduce el permiso con la idea orientada fundamentalmente a promover conductas sociales positivas en el campo de la seguridad vial. Se trataba de establecer un principio de autogestión, de responsabilidad de los ciudadanos en el manejo de ese crédito de doce puntos, porque al final de la actitud de todos va a depender la seguridad en nuestras carreteras. Señor ministro, aunque, desgraciadamente, el número de fallecidos en accidentes de tráfico sigue siendo demasiado elevado, hoy ya nadie discute que han conseguido desde su ministerio un descenso sostenido de la siniestralidad, y podemos ser moderadamente optimistas en cuanto a la evolución de estas cifras en el futuro, a pesar de que, como sabemos por la experiencia de otros países, pasados unos años se produce un cierto repunte, un efecto rebote, que eso también deberemos tenerlo en cuenta. Como ha señalado, por primera vez en los últimos cuarenta años la cifra de víctimas mortales en carretera se ha situado por debajo de los 3.000, a pesar de haber aumentado el parque de vehículos, el censo de conductores y la movilidad en las carreteras. Fíjense, señorías, en la importancia de este dato. Hay que remontarse a los años sesenta del pasado siglo para encontrar cifras similares, pero, mientras entonces el parque de vehículos apenas rondaba los 3 millones, en la actualidad está casi en 30 millones. Algunos de los parlamentarios que hoy formamos parte de esta Comisión de Seguridad Vial ni tan siquiera habíamos nacido por aquellas fechas. Fíjense en la importancia de este dato. En consecuencia, señor ministro, lo primero que tengo que manifestarle en nombre de mi grupo, como no podía ser de otra forma, es nuestra conformidad con las actuaciones que nos ha expuesto para esta legislatura y nuestro total apoyo para llevarlas a cabo. Todos sabemos que la seguridad vial depende de distintos factores, y los más importantes son los vehículos, las carreteras y los propios conductores. Gracias a los esfuerzos de los fabricantes, tal y como ya ha comentado usted, señor ministro, en la incorporación de medidas de seguridad activa y pasiva los vehículos son cada vez más seguros; no obstante, es necesario promover la incorporación de nuevos elementos de seguridad, ya que la tecnología así lo permite.

Sobre las infraestructuras, la iniciativa del Gobierno ha sido apostar por la conservación y la seguridad de la red viaria, ampliando los presupuestos destinados a adecuar la señalización, a mejorar el alumbrado, al plan de reposición de firmes, aspectos que habían sido totalmente abandonados en los años de Gobierno del Partido Popular. En este ámbito, se inscriben también el plan de tratamiento y eliminación de puntos negros, que, como ya se ha explicado, prevé la eliminación total en esta legislatura de los tramos que restan de los ya detectados, y el plan de instalación de barreras de seguridad, en la que ya se venía actuando, señor Souvirón, y que, según ha señalado recientemente la ministra de Fomento, tiene como objetivo la instalación de más 3.000 kilómetros de barreras seguras para los motoristas, a lo que hay que añadir la mejora en la calidad de la red viaria, que supone

la ampliación de la red de gran capacidad. Partíamos de una red de 8.000 kilómetros, que al final de esta legislatura, según nos anunció la ministra, será de 12.000, lo que supone un incremento del 50 por ciento. En cuanto a la conducta y a la actitud de los individuos, que era el otro factor que influye en el accidente y sobre el que inciden directamente también las actuaciones de su ministerio, las cifras asimismo, como nos ha indicado, son positivas. Se conduce más despacio, se ha reducido significativamente la ingesta de alcohol y de sustancias estupefacientes, fruto, evidentemente, de las operaciones especiales de vigilancia y control que vienen realizando las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en cumplimiento del carné por puntos, controles que, tal como ha señalado el ministro, se pretenden reforzar ampliando el número gracias a la oportunidad que nos ofrecen las tecnologías en la información y también gracias al aumento considerable, importante, de la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Por eso, me sorprende que el portavoz popular incida mucho sobre la plantilla de la Guardia Civil. Luego comentaré algo sobre eso brevemente. Puesto que es evidente que tanto el permiso de conducir por puntos como la posterior modificación del Código Penal están dando unos resultados positivos, es necesario consolidar los esfuerzos realizados. Cuando una política funciona lo inteligente es mantenerla, consolidarla y potenciarla. Esto es lo que nos ha anunciado que van a hacer y, como les decía, nos parece que es lo más acertado.

Señor ministro, no olviden que hay determinados aspectos que conviene mejorar y que usted mismo nos acaba de señalar. Ya en el balance del primer año de vigencia del carné por puntos se detectaron algunas disfunciones que podían afectar a la percepción de la eficacia del carné. Porque, si bien no cabe duda de que la eficacia del carné se produce, es verdad que hay una percepción de que cuanto más cercana está la sanción al hecho que la ha producido, más eficaz es esta. Es necesario agilizar ese procedimiento. Pero ello no puede ir en ningún caso en detrimento de los derechos de los ciudadanos, como usted mismo también ha dicho en innumerables ocasiones. Valoramos, pues, como no podía ser de otra forma, muy positivamente esta medida. A estas cifras hay que añadir algo que consideramos también muy importante. Por primera vez empieza a haber una concienciación social sobre la necesidad de respetar las normas viales y de la importancia que tienen para su propia seguridad. Hoy ya no está bien visto ser un infractor, sino que es reprochable ética y socialmente. Hoy ya no es moderno ser un infractor sino todo lo contrario. Los datos en positivo son los que son, aunque haya cosas que mejorar o revisar, y por ello podemos estar razonablemente contentos, señor ministro. Esperemos que estas medidas sean atendidas y compartidas por parte del resto de los grupos de la oposición. Así lo espero y tengo la confianza de que así ocurra una vez más cuando hayamos de tomar decisiones en esta Cámara, como ha

ocurrido hasta la fecha con medidas de consenso. Aún así, no quiero dejar de valorar alguna de las manifestaciones que han hecho algunos de los grupos y, en especial las del portavoz precedente, el señor Souvirón. Usted decía de entrada, señor Souvirón, que no le parecía bien seguir con el continuismo. De entrada, a lo mejor tendría que practicarlo usted mismo. Yo no estuve en esta Comisión en la legislatura pasada, pero sí que he podido leer los debates y todo lo que tenía apuntado que podía usted mencionar lo ha hecho —como diríamos en Cataluña— *fil per vanda*, con lo cual usted quizá también tendría que cambiar un poco su mensaje.

Respecto a los radares, evidentemente están donde dicen los técnicos que deben estar, lo más cerca posible de donde dicen los técnicos que deben estar. **(El señor Grau Reinés: ¡Lo más cerca posible!)** Ustedes, en su propio programa electoral, así también lo ponían, que los radares deberán estar lo más cercano a donde se crea que tienen que estar. Evidentemente, también están en coordinación con las comunidades autónomas y los ayuntamientos. Respecto a la Guardia Civil, me sorprende un poco que diga usted esto cuando ha sido precisamente durante la época de gobierno del Partido Popular cuando se han reducido de una forma más considerable los efectivos de la Guardia Civil; cuando ha sido durante estos últimos cuatro años cuando hemos dotado a la Guardia Civil de más efectivos, reduciendo, por ejemplo, el requisito de especialización de dos a un año, haciendo tres cursos de especialización en lugar de dos e incentivando económicamente a lo largo de 2007 y 2008 a la plantilla. Dice usted que se quejan, que dicen no están de acuerdo. En uno de los debates de la legislatura pasada mi compañero Victorino Mayoral le dijo que quizá lo hacen porque ahora pueden hacerlo y antes no podían. Yo estoy de acuerdo en que seguramente será por eso. Se les ha dotado y se les va a dotar de mayores medios.

Finalmente, en el tema de reducir la edad de conducir ciclomotores, esto se inscribe en el marco de una directiva que ya lo prevé, va también en el marco de las medidas a tomar para intentar reducir la siniestralidad de las motos y, en cualquier caso, habría que estudiarlo. Ha hecho también referencia a que se retiró el Plan Prever y nadie se quejó y nadie dijo nada. Supongo que sabrá que muy recientemente el ministro de Industria anunció la puesta en marcha de un nuevo plan, el Plan VIVE, que además tiene en cuenta el medio ambiente. **(El señor Souvirón García: ¡El medio ambiente!)**

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a los portavoces que han intervenido en esta comparecencia y, en su caso, acabar con la misma, cedo la palabra otra vez al señor ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DE INTERIOR (Pérez Rubalcaba)**: Quisiera comenzar por agradecer, con carácter general, el tono de todos los portavoces y sus aportaciones que, efectivamente, reflejan dos cosas, en

primer lugar, el buen clima político que ha habido siempre en esta Comisión y, en segundo lugar, la sensación de utilidad compartida que tenemos todos los que aquí nos sentamos. Por tanto, gracias a todos ellos por su tono y por sus comentarios.

El señor Canet —que se ha ausentado, ya nos lo había comentado a la Mesa— ha hecho algunas observaciones de interés que voy a comentar, concretamente tres. La primera se refiere a las relaciones entre las comunidades autónomas con competencias y el Estado. Son dos, Cataluña y Euskadi —como señalaba el señor Souvirón—, las que tienen competencias en materia de tráfico. Las relaciones son muy buenas, cordiales, de cooperación. De hecho, en la práctica la evolución de la siniestralidad vial en esas dos comunidades autónomas —con algunas especificidades perfectamente explicables en razón de la tipología del parque de vehículos o de algunas características geográficas evidentes— es muy semejante al resto del Estado. Las medidas se acuerdan y se cumplen, por tanto no hay duda de que trabajamos conjuntamente; algo por lo que todos debemos estar satisfechos. Me comentaba si existía la voluntad —aprovechando la elaboración de un nuevo texto de ley para la gestión de las multas— de introducir el concepto de Administración electrónica. Yo lo había comentado muy brevemente en mi intervención; así lo haremos. En este momento recuerdo tres cosas que están en el proyecto de ley —en el que ya estamos trabajando— que tienen que ver con esto. En primer lugar, sustituir el domicilio postal por el domicilio electrónico en las personas jurídicas; ahora todo se hace a través del domicilio postal. En segundo lugar, sustituir las comunicaciones públicas que ahora se hacen en el Boletín Oficial de las provincias por una web de la Dirección de Tráfico, convenientemente habilitada y acreditada. En tercer lugar, introducir la expresión de conductor habitual que está instalada en el régimen de seguros en esta materia de las multas. Todo ello, repito, con vistas a agilizar los trámites y a introducir la Administración electrónica en toda la gestión de la dirección general.

Finalmente, el señor Canet hacía una referencia a las motocicletas —que también ha hecho el señor Jané, el señor Souvirón y el señor Corcuera— y que no nos es ajena, puesto que el Gobierno de Cataluña ha hecho sucesivas aproximaciones a este tema. En relación con el mismo quisiera decir dos cosas. Primero, quiero recordar muy brevemente que es una directiva comunitaria la que establece una edad mínima para conducir ciclomotores, si bien es verdad que permite excepciones tanto por arriba como por abajo. Por tanto, nos da un margen para bajar hasta los 14 años y para subir hasta los 18. Pero establece, con carácter general, los 16, con una previsión que la propia directiva denomina excepcional. Segundo, esta previsión del Gobierno, que fue introducida en el decreto, no fue inicialmente así. Nuestra idea era aplicar la directiva sin más y, por tanto, poner 16 años, pero luego —contrastándolo con el sector y tras discusiones en esta Comisión— tomamos la decisión de

dejarlo en 15 años. Ahora se nos propone hacer una moratoria. No nos cerramos en banda. Entendemos los razonamientos que hay encima de la mesa. Es verdad que, desde el punto de vista de la seguridad, se han argumentado, sobre todo por parte del señor Jané extensamente, algunas razones que aconsejarían incluso volver a la posición de hace algunos años. Son discutibles y se puede argumentar con las mismas razones en sentido contrario. Pero admito que, en todo caso, son discutibles. La petición está ahí y dado el carácter de unánime que entiendo que tiene por parte de los grupos de esta Cámara y, repito, dada la insistencia del Gobierno catalán, no creo que sea cuestión de no tomarla en consideración. Por tanto, lo vamos a estudiar con el mejor de los talentos y si llegamos a la conclusión de que no afecta a la seguridad —o por lo menos no afecta dramáticamente, en todo caso no tiene una relación directa—, podríamos introducir una moratoria en un decreto que tendría que entrar en vigor en las próximas semanas. En el bien entendido que, desde el punto de vista de lo que es la arquitectura global del acceso al permiso de conducir para motos, la modificación que pretendíamos o que pretende que está establecida, tiene una coherencia. Por tanto, el sistema sí era coherente, pero dadas las propuestas de los grupos y la situación por la que atraviesa el sector, no será el Ministerio del Interior el que, tozudamente, se aferre a una norma que, admito, puede ser discutida en los términos que algunos portavoces han hecho en esta Comisión. Lo consideraremos con la mejor de las disposiciones y comunicaremos a los distintos grupos parlamentarios nuestra decisión final y, si es el caso, tramitaremos el oportuno real decreto.

Al señor Jané quiero agradecerle su intervención en general y su preocupación —como señalaba acertadamente el presidente, fue presidente de esta Comisión— en estos temas que viene de muy antiguo, así como el ejercicio cotidiano que hace de defensa de las políticas que comúnmente hemos puesto en marcha. Es verdad que es uno de los portavoces más activos, incluso en temas que a veces son discutibles, se posiciona a favor de lo que aquí pactamos —lo cual me parece muy importante—, y con el que los años que he sido ministro del Interior he trabajado codo con codo en esta materia. Compartíamos la aproximación que él hacía inicialmente y que tiene que ver con el sentido de esta Comisión —que le señalaba—, que es verdad que va más allá del sentido reglamentario o del carácter parlamentario de la misma; entra dentro del terreno de la pedagogía, terreno que me es muy querido y que, por cierto, definiendo tozudamente desde hace años y que discurre paralelo al de la política. Es cierto que el hablar aquí específicamente de esto tiene un sentido pedagógico, marca una prioridad política, establece una agenda, y todo eso tiene valor y no podemos llamarnos a engaño. Probablemente eso y la colaboración de los medios de comunicación —que he agradecido muchas veces— en esta materia, han hecho que hoy —como señalaba acertadamente el señor Corcuera— algunas percepciones hayan cambiado. Es

cierto que uno ya no escucha frases que escuchó durante mucho tiempo, algunos tópicos que estaban instalados en nuestra conciencia colectiva, como aquello de que al ponerse el cinturón no se sabía... a ver si luego resulta que te pegas una bofetada y no puedes salir del coche. Eso lo hemos oído todos. Y algunas acepciones sobre conducir velozmente que iban asociadas a formas... —no sé como llamarlas—, en todo caso, irracionales. Está claro que todo eso está cambiando y que, finalmente, como se ha señalado aquí —y yo no me he cansado de repetir— al final quien conduce es un ciudadano. Hacemos muchas cosas, y en eso discrepo del señor Souvirón, desde la Administración para facilitarle las cosas, pero al final es él el que toma la responsabilidad y si el ciudadano es consciente de que lo que lleva entre las manos, además de ser un magnífico medio de transporte, tiene riesgos, tantísimo mejor. Creo que esa tarea, señor Jané, usted la hace; y yo se lo agradezco una vez más porque lo hago con frecuencia. Como discuto con usted esta cosa de la Secretaría de Estado y el rango administrativo, que creo que admite dos planteamientos distintos. Uno tiene que ver estrictamente con esto, con la representación, que no es poco importante, la representación política, la pedagogía, esto de lo que veníamos hablando. En eso yo creo que la marca Dirección General de Tráfico tiene un valor evidente y le comentaba que no siempre los rangos administrativos coinciden con las percepciones públicas. Ayer le decía desde mi escaño que yo tengo una experiencia particular. El día en que el ministro Maravall me promocionó de director general a secretario de Estado, mi padre me preguntó: hijo, ¿qué has hecho mal para que te degraden? Por tanto mi padre tenía una concepción de la dirección general que, por cierto, está bastante extendida, pero no solo de mi padre, que era del plan antiguo, sino que está también en el plan nuevo. La Dirección General de Tráfico tiene una marca para lo bueno y para lo malo; en este caso, gracias a la tarea que usted ha glosado del señor Navarro —y en eso no me va a dejar atrás—, es una marca bien consolidada; pero esa sería una cuestión menor. Lo otro es la capacidad de coordinación, que yo admito que es discutible, aunque es verdad que la coordinación la lleva el Gobierno y el ministro de turno, y sobre lo que se decide en tráfico se podrían predicar muchísimas cosas; hay muchas competencias que por su propia naturaleza son compartidas y son coordinadas, y no exigen el rango de un secretario de Estado para llevarlas a cabo, más allá de la importancia que los gobiernos dan a las mismas. Y es verdad que esa importancia al final revierte a los rangos o a las personas que llevan las correspondientes tareas. Me explicaré de otra manera. Es cierto que la Dirección General de Tráfico es una dirección general de aquellas a las que todo el mundo escucha, y cuando el director general de Tráfico se sienta en una reunión es alguien a quien todo el mundo atiende, porque el Gobierno sabe —y quienes se sientan con el director general de Tráfico mejor que nadie— que es una prioridad política; a partir de ahí, sería discutible. En todo caso no lo considero

oportuno, al margen de que sabe S.S. que soy poco partidario en general de los cambios administrativos, y me los pienso mucho, porque a veces traen algunas consecuencias que no son correctas. En el fondo coincidimos en dos cosas, la primera es que su actual titular lo hace muy bien; y en segundo lugar que es importante tener una capacidad de coordinación política, que creo que en este momento los problemas de tráfico tienen en el Gobierno, porque el director general se preocupa de ello, porque hay un subsecretario que también lo hace, y porque hay un ministro que, si me permiten la inmodestia, está muy encima de estas cosas, sencillamente porque creo, como han dicho muchas veces, que tienen muchísima importancia ya que estamos jugando con algo tan importante como es la vida de la gente y además en un campo en el que uno tiene la sensación —y esto también me lo han oído decir— de que se pueden hacer cosas, hay mucho territorio para trabajar y es muy importante que haya un liderazgo político. Pienso que eso tiene sus ventajas. También tiene inconvenientes; a uno le toca dar la cara cuando las cosas van mal, y creo que nunca nadie me podrá decir que yo no lo he hecho, porque creo profundamente que el liderazgo político en esta materia es importante.

Ha dejado usted encima de la mesa una idea sobre hacer una ley global, integral de seguridad vial. Debo decirle que no lo he pensado mucho, y me gustaría pensarlo; en todo caso puede tener sentido. Es muy complicado, porque es verdad que afecta al Código Penal, a leyes educativas, al Ministerio de Industria y a todo su andamiaje legal que, como sabe usted, está a caballo entre Bruselas y España; a competencias municipales, a competencias autonómicas. Es por tanto un nido de problemas, porque no hay nada peor que hacer una ley que afecta a mucha gente, y cuando se habla de competencias de mucha gente, ¡ni le cuento! Pero no me parece una mala idea, toda vez que un texto legal tiene una virtualidad pedagógica evidente. No me parece una mala idea. Creo que es muy difícil, pero no me parece una mala idea, incluso se podría encargar un estudio para ver qué contenidos podría tener y poner en común una reflexión sobre si podría hacerse o no. Podríamos hacer un acuerdo rápido sobre esa materia. El Gobierno o el ministerio podría encargar un estudio a alguien que vea un poquitín el panorama jurídico en el que podría moverse esta ley, desde el panorama competencial hasta los sectores o materias que podría incluir. Podemos mirarlo, pero sabe usted que no es fácil, entre otras cosas porque mezclar los temas de Código Penal siempre me produce alguna duda.

A continuación me hacía S.S. algunas sugerencias concretas empezando por el tema de la conducción acompañada. Lo hemos hablado en bastantes ocasiones, y estamos muy atentos a las experiencias que ya existen en marcha en otros países. Yo sería partidario de esperar unos meses, quizá un año, para ver qué da de sí alguna de las experiencias que están en marcha. Le encuentro atractivos —y usted los ha explicado perfectamente—,

tiene ventajas —hay alguna más que usted no ha explicado que está también ahí—, y también tienen alguna contraindicación de estas pedagógicas, pero yo sería partidario de esperar unos meses, ver qué pasa en los países que lo están haciendo y, si la experiencia es positiva y con las correspondientes adaptaciones, el Gobierno, la Dirección General y el Ministerio del Interior estarían dispuestos a impulsarlo. Pero sugeriría a esta Comisión que esperemos unos meses a ver qué da de sí la experiencia que se ha puesto en marcha —con carácter piloto además, si no recuerdo mal— en algunos países, concretamente en Francia. Veamos lo que da de sí y, a partir de ahí, recojamos, como hicimos con el carné por puntos, los frutos de esa experiencia y, si vemos que funciona, adelante; a priori tiene ventajas, sin duda, y usted las ha mencionado bien.

Sobre el tema de las motocicletas, ya le he dicho nuestra posición, que le comunicaremos en pocos días, en cuanto estudiemos un poco más a fondo el tema. Sobre el asunto de los radares, se decía y es verdad que los radares no se ponen donde el ministerio quiere; evidentemente lo hace una Comisión que, además, está medianamente formalizada y está formada por —la tengo aquí porque la he pedido, no me la sabía de memoria— el subdelegado del Gobierno, los titulares de la carretera —diputaciones, comunidades o ayuntamientos—, la Guardia Civil de Tráfico y el jefe provincial de Tráfico. Esta Comisión decide dónde se ponen los radares con criterios de preferencia que en parte usted señalaba: los sitios donde hay más accidentes, por supuesto donde se puedan poner, y que entre otras cosas no haya deslumbramientos o efectos negativos para quien conduce, y finalmente en carreteras secundarias preferentemente, algo que usted también mencionaba. Ese es el criterio, repito, estrictamente técnico, no hay ninguna indicación de otra naturaleza, creo que es el que debe ser —y de paso contesto al señor Souvirón—, y me parece que es justamente lo que deberíamos hacer. Vamos a poner más radares, hasta llegar a 2.000, y lo iremos haciendo progresivamente a medida que vayamos consiguiendo las dotaciones oportunas.

Coincido plenamente con usted en tres cosas en relación con el Código Penal. Primero, que fue un acierto sacarlo de la discusión global, y fíjese que me costó verlo porque soy muy poco partidario de las reformas a trozos del Código Penal, muy poco partidario. Entiendo que son necesarias, pero creo —y en esto estoy seguramente muy de acuerdo con el señor Olabarriá— que el Código Penal es un todo, y que además no se puede modificar de la noche a la mañana, y cada vez que aparece un delito inmediatamente decir que hay que rectificar el Código Penal; soy poco partidario de hacer trozos del Código Penal. Pero había un problema, es verdad que lo estuvimos estudiando y, al final, creo honestamente que acertamos y, como usted estuvo desde el principio en la decisión, podemos perfectamente señalarnos mutuamente y a otros grupos de la Cámara también. Fue un acierto y creo, como usted, que la voluntad del Código

Penal no es llevar a nadie a la cárcel, lo he dicho miles de veces y en este sentido estoy de acuerdo con usted en que hay que potenciar los trabajos en beneficio de la comunidad; esa es la línea, estamos de acuerdo al cien por cien, compartimos la filosofía porque la hemos discutido mucho, como compartimos el agradecimiento a la fiscalía, empezando por Cándido Conde-Pumpido, que es verdad que es el primer fiscal general del Estado que ha hablado de este tema una y otra vez y no solo ha hablado sino que ha creado una fiscalía específica que tiene un titular, que es el señor Vargas, y tiene alguna persona que colabora con él; son fantásticos y con ellos estamos trabajando justamente ahora para procurar efectivamente ir por la línea de los trabajos en beneficio de la comunidad, que creemos que es la forma de sintonizar con el espíritu de esta Comisión que estaba en ello. Pero me parece que está bien recordarnos hoy aquí que tuvimos dudas, y que al final creo que la solución que adoptamos fue la buena. Finalmente, me encontrará en el consenso, lo sabe usted.

Respecto a lo de los pactos de Estado, no me disgustan, pero tanto hablar de ellos... Bueno, si lo hay, fantástico y, si no lo hay, hacemos pactos y, si no, pactitos, pero lo importante es avanzar por consenso. Si conseguimos un gran pacto, bien. Tenemos una magnífica oportunidad, que es el plan que vamos a presentar, un plan a cuatro años, que va a ser un plan omnicompreensivo, que va a implicar a muchas administraciones e igual conseguimos ahí un acuerdo sobre el plan y ya lo tenemos, y cuando lo hagamos lo llamamos pacto de Estado, pero no a priori. Una vez más creo que el fondo de la cuestión es el consenso y en eso estamos completamente de acuerdo.

Con el señor Souvirón estoy un poquito menos de acuerdo, pero, en fin, *ma non troppo fanatico*. Es verdad que, desde nuestra perspectiva ideológica, debería ser al revés, porque parece que los progresistas somos menos continuistas. La palabra continuismo no es algo que en el pensamiento progresista se lleve mucho; no verá muchas veces la palabra continuista en un programa del Partido Socialista ni en los documentos de la izquierda en general. No sé si es la edad —que me ha recordado el señor Corcuera, cuando ha dicho eso del Código Penal, que no le perdonaré nunca, ni el señor Olabarría tampoco; creo que ha sido una puñalada traperera, **(Risas.)** pero a mí no me importa reconocerla públicamente; ha hecho una referencia a los años que tenemos que remontarnos para encontrar una cifra de siniestralidad comparable a la del año 2007, y se ha permitido decir que él no había nacido **(Risas.)** Y efectivamente, señor Olabarría, es así; aunque no lo parezca, es así. Decía que hay cosas que han funcionado y ahí están los datos, lo que no quiere decir que sea todo exactamente igual, he introducido cambios y matices, y en el propio carné por puntos hay faltas que hay que revisar. No me aferro a nada de lo que hemos hecho, pero no desprecio aquello que hemos hecho que está funcionando; eso es continuismo racional, si lo quiere apellidar así. Y alguna vez

le he dicho —ha cogido el bolígrafo; se la ha ocurrido algo en público —y se lo comentaba al señor Olavaria, no lo tome como una crítica, pero es verdad— que todos los portavoces han dicho de una manera o de otra, con más o menos énfasis que debemos felicitarlos, que esto marcha razonablemente bien, que hay que cambiar cosas; luego cada uno ha hecho su apostilla, ha hecho sus propuestas, pero a usted le cuesta muchísimo reconocerlo, le cuesta muchísimo. Yo le sigo, porque usted es portavoz de una comisión que me corresponde y le sigo mucho, mucho, no apasionadamente porque **(Risas.—Aplausos.)** sería excesivo, pero le sigo, y no pasa nada, al revés; si el carné por puntos lo votó usted, se lo he dicho alguna vez en público, pero yo de usted haría otro discurso, aunque, por estas cosas de ser uno mayor está todo el día dando consejos, al final me van a dar un día un corte, me van a decir: y usted quién es para darme consejos. Con lo fácil que es decir: lo bueno del carné por puntos es mío y lo malo es tuyo, pues ya está, fantástico, pero hay cosas muy buenas: que ha bajado mucho el número de accidentes, es verdad, porque los datos están ahí. ¿Que son malos, en términos relativos? ¿Que hay que mejorar? Pero a usted le cuesta, y yo creo que es un error; ya no se lo volveré a decir.

Sobre los radares creo que le he dado una explicación. Estoy de acuerdo con usted en que las secundarias son las carreteras donde deben estar, pero insisto en que es una decisión técnica y a ella me remito. Se ha referido usted a que yo había dicho que los radares sustituyen al trabajo de los agentes; yo lo he entendido así. En todo caso, si no lo ha dicho mejor, porque yo tampoco lo he dicho. Son cosas perfectamente complementarias y no hay ningún problema. Coincido con usted en que hay que seguir mejorando las condiciones de trabajo de los agentes de la Guardia Civil, de la agrupación de Tráfico y de la formación y de las dotaciones tecnológicas, en eso estamos absolutamente de acuerdo. Me alegra que esté en la línea de que hay que modificar el procedimiento sancionador. Es verdad que lo hemos hablado en algunas ocasiones. Ojalá nos pongamos de acuerdo, yo creo que sí, porque es una ley que puede tener un buen acuerdo y podemos hacer una buena ley, respetando los derechos, como decía el señor Corcuera, pero una buena ley.

Estoy dispuesto a admitir que el tema de la recuperación de puntos era idea del Partido Popular, fantástica. Yo mismo, que no he tenido todavía ningún accidente, voy a recuperar dos puntitos y me voy a poner en catorce, así que se lo agradeceré el día que me comuniquen el señor Navarro semejante evento, se lo agradeceré si de aquí a entonces no cometo ningún error conduciendo, que espero que no.

Sobre el balance, no tengo ningún inconveniente en venir aquí, o el director general, a hacer un balance del plan, en absoluto; creo que incluso es racional lo que usted dice, que hay que hacerlo. Es verdad que el próximo plan debería comenzar justamente haciendo un balance del anterior, seguro que lo vamos a hacer así, y por tanto

no me parece bien hacer un balance aquí y repasar lo que ha ido bien y lo que ha ido mal, y lo que ha ido bien, como le decía, se sigue, y lo que ha ido mal, se cambia.

Sobre motos me parece que hicimos un plan de diecisiete propuestas, no lo recuerdo; me parece que están once en marcha, pero los números no me los tome en cuenta, porque estoy trabajando de memoria y, señor Corcuera, a ciertas edades la memoria empieza a hacerle a uno alguna faena. **(Risas.)** Como sabe usted, había un plan del Ministerio de Fomento 2006-2008 para suprimir los guardarraíles peligrosos que afectaba a 1.600 kilómetros, que se está cumpliendo, y lo que la ministra anunció es que va actuar sobre otros 1.500 kilómetros adicionales más, y que tenía 67,5 millones de euros para cumplimentar ese plan. Esos son los datos y se está trabajando en ello. En paralelo hemos hecho un estudio con la Universidad Politécnica de Madrid que, con mucho gusto, podemos poner a su disposición sobre los accidentes de motos y el efecto de los guardarraíles. Es verdad que el guardarraíl tiene dos problemas: uno, que el que hay actualmente puesto tiene una peligrosidad adicional, porque puede cortar y todo eso que sabemos. Es verdad que, desde el punto de vista de los accidentes mortales, afecta a un porcentaje relativamente pequeño, pero con que hubiera un uno por ciento ya habría que sustituirlo, salvando —repito que tiene otro efecto muy negativo, y es que corta efectivamente a los conductores de moto y por eso habría que quitarlo evidentemente. Este estudio, que con mucho gusto le podemos suministrar —y que debo tener por aquí— insisto, desde el punto de vista de los accidentes mortales —que no son todos los accidentes—, de los motoristas fallecidos, que la Politécnica ha hecho de los accidentes del 2007, que sabe usted que es uno de los compromisos que teníamos para ver qué había pasado indica que el 18 por ciento colisionó con la bionda, el resto, que es un 82 por ciento, no. Con esto bastaría para sustituir los guardarraíles, al margen de la peligrosidad que incluyen. Pero lo digo porque es bastante interesante. El estudio dice también que el 87 por ciento de los accidentes mortales se produjeron en una vía en buen estado. Por tanto, hay que trabajar en la otra dirección. La dirección más importante, aparte de la responsabilidad de los motoristas, que por supuesto creo que la tienen, es la convivencia entre el coche y la moto. Ese es el tema de más futuro para trabajar en esta materia.

Con todo y eso, le decía antes —y tengo aquí el dato exacto— en mi intervención, y salvando las características de los fines de semana de este año, que hay que tenerlos en cuenta, llevamos en el momento actual 119 víctimas mortales de accidentes de moto en este año. En la misma fecha del año pasado eran 143, y en el 2006 eran 116, que es una cifra prácticamente idéntica. Por eso le decía que hemos vuelto al 2006, en el mejor sentido de la expresión. Hay que tomarse con toda cautela este dato porque ciertamente el año pasado fue agosto el mes más terrible desde el punto de vista de los acci-

dentos de moto. En fin, que sepa que estamos trabajando en esa dirección y que, por supuesto, vamos a quitar los guardarraíles en los términos que le comentaba. Como es verdad que tenemos dos partidas presupuestarias, creo que de 12 millones, y de 12 millones, para hacer convenios básicamente con las diputaciones y mejorar las carreteras en lo que se refiere concretamente a las motos, y por supuesto los cambios en las biondas, para lo que efectivamente vamos a hacer los convenios correspondientes. Lo anunciamos hace un par de meses y estamos trabajando en ello.

Sobre el IVA de los motoristas honestamente no sé nada pero con mucho gusto miraré, si es que debemos algo; si no está hecha la consulta la haré, y si está hecha, la urgiré.

Sobre los puntos negros he dado unas cifras que responden exactamente al plan de trabajo del ministerio y que, en principio, si se lleva hasta el final, acabaría con los puntos negros en las carreteras del Estado, que sabe usted que desgraciadamente son las que menos puntos negros tienen, entre otras cosas porque las autopistas y las autopistas no los tienen. Voy a mirar a ver si del plan del Ministerio de Fomento se puede desprender un plan más detallado, y lo ponemos a su disposición. Creo recordar que incluso el presidente del Gobierno en su comparecencia, cuando pidió la investidura a la Cámara, habló específicamente de un plan de puntos negros, así que, si no está hecho, ya le comprometo a hacerlo. Por tanto, acepto su sugerencia.

Ha hecho una referencia también sobre la política integral y sobre el Plan Prever. Le ha contestado el señor Corcuera que es verdad que hay un Plan VIVE que tiene en cuenta la seguridad. Cuando he hablado de medio ambiente, usted ha sonreído. Yo creo que tiene mucha importancia el medio ambiente, y entiendo que no era una sonrisa irónica, sino de complacencia. Pues tanto mejor. Es un buen ejemplo para hacer un plan de colaboración interministerial. Para hacer un plan de esta naturaleza al menos participan cuatro ministerios: el Ministerio de Industria, por supuesto, que es el que tutela la relación con los fabricantes; el Ministerio de Medio Ambiente, que tiene que decir algo tan importante como a qué coches afecta y a cuáles no, en función de una política medioambiental; el Ministerio del Interior, que vela por que los coches nuevos tengan mejores medidas de seguridad y, en todo caso, busca siempre sustituir los viejos por los nuevos porque estos últimos son siempre más seguros, y por último alguien que vela por todos, que es el Ministerio de Economía y Hacienda, que es el que al final pone los recursos o autoriza las desgravaciones fiscales, en su caso. Pasara lo que pasara, estaríamos al menos tres, si no cuatro. Digo esto para poner un contrapunto a la discusión que usted hacía en paralelo con el señor Jané sobre el carácter integral de la política y las estructuras administrativas que deben acogerlas. Aunque hubiera habido una secretaría de Estado, hubiera habido cuatro ministros sentados para tratar esta materia, y sería siempre así porque las cosas interministeriales,

son interministeriales y esta lo es, y no siempre se arreglan creando una superestructura, lo que no implica que no haya una política integral. Hay una política integral, señor Souvirón, claro que la hay; hay un plan estratégico y casi todo lo que hemos hecho está en ese plan estratégico. Y hay un discurso, lo hay clarísimo. Lo he repetido muchas veces y hoy lo hago una vez más: claro que hay una política integral. Debería decirle que por primera vez tenemos una política integral y lo que pretendemos es justamente hacer otro plan para disponer de otro instrumento de política integral.

Ha hecho dos referencias, hablando de la política integral, que no me resisto a comentar —y ya termino presidente— sobre los planes de la sanidad y la educación. Me ha dicho que sería bueno que hubiera un tiempo mínimo. Sin duda, coincido con usted. Es verdad que la sanidad está transferida, y no corresponden al Estado según qué cosas; son las comunidades autónomas las que tienen que hacerlo. Hemos hecho dos cosas en relación con este tema. Fíjese si coincido con usted y si nos preocupan las mismas cosas; estamos trabajando con sanidad para que nos haga algún tipo de estimación, y estamos hablando con las comunidades autónomas para que se preocupen de ello y, de hecho, cuando he hablado de los planes de seguridad de las comunidades autónomas he mencionado específicamente que hay competencias —he hablado de sanidad y de educación— que afectan a la seguridad vial, que son suyas y que deberían estar en sus planes. De ahí nuestro interés en que haya planes de comunidades autónomas, porque entendemos que la política integral exige algunas cosas que solo pueden consignarse en los ámbitos competenciales correspondientes. Estoy de acuerdo con usted, simplemente llamo su atención sobre que nosotros podemos estimular y pedir, pero al final es una competencia autonómica, como lo es que se impartan los módulos de educación vial. Nosotros hemos trabajado con educación, que establece los contenidos básicos de la asignatura de educación para la ciudadanía, que es donde está en este caso la educación vial. Y en los planes de estudio está. El Estado ya ha obligado a las comunidades autónomas, que tienen que recogerlo en sus planes de estudio, y lo han hecho. Ahora tienen que garantizar que se da en los centros. Esa tarea es de las comunidades, por eso insistimos tanto en que haya un plan autonómico de seguridad vial, porque donde lo hay, por ejemplo en Galicia, efectivamente hay una actuación específica de la Consejería de Educación para garantizar que se da esta materia, que se da bien, que hay prácticas, que hay convenios, y todo lo que usted sabe que implica dar un módulo de seguridad vial en una escuela. Por tanto, estoy de acuerdo con usted, creo que la línea para recoger eso son los planes autonómicos, más allá de que podamos adoptar aquí algunas de las decisiones que son más de tipo político, porque desde el punto de vista de la práctica esas decisiones corresponden a las comunidades autónomas y hay que ser respetuoso con sus competencias.

Sobre el pacto de Estado no seré yo quien me oponga a un pacto de Estado de esa naturaleza, al contrario. Si lo alcanzamos magnífico, pero me conformaría de entrada con que el buen clima que ha imperado en esta Comisión en la anterior legislatura, y que por lo que veo va a continuar en esta, pueda seguir.

Finalmente le agradezco al señor Corcuera toda su intervención, salvo un pequeño inciso y un pequeño matiz que ya le he hecho y que le disculpo. **(Risas.)** Quisiera señalar dos cosas. Una, reiterar con él el carácter prioritario que tiene esta política para el Gobierno, y en concreto para el Ministerio del Interior; lo tiene, créame, y no tengo que recalcarlo mucho más. La otra, el tema de las tecnologías, porque es verdad que nos abre una perspectiva muy prometedora para el futuro, que deberíamos explorar con los fabricantes de automóviles. Ahí tenemos una línea de trabajo a la que probablemente tengamos que dedicar mucho esfuerzo en esta legislatura, no trabajo de tipo jurídico, pero sí de carácter político.

Por último, solo puedo estar de acuerdo con usted en que cambiar el reglamento o la Ley de Multas no es sencillo, porque efectivamente lo primero son los derechos de los ciudadanos. Hay recursos y contrarrecursos, y eso no vamos a poder evitarlo, y es más, en esta casa, que es la de los derechos, debemos defenderlo.

El señor **PRESIDENTE**: Ha habido ciertas intervenciones que nos han envejecido a usted y a mí. Llevamos tantos años discutiendo juntos que, cuando acabemos esta actividad, nos podrían contratar como si fuéramos una *troupe* e ir de circo en circo manteniendo debates sobre estas materias u otras en las que hemos tenido la oportunidad de discutir. Señor ministro, tómese estas reflexiones a beneficio de inventario, porque si uno entra en la página web del Congreso comprueba que no es cierto lo que se dice. Cuando se produjeron ciertos acontecimientos y se aprobaron ciertas leyes, desde luego habíamos nacido todos los que estamos aquí.

El trámite está tasado, y no solo ha sido ilustrativo, sino agotador, en el sentido de que se han apuntado todas las cuestiones pertinentes en esta comparecencia del ministro. Salvo que alguien quisiera realizar alguna pregunta concreta, daríamos por concluido el trámite con esta brillante intervención del ministro. **(Pausa.)**

En primer lugar, el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, intervengo con muchísima brevedad. Se ha hablado de Victorino Mayoral y no quería concluir esta primera sesión ordinaria en esta nueva legislatura sin recordar su labor en esta Comisión durante la pasada legislatura. No me cabe duda de que el señor Corcuera va a continuar la labor del señor Mayoral, pero quiero recordar también a doña Eloísa Álvarez, portavoz adjunta, que realizó y seguirá realizando esa labor en esta Comisión. Igualmente quiero recordar al resto de los portavoces de los grupos parlamentarios, así como a los que formaron

parte de la Mesa. Al señor ministro quiero agradecerle su talante en este ámbito, porque ayuda mucho. No sé si había interiorizado la seguridad vial antes de ser ministro del Interior de la manera en que la expone ahora, pero desde un punto de vista parlamentario es bueno ver que el ministro del Interior tiene esa sensibilidad, que yo agradezco de manera expresa.

Me gustaría hacerle una matización. Agradezco también ese ámbito abierto que ha mostrado en cuanto a la moratoria del Real Decreto 64/2008, que entraría en vigor el 1 de septiembre y que podría tener esas consecuencias no deseadas. Usted se ha comprometido a analizarlo con más detenimiento. Me quedo con ese compromiso, cosa que también quiero agradecerle.

Hay un buen clima de consenso, por lo que, señor Olabarría, creo que vamos a tener una buena Comisión en esta legislatura. Para hacerlo posible es verdad que también tiene mucho que ver quién está de portavoz en el principal grupo de la oposición, que es el señor Souvirón. Su forma de exponer los temas en esta Comisión ya ayudó mucho en la pasada legislatura a llegar a acuerdos, y estoy convencido de que también en esta contribuirá esa labor de hacer oposición del señor Souvirón, pero desde esa posición conciliadora que siempre le ha caracterizado en esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Por contribuir al buen ambiente de esta Comisión, no querría irme sin agradecer al señor Corcuera que haya leído mis obras completas, porque yo no sé si sería capaz de tanto. **(Risas.)** Además, me hace concebir la esperanza de que —para que no me repita más—, influya suficientemente en el Gobierno —lo decía como cosas pendientes— para que no repitamos errores del pasado. Desde luego, tengo que repetirme, pero es que ustedes dicen permanentemente: resulta que con ustedes disminuyeron los efectivos de la Guardia Civil. Pues no. Lo que sí está claro es que con ustedes ha disminuido la presencia de la Guardia Civil en la carretera. Esto no lo digo yo, lo dice todo el mundo que circula por las carreteras españolas.

Señor ministro, muchas gracias por su intervención. Se ve que tienen ustedes un congreso pendiente, porque no definen bien lo del continuismo y lo tienen que matizar con eso de racional. Ya sabe usted que nosotros no estamos en el progresismo, sino en el reformismo, que es una cosa bastante más sensata. Por tanto, espero que el reformismo se imponga y lleguemos a esa confluencia al menos en materia de seguridad vial.

Ha vuelto usted a estar brillante, y aprovecho para decirle que me cuesta mucho trabajo reconocer lo que se hace bien y, de camino, a ver si se puede quitar de la foto de carné por puntos. Mire usted, yo a esa no renuncio, después de haberle oído a usted hoy aquí, donde para empezar ha reconocido que la mejoramos mucho, porque efectivamente entre el escaso tiempo que

uno tiene se ha referido a eso de los dos puntos, entre otras cosas. En cualquier caso, era una norma necesaria —entre todos conseguimos la mejor de las posibles—, la negociamos muy bien y, efectivamente, se nos admitieron muchas enmiendas. Con lo que no estoy de acuerdo es con la gestión. Ahí no estábamos nosotros, y quizás por eso la gestión falló un poco. No me voy a referir a lo que ya me he venido repitiendo, a que al no tener conectados todos los ayuntamientos a unos les quitaran puntos y a otros no, a que no estuviera el centro tramitador de denuncias, en fin, a todas estas que ya están dichas y que el señor Corcuera sabe perfectamente. Por lo demás, quiero decirle que ojalá tenga que reconocer muchos éxitos a este Gobierno, porque si son buenos para la seguridad vial ahí estamos nosotros.

Desde luego lo del Plan Prever me sigue pareciendo una barbaridad. Tengo datos suficientes para demostrar que soy absolutamente partidario de la mejora del medio ambiente y de nuestra sostenibilidad y, por cierto, les animo a que avancen ustedes en el tema de la conducción ecológica, ya que me ha dado pie para ello.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Señor Souvirón, leer es aprender. También de sus intervenciones he aprendido. Solamente quiero decir dos cosas. La primera se me ha olvidado antes de mi intervención, cuando hacía referencia al secretario de Estado. También quería reconocer el gran papel que ha jugado el director general de Tráfico. Ha sido la primera vez que este Gobierno ha tenido un director general de Tráfico y era justo reconocerlo.

Señor ministro, no se preocupe por el tema de la edad. Usted, como los buenos vinos, mejora en genialidad con el tiempo. Ya quisiera yo —y renunciaría a mi edad— tener la genialidad que usted tiene. **(Risas.—Aplausos.)**

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR (Pérez Rubalcaba)**: Muy brevemente.

Agradezco al señor Jané su intervención. Efectivamente, me preocupa mucho; no siempre me preocupó tanto. Debo decirle que pensé mucho en ello en la legislatura anterior, justamente cuando apoyamos la creación de la Comisión, porque yo era el portavoz del grupo parlamentario. Además creo recordar que en aquel momento hablé con usted sobre esa materia y fue cuando tomé conciencia de la importancia del Parlamento en este tema y por eso aceptamos la Comisión. Por tanto, le agradezco su intervención una vez más, como agradezco la del señor Souvirón. Es verdad que tenemos un congreso. Tiene menos emoción que el suyo **(Risas.—El señor Souvirón García: No crea, no.)** No podemos competir, lo reconozco. En terminología, yo he hablado de continuismo y usted ha hablado del reformismo. No sé si el reformismo en eso del viaje al centro le vendrá a usted bien o no; será un buen billete, pero el reformismo sabe usted que es una expresión de izquierdas o

de pensadores de la izquierda. Gradualismo también vale, si quiere; reformismo gradualista, también. Hay muchas. Le puedo mandar nuestras ponencias, porque igual para llegar al centro le permiten a usted billete de primera clase. **(Risas.)**

Créame, no le quiero quitar de la foto del carné por puntos, es al contrario. Se me ha entendido mal. Es al contrario. Lo que le digo es: súbase. Ha sido bueno. ¿Que se podía haber hecho mejor? Seguro. Yo creo que se hizo cuando había que hacerlo, y la prueba es que nada más hacerlo, en los seis primeros meses, bajó extraordinariamente el número de fallecidos en nuestras carreteras. Ya por sí solo ese argumento es contundente. Usted dice: Se podría haber preparado mejor. Seguro que todo se

puede hacer mejor; pero, créame, no es excluir, al contrario, le quiero sumar, quiero que usted suba al barco y creo que ha hecho un esfuerzo en ese sentido. Pues bienvenido sea. Para nada quiero excluir a nadie.

Finalmente, señor Corcuera, sencillamente es que no le creo. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE:** Concluida la comparecencia del señor ministro y en el ámbito de tono de cordialidad propio de esta Comisión, les deseo un feliz fin de semana y nos veremos la próxima.

Muchas gracias.

Eran las tres y quince 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**