



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2008

IX Legislatura

Núm. 121

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 3

celebrada el miércoles 22 de octubre de 2008

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor director general de Tráfico (Navarro Olivella), para informar sobre los planes de prevención en las empresas en materia de seguridad vial. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/000116.)

2

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la segunda Comisión de Seguridad Vial donde se procederá a una comparecencia relevante donde las haya, que es la de nuestro director de Seguridad Vial y, a pesar de ello, buen amigo, don Pere Navarro, que le voy a ceder la palabra rápidamente. Me felicito —vamos a evitar anglicismos impertinentes— por una doble razón: primero, porque está aquí para explicarnos los troncos o los principios que van a configurar la política de la dirección que con tanta brillantez dirige y, segundo, porque está aquí con la salud, que todos podemos comprobar a simple vista, indemne. Desde esa perspectiva una doble felicitación, por haberte recuperado tan eficientemente y, sobre todo, por estar en condiciones de explicarnos la comparecencia. Creo que se ha distribuido ya un documento que va a ilustrar las explicaciones del director general de Tráfico. Sin más dilaciones, salvo trámites preambulares, le voy a ceder la palabra para que nos explique cuáles son las líneas generales de la política, iba a decir de su dirección, pero en definitiva es del ministerio que él absorbe prácticamente en su totalidad en los problemas atinentes a la seguridad vial. Tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Señor presidente, miembros de la mesa, portavoces de los grupos parlamentarios, una vez más es un privilegio comparecer ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados para, todos juntos, seguir avanzando en las políticas de seguridad vial. El ministro del Interior compareció el mes de junio para explicar cuáles eran las líneas básicas para la legislatura en cuanto a la política de lucha contra los accidentes de tráfico. Entre ellas mencionó una, que es un encargo que nos dio, de la que hoy les propongo aquí cierto desarrollo. Es un proyecto de legislatura de largo recorrido, ambicioso y novedoso. Es intentar incorporar la cultura de la seguridad vial en nuestras empresas. Es una línea de trabajo que se está abriendo paso en Europa e, insisto, supone una línea de trabajo para esta legislatura. Esta es la Comisión de prevención de accidentes de tráfico y no hace falta recordarles la magnitud del drama de los accidentes de tráfico y sus consecuencias. Saben que entre todos hemos descubierto que los accidentes no son accidentales, que son evitables. Poco a poco estamos obteniendo resultados razonables en nuestro país. Quiero recordar que la Comisión Europea insiste mucho en que la seguridad vial es una responsabilidad compartida, nos dice que no valen las iniciativas aisladas, que hay que marcarse objetivos, que hay que hacer planes, que hay que hacer programas, que hay que tener acciones y, sobre todo insiste en que hay que implicar a la sociedad civil. Tenemos planes estatales, el Plan estratégico de seguridad vial, tenemos ya planes autonómicos de seguridad vial y estamos trabajando en los planes municipales de

seguridad vial. El tema que surge ahora es por qué no implicar más a los empresarios y a los trabajadores en la seguridad vial, por qué no pensar en planes o programas de empresa de seguridad vial. Este es el reto, el programa o el proyecto que hoy traemos aquí. ¿Por qué? Les voy a dar algunos datos del año 2007. El 40 por ciento de los fallecidos en accidentes de trabajo ha sido en la carretera. En el año 2007, de los 1.167 accidentes mortales de trabajo que constan en las estadísticas, 470 accidentes mortales fueron accidentes de tráfico o viales. Es decir, si queremos reducir entre todos los fallecidos por accidente de trabajo, la clave está en la seguridad vial y en actuar en los accidentes en los desplazamientos o en la carretera, porque son el 40 por ciento de los trabajadores fallecidos. De los accidentes de trabajo mortales en la carretera, el 31 por ciento corresponde a transporte profesional, a gente que su profesión es el transporte. Pero, atención, el 69 por ciento corresponde a trabajadores normales, no son profesionales de la carretera ni son profesionales del transporte. Es decir, si queremos reducir las víctimas mortales por accidente de trabajo y accidente de tráfico, la clave no es tanto los profesionales del transporte como los trabajadores no profesionales, porque son el 69 por ciento. De estos, el 35 por ciento de los accidentes laborales mortales que se dan en la carretera se produce durante la jornada de trabajo, pero el 65 por ciento es al ir o al volver al trabajo. El año pasado hubo 166 fallecidos en accidentes de tráfico —de trabajadores durante la jornada— y 304 al ir o al volver del trabajo. Si queremos reducir los accidentes laborales de tráfico, la clave van a ser, probablemente, los desplazamientos al ir o al volver del trabajo. ¿Por qué? Porque son el 65 por ciento. He estado mirando los datos de Francia. En ese país, los accidentes de trabajo en carretera —en accidente vial o de tráfico— son ya el 50 por ciento. En la medida en que las políticas de prevención van dando resultados sube la proporción de los muertos por desplazamiento o en carretera. En Francia, el 75 por ciento es al ir o al volver del trabajo y el 25 por ciento es durante la jornada de trabajo.

El Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo —son los datos referidos a 2007— dice que en España se registraron 87.038 accidentes de trabajo con baja dentro del epígrafe accidente de tráfico. 87.000 son muchos; son demasiados para ignorarlos. ¿Qué ha pasado? Les explico cuál es nuestra impresión. En 1995 se aprueba la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Se ha avanzado mucho, mucho, mucho en prevención de riesgos laborales. Tenemos delegados de prevención, técnicos de prevención, servicios de prevención, evaluaciones de riesgo, planes de prevención de empresas, pero la seguridad vial se ha quedado fuera del centro de trabajo, se ha quedado fuera de la prevención. La cultura de la prevención ha quedado encerrada en el centro de trabajo y habrá que ver más allá. El empresario —y es verdad— se siente responsable de lo que pasa en el centro de trabajo, pero de lo que pasa en la carretera da

la impresión de que la responsable es la Dirección General de Tráfico o las administraciones responsables, no es responsabilidad suya. No se trata de que sea responsable directo, pero no puede quedar ajeno a lo que les pasa a sus trabajadores durante los desplazamientos. No se trata de que tenga una responsabilidad directa; no se trata de eso, sino de no desentenderse. No pueden ni deben mantenerse ajenos a lo que les pasa a los trabajadores en los desplazamientos. Quiero explicar una cosa curiosa. La prevención de los riesgos laborales descansa en el trabajador —factor humano—, la máquina y el entorno. La prevención de los accidentes de tráfico descansa en el conductor —factor humano—, el vehículo y la infraestructura. Se parece mucho, es muy similar, muy análogo. Punto 1. La prevención de los accidentes laborales descansa en trabajar sobre el factor humano para evitar que se produzca el error humano y vamos a hacer educación, formación, información, concienciación. Punto 2. Vamos a aplicar la tecnología para que, si se produce el error humano, no haya accidente. La prevención de accidentes de tráfico es exactamente lo mismo: Factor humano, conductor, información, formación y concienciación. Utilicemos la tecnología para que, si se produce el error humano —que siempre puede producirse— se evite el accidente con sus consecuencias. A pesar de estas analogías, la prevención de riesgos laborales y la prevención de riesgos de tráfico han seguido caminos distintos. No se hablan. Se lo explico. Hay un accidente de trabajo en la carretera, es un accidente de tráfico. Como tal, la Guardia Civil va a hacer un atestado, porque es un accidente de tráfico. Pero como es un accidente de trabajo, va a ir el técnico de Seguridad e Higiene en el Trabajo y va a hacer un informe como accidente de trabajo. El atestado no se habla con el parte de accidente de trabajo. Es más, como es un accidente de tráfico, lo cubre la empresa del seguro de automóvil. Sí, pero como es un accidente de trabajo, lo va a cubrir la mutua de accidentes de trabajo. Sospecho que la empresa del seguro del automóvil y la mutua de accidentes de trabajo tampoco se hablan demasiado. Supongamos que hay conflicto, que hay discrepancia. Como es un accidente de tráfico irá a la jurisdicción civil, o penal en último caso. Pero como es un accidente de trabajo irá a la jurisdicción social. Hay dos líneas paralelas ¿Cuál es el reto? Vamos a ver si somos capaces de unir, de sumar o de integrar las dos vías: la de prevención de los riesgos laborales y la prevención de accidentes de tráfico.

¿Razones para incorporar la seguridad vial a las empresas? Coste social y humano de los accidentes de trabajo, responsabilidad social de las corporaciones, pero también tiene costes económicos soportados por la empresa: días de baja —los tendrá que pagar la empresa—, de trabajo perdidos, el impacto psicológico, la reorganización del trabajo, reparación de vehículos, costes, etcétera. Hay costes económicos, hay razones más que suficientes para llevar la seguridad vial a los centros de trabajo, pero hay que convencer. Agentes implicados: las administraciones responsables de segu-

ridad vial, pero también las administraciones responsables de prevención de riesgos laborales. Aquí apunto que la ejecución de la política de prevención de riesgos laborales es competencia de las comunidades autónomas; es verdad que el Estado marca las líneas básicas, hace la legislación y coordina, pero la ejecución es de las comunidades autónomas. Pero es que, además, aparecerán las organizaciones de empresarios, los sindicatos, las mutuas de accidentes, las empresas de seguro del automóvil, fundaciones que trabajan sobre uno u otro tema, etcétera. Hay fundaciones que trabajan sobre seguridad vial y tenemos fundaciones que trabajan sobre prevención de riesgos laborales, el reto es coser, unir, integrar.

Líneas de actuación. La primera es más y mejor información; para poder tomar decisiones necesitamos más y mejor información. ¿Qué quiere decir? Que vamos a ver si en el atestado del accidente de tráfico podemos incluir alguna variable que haga referencia al accidente de trabajo; vamos a ver si en el parte de accidente de trabajo podemos incluir alguna variable que haga referencia al accidente de tráfico. Quiere decir que hay dos grandes registros: el de accidentes de tráfico que tiene la Dirección General de Tráfico y el de accidentes de trabajo que tiene el Ministerio de Trabajo. Hay que compatibilizar, cruzar y explotar las bases de datos de los dos grandes registros. Definir o revisar indicadores básicos. Habrá que hacer estudios —nos interesa y no sabemos suficiente— sobre sectores de actividad, tamaño de empresa, cualificación profesional, tipo de vehículo, distancia, hora y demás para poder profundizar en el tema que nos ocupa. Hay investigaciones sobre seguridad vial, en la DGT hacemos investigaciones sobre seguridad vial; les aseguro que hay investigaciones en marcha sobre prevención de riesgos laborales. A ver si somos capaces de hacer alguna investigación sobre prevención de riesgos laborales viales, unir un tema con el otro. Hay actuaciones. Las mutuas de accidentes de trabajo hacen sus programas contra los accidentes de trabajo, y también hay actuaciones de las empresas de seguros del automóvil para reducir los accidentes de tráfico. A ver si somos capaces de vertebrar, integrar o relacionar unas actuaciones con otras. Hay un fiscal especial para los delitos relacionados con la seguridad vial; hay un fiscal especial para los delitos contra la seguridad en el trabajo, para la prevención de riesgos laborales. Estoy seguro de que hay una zona de yuxtaposición y que se puede avanzar por esta línea. Hay que incorporar la educación vial a los planes de formación continua permanente de trabajadores —luego volveré sobre este tema—. Saben que hay campañas divulgativas sobre seguridad vial y sobre prevención de riesgos laborales, sobre accidentes de trabajo. El reto está en ver si somos capaces entre todos de hacer la campaña divulgativa sobre riesgos laborales viales. Desde luego, hay empresas que están haciendo muy buenos trabajos en esto; habrá que divulgar las mejores prácticas de las empresas y promover planes o programas de seguridad vial en empresas.

En definitiva, hay tres niveles de actuación. El primero es incorporar la seguridad vial en los planes de formación continua o permanente de los trabajadores; hay módulos de formación continua y permanente, hemos de ser capaces de incorporar la seguridad vial a estos planes de formación continua o permanente que ya se están dando —y hay iniciativas y ejemplos que nos pueden servir—; normalmente hay dos tipos: una es para el trabajador normal y otra para aquel que hace determinado número de kilómetros al año, donde se incorporan los cursos de conducción segura. Para estos cursos prácticos de conducción hay escuelas de conducción que funcionan en Europa y es una buena línea de formación práctica complementando la formación teórica; es decir, la formación es el secreto, es el primer nivel; el gran reto es llevar la seguridad vial a los planes de formación continua o permanente de los trabajadores en las empresas. Hay un segundo nivel que es registrar los datos sobre accidentes de tráfico de los trabajadores, fijar objetivos e identificar las acciones para conseguir estos objetivos. En estos momentos lo que se hace es un parte de accidente de trabajo que se envía a la mutua y a la comunidad autónoma. Acumulemos, marquemos objetivos, sigámoslo, identifiquemos acciones para reducirlo. Hay que investigar los accidentes de tráfico de los trabajadores; hay que evaluar los riesgos viales de los trabajadores en nuestras empresas; hay que calcular costes y hay que hacer acciones de concienciación y divulgación. Y luego hay un tercer nivel —lo digo por lo que hay en Europa— que son los planes de seguridad vial de empresa, donde se incluyen programas de gestión de los desplazamientos de los trabajadores —es una gestión planificada de los desplazamientos—, una gestión de toda la flota de vehículos, una gestión de la educación y de la formación de los trabajadores, todo integrado en lo que se llama Plan de seguridad vial de empresa.

Para acabar haré tres consideraciones. Hablamos de trabajadores normales, no de profesionales. Los profesionales del transporte ya tienen sus planes; hay unas directivas europeas, hay unos planes de formación específicos, es decir, el tema está reglamentado y resuelto. No hablamos de profesionales; hablamos de trabajadores normales que utilizan vehículos para ir y volver o durante la jornada de trabajo. Segunda consideración, cuando hablemos de la seguridad vial y de los trabajadores aparecerá el tema de la movilidad. Saben que en política de seguridad vial decimos que una buena política de movilidad es la condición previa indispensable para una buena política de seguridad vial. Cuando hablemos de los trabajadores aparecerán temas de movilidad de empresa o movilidad de centro de trabajo o movilidad de polígono industrial. Tercera consideración, no se trata de obligar a nadie, se trata de convencer. Estamos ante una buena práctica y hemos de convencer de que esto es una buena práctica. Empezó por el tema de la calidad; la calidad como una cultura, un concepto fuerte para incorporarse a la cultura de las empresas, y se incorporó. Luego vino la prevención de riesgos laborales, que se incorporó a la

cultura de la empresa y se creó el departamento de prevención como un valor aceptado. Después vino el tema medioambiental, que también es una cultura que las empresas han ido incorporando e interiorizando; tienen sus departamentos y han ido aplicando criterios medioambientales a la empresa. Probablemente ahora toca la seguridad vial, que podría seguir un camino parecido. Insisto, es una responsabilidad compartida, de todos y es un proyecto ambicioso. En Europa están empezando a caminar con él. Es un proyecto de legislatura pero es un proyecto sugestivo y con un potencial político importante para las políticas que estamos desarrollando de seguridad vial. Esto es lo que hay y este es el proyecto. Gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Estamos muy agradecidos al director general de Tráfico por la ilustración de sus palabras y también por la concisión.

Se abre un turno de intervención de grupos y siguiendo las convenciones de esta Comisión empezaremos por el menor, que es el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Su representante el señor Canet tiene la palabra.

El señor **CANET I COMA**: Celebró que su salud le haya permitido estar aquí, señor Navarro, de lo cual nos alegramos muchísimo.

Formularé dos preguntas muy rápidamente que tienen que ver con lo último que ha comentado, que no se trata de obligar sino de convencer. Le quería preguntar por la receptividad de dos mundos que evidentemente han de estar muy combinados para que tengamos éxito: el mundo empresarial, quizá preocupado por los costes que eso pueda implicar o por esa relación coste-beneficio, y sobre todo el mundo académico, del que provengo, que es un mundo con bastantes responsabilidades, teniendo en cuenta que en la movilidad y en los accidentes laborales relacionados con la seguridad vial cada vez más los adolescentes o los postadolescentes en determinados negocios son protagonistas voluntarios o involuntarios de estos problemas de seguridad vial. No hace falta que hablemos de sectores porque aparecerían determinadas connotaciones que no quiero. Por tanto, las dos preguntas serían: ¿Ha encontrado usted receptividad en el mundo empresarial y sobre todo en el mundo académico? Porque creo que son fundamentales, tanto el segundo como el primero.

El señor **PRESIDENTE**: En segundo lugar, el señor Jané tiene la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, en nombre del Grupo de Convergència i Unió quiero dar la bienvenida en esta nueva legislatura al director general de Tráfico, el señor Navarro, que no es nuevo en esta responsabilidad. Estamos en una nueva legislatura pero él sigue en el cargo y nos alegramos de ello. El señor Navarro ha sido un factor importante en la conciencia-

ción de políticas de seguridad vial. Le queremos felicitar no solo por su estado de salud —que comprobamos que está en forma—, sino también por la elección de esta primera comparecencia en esta legislatura. Es un tema de actualidad y no sabemos que lo es; es de plena actualidad enfocar la seguridad vial en los aspectos relacionados con los accidentes in itinere, es decir, los accidentes en el marco de una relación laboral pero que se producen en nuestras carreteras como accidentes de tráfico. Por tanto, se ha acertado y mucho en el motivo de esta comparecencia, que podría sorprender pero que, repito, es de más actualidad de lo que todos sabemos. Porque todos los que estamos aquí no somos conscientes de que de cada diez accidentes de trabajo, cuatro lo son por accidentes de tráfico; y de cada diez, cuatro es mucho. Es quizás el mayor monto de la causalidad de accidentes laborales y, por tanto, tenemos un problema. El señor Navarro ha expuesto de manera muy clara los diferentes ámbitos que este problema tiene. Pero, después de exponer de manera muy clara los diferentes ámbitos ha evidenciado que tenemos una importante tarea a realizar, que es una mayor coordinación entre los esfuerzos que se realizan desde autoridades laborales y los esfuerzos desde autoridades de interior. Y aquí hay demasiados esfuerzos inconexos. Por un lado, el señor Bartolomé Vargas, como fiscal de seguridad vial, está trabajando —y duro— en el ámbito de su competencia, pero no se pone al cien por cien de acuerdo con los fiscales responsables de seguridad laboral, y están tratando, en cuatro de cada diez casos, de lo mismo. Por tanto, debemos hacer un esfuerzo de conexión.

Quiero recordar que, en nombre de nuestro Grupo Parlamentario Convergència i Unió, en la pasada legislatura, en el Pleno de la Cámara, el diputado responsable de temas sociales, el señor Campuzano, dirigió al entonces ministro de Trabajo, el señor Caldera, una interpelación. Quizá el presidente Olabarría también intervino en ese debate porque él también es portavoz en temas de política social. Quiero recordar que hubo una moción planteada también por Convergència i Unió, que se aprobó por unanimidad del Pleno de la Cámara, que obligaba —mejor sugería, porque no era una ley, era una moción—, es decir, instaba al Gobierno a comparecer periódicamente en esta Comisión para informar sobre los accidentes in itinere y lo tenía que hacer también el ministro de Trabajo y, en la pasada legislatura, no lo hizo en ninguna ocasión. Bien es cierto que el devenir de los acontecimientos tampoco facilitó esas comparecencias. Pero no estaría demás que en esta nueva legislatura —que a efectos parlamentarios empieza ahora a coger el ritmo necesario— pudiera comparecer el ministro de Trabajo para informar sobre los objetivos de su ministerio para atajar lo que son cuatro de cada diez muertes en el trabajo. Si lo hiciera, seguro que llegaríamos a puntos de encuentro; puntos de encuentro en el tema de la movilidad. La movilidad es la base para evitar accidentes in itinere, políticas de movilidad responsables, que no son otra cosa que más transporte público y

más regulación de los propios horarios en el trabajo y de cómo entendemos una jornada laboral. Cuántos accidentes in itinere se producen por un mal concepto de la jornada laboral, por un alargamiento en exceso de esa jornada —que no de la productividad—, un cansancio sobrevenido y un posterior accidente. Si hiciéramos esa interconexión analizaríamos cuántos accidentes se producen. Lo hemos hecho ya en el ámbito de interior en relación con el alcohol; ya se ha estudiado en el ámbito de interior. Aquí está doña Anna Ferrer, directora del Observatorio de seguridad vial, que hace excelentes trabajos y tiene bien estudiada la incidencia del alcohol, pero cuántas veces la incidencia del alcohol viene de la ingesta de alcohol en el propio lugar de trabajo. Este puede ser un aspecto importante a la hora de buscar la prevención. El señor Souvirón, que fue ponente en la Ley del permiso por puntos, recordará muy bien de qué manera incluimos que se recuperaran puntos por el hecho de realizar determinados cursos en el ámbito de la formación laboral, muy directamente relacionados con los profesionales del transporte. Por tanto, interconexiones hay y muchas, pero de alguna manera nos falta un planteamiento global que las ligue todas.

Desde Convergència i Unió le felicitamos por esta comparecencia, entendemos que es oportuna. Queremos dejar constancia de la voluntad de nuestro grupo en colaborar en esta necesaria reducción de los accidentes de tráfico y en lo que hoy nos atañe de los accidentes in itinere. En tercer lugar, entendemos que deberíamos consensuar grandes acuerdos en este ámbito, que no nos podemos relajar y que debemos buscar la complicidad; lo decía ahora el señor Canet. Hay una parte empresarial —y lo ha dicho muy bien el señor Navarro—, parte empresarial que a veces se desentiende del problema de un accidente de tráfico porque ocurre fuera de las dependencias de esa empresa, de esa industria, pero que es un accidente laboral y por tanto debemos implicar a empresarios, a sindicatos, a la autoridad laboral y, evidentemente, a las autoridades de Tráfico y también a quienes planifican el transporte público. Mejores políticas de movilidad y transporte público ayudarían mucho a esa prevención. Nosotros le damos la bienvenida, señor Navarro, esperamos que pueda impulsar en esta nueva legislatura tareas de prevención en el ámbito de la seguridad vial.

Para terminar, y aprovechando que esta es su primera comparecencia en la Comisión de Seguridad Vial en esta legislatura, querría lanzarle dos *inputs* que quizá directamente no tienen que ver con los accidentes in itinere, aunque de forma indirecta, desgraciadamente, sí. Señor Navarro, hay quejas por parte de integrantes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, algunos de ellos incluso se han agrupado; y a pesar de que la política presupuestaria a veces no puede permitir grandes milagros, en temas de seguridad vial, de prevención y sobre todo en temas de mayor dotación de efectivos que ayuden a esa prevención, seguro que una mejor dotación en las plazas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

ayudaría. Le hago esa petición, sabiendo que no depende estrictamente de su dirección general, pero entendiendo que quizá con el consenso de todos podamos llegar a mejorar esas dotaciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Una última reflexión. No sé hasta que punto esa necesaria prevención, esa necesaria formación, no puede venir ligada desde el primer momento al inicio de la formación como conductor. Ya desde el primer momento. De ahí esa idea, que habíamos iniciado en la pasada legislatura y que quizá no hemos valorado de manera suficientemente clara, que es la conducción acompañada. ¿Cómo la valora el director general de Tráfico? ¿Considera que está maduro el debate para poderla implantar? ¿Considera que sería positiva esa conducción acompañada al efecto de aumentar esa prevención, esa mayor concienciación y esa educación, que, incluso en el ámbito del propio acompañante y de quien quiere iniciarse en el proceso de formación como futuro conductor de un automóvil o de una motocicleta, le puede ayudar de alguna manera la conducción acompañada? ¿Ayudaría eso también a una mayor concienciación en el ámbito de la seguridad laboral futura y de la prevención de los accidentes in itinere? Son reflexiones que desde Convergència i Unió le hacemos, sabiendo que nos queda mucho camino por recorrer en esta legislatura. Esperemos que la misma pueda dar frutos importantes en esa tarea de prevención de los accidentes de tráfico y con ello también —temas entrelazados— en la prevención de los accidentes laborales.

El señor **PRESIDENTE**: Con el brillante uso que hace usted de las obiter dicta, creo que ha hecho una auténtica crítica de la directiva de las 65 horas. Me ha parecido comprender bien, pero no seré yo quien le atribuya reflexiones o responsabilidades al director general de Tráfico sobre una cuestión tan poliédrica como esta.

Tiene ahora la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Hace una semana tuve la oportunidad de debatir con el señor Navarro en la Comisión de Interior sobre los presupuestos y ya tuve ocasión por tanto de alegrarme de poder hacerlo con él. Hoy, lógicamente, me parece que esto forma parte de la normalidad y me alegro doblemente por ello.

Por empezar por el principio, el Plan estratégico de seguridad vial 2005-2008, entre sus áreas estratégicas recoge una que habla de la seguridad vial laboral y en el transporte y, entre las acciones de mayor importancia sobre las que se adquiere un compromiso para ese periodo, se recogía la de incorporación de la seguridad vial a los planes de movilidad y prevención de riesgos laborales de las empresas. Se establecían unos indicadores para ver cómo se cumplía ese compromiso del Gobierno al aprobar el Plan estratégico de seguridad vial y se hablaba de que habría que ver el número de empresas con plan de movilidad al final del periodo y el número de medidas consensuadas, es decir, el número de planes de prevención

de riesgos laborales de empresas en los que se ha incluido la seguridad vial. Me gustaría saber cómo está esto, porque si no podríamos pensar que viene usted a presentarnos como nuevo algo que ya tendría que estar prácticamente en marcha y terminado —se periodificaba como una acción a realizar en los años 2007-2008— y nos podría parecer que ha venido usted hoy aquí a hacerse la foto, a contarnos otra vez una cosa como nueva y original cuando ya tenía que estar hecha y mucho nos tememos que esa foto, en caso de que así fuera, encima sería sepia, porque ya en el mes de mayo habló usted en Galicia de este tema, el Instituto Mapfre de Seguridad Vial en el año 2000 ya hizo un libro blanco sobre el asunto, los sindicatos llevan incluyendo en sus planes de estudio el tema de la seguridad vial relacionado con los accidentes laborales desde hace tiempo y por tanto no es un asunto nuevo. Así que queremos saber qué se ha hecho en este tiempo, para ver si las esperanzas de lo que se va a hacer son fundadas o no.

Evidentemente, es un asunto del mayor interés y es un tema donde confluyen dos de los grandes problemas sociales de mayor envergadura de la sociedad española: los accidentes de tráfico y los accidentes laborales. No hay duda de que en aquellos países donde se ha desarrollado una política eficaz en materia de seguridad vial, en todos ellos, coincide que es porque ha habido una conciencia social importante y porque se han implicado todas las instancias, no solo las sociales sino también las administraciones públicas. Por tanto, todo lo que se haga en esa dirección nos parece absolutamente necesario. Por otra parte, en concreto, ¿en qué se van a materializar estas medidas? Decimos que vamos a coordinar, vamos a intentar que se realicen, pero ¿supone esto un cambio, por ejemplo, en el reglamento de seguridad e higiene en el trabajo para incluir los accidentes de tráfico entre las enfermedades laborales, por ejemplo, ya que la OMS habla de que estamos ante una pandemia o de qué se trata? ¿Van ustedes en un momento de dificultad económica a imponer medidas a las empresas que les supongan un aumento de su coste económico?

A nosotros nos parece que hay que avanzar en este sentido y de hecho hemos presentado una proposición no de ley, que esperamos tener pronto ocasión de debatir, para que se incorpore la seguridad vial a la responsabilidad social corporativa de las empresas. Nos parece que ese es el camino. Se trata de que en los planes estratégicos de empresa se incluya la seguridad vial, pero para eso nos parece que lo que tiene que hacer el Gobierno, lo que tiene que hacer la Administración, es establecer un marco que permita que las empresas den ese paso al frente. No hay una cultura empresarial en ese sentido y por tanto es necesario que se impulse y que se fomente desde la Administración, pero también es necesario que se establezcan los correspondientes beneficios de carácter fiscal u otro tipo de incentivos para que las empresas vayan entrando progresivamente en el asunto, por lo menos en el primer momento, porque ya le digo que no existe esa cultura. Nos parece que es hora de que se haga

algo que probablemente ya tendríamos que haber empezado, pero nunca es tarde, y nos parece muchísimo más acertado que intentar convencer sin precisar, establecer un marco, un marco legal que permita que las empresas vayan en esa dirección. Es el momento de no olvidar que la falta de seguridad vial nos cuesta 18.000 millones de euros al año, el 2 por ciento del producto interior bruto, y que por tanto, aun en periodo de crisis económica, hay una cierta capacidad de actuar para reducir precisamente ese gasto, mejorando también las condiciones de vida y las condiciones laborales de los trabajadores.

Comparto absolutamente lo que ha dicho el señor Jané, que a lo mejor no sería malo predicar con el ejemplo y no estaría mal hacer un plan de prevención de riesgos laborales en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. No tiene sentido que intentemos convencer a las empresas cuando los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil tienen unos uniformes que tienen muy poco que ver con la seguridad en el desempeño de su actividad. Tienen una actividad peligrosa, en la que se producen bajas, donde tienen un mayor riesgo que en cualquiera otra actividad dentro del cuerpo y, sin embargo, su uniformidad no se corresponde con el riesgo que corren. Por tanto, me parece que no estaría mal como ejemplo que, ya que eso depende de usted, empezara haciendo un plan claro y concreto, y si es posible nos lo trajera aquí para que pudiéramos debatirlo, sobre un plan de prevención de riesgos laborales en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Lo demás nos parece bien, quiero decir que ahí vamos a estar. Esperamos que la Comisión de Seguridad Vial y con ella el Congreso de los Diputados se una a esta iniciativa y que los restantes grupos parlamentarios debatan con nosotros con la mejor disposición esta iniciativa para la incorporación de la seguridad vial a la responsabilidad corporativa de la empresa.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA:** Señor director general, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista yo también le quiero dar la bienvenida de nuevo a esta Comisión de Seguridad Vial y de Prevención de Accidentes de Tráfico. Se lo agradezco también puesto que solo ha tardado usted tres meses desde que compareció el ministro del Interior para explicar cuáles iban a ser las líneas de actuación del Gobierno en materia de seguridad vial.

Hoy comparece usted aquí a petición propia, y hay que subrayarlo también, para lanzarnos un reto a los miembros de esta Comisión, implicar a empresarios y trabajadores en la política de seguridad vial. Efectivamente no es un tema nuevo, es un tema que sí es actual, es de actualidad. Señor Souvirón, en 2001, la Fundación Mapfre dice que presentó un informe, entonces gobernaban ustedes, ¿qué hicieron ustedes? Venir a hablar aquí específicamente de este tema tiene sin duda un sentido

pedagógico, marca una prioridad política y establece una agenda. Probablemente eso, junto con la colaboración de los medios de comunicación en esta materia y la labor de las asociaciones de víctimas, ha hecho que en la actualidad algunas percepciones hayan cambiado, afortunadamente. Por primera vez empieza a haber una concienciación social sobre la necesidad de respetar las normas viales y la importancia de la seguridad vial para la propia persona. Hoy ya no está bien visto ser un infractor, sino que, todo lo contrario, está reprobado social y éticamente. Por ello le agradecemos de nuevo, señor Navarro, su comparecencia hoy aquí, porque ha sido una comparecencia útil, con medidas concretas, con propuestas pedagógicas, ante todo pedagógicas, algo a lo que sin duda ya nos tenía acostumbrados.

Como bien señalaba al principio de su intervención, señor Navarro, la seguridad vial es una responsabilidad compartida, donde también es indispensable la implicación de la sociedad civil; los problemas de una sociedad, en especial cuando adquieren la dimensión de problema de Estado, son responsabilidad de todos y por tanto las organizaciones empresariales no pueden mostrarse indiferentes ante esta realidad. Es necesario comprometer e implicar la participación de la sociedad civil en general y en particular de las empresas, puesto que ellas también pueden colaborar de forma importante en el tema de la seguridad vial. Desde hace ya algún tiempo las empresas vienen desarrollando, como ya se ha dicho, acciones e iniciativas ligadas a problemas que afectan a la sociedad; el compromiso social y la solidaridad son aspectos que están siendo asumidos por buena parte de las empresas españolas en la actualidad. También desde hace algunos años se viene avanzando mucho en la concienciación sobre la prevención y seguridad de los trabajadores en los centros de trabajo, tal como usted ha dicho; sin embargo la seguridad en nuestras carreteras no suele ser uno de los problemas de la sociedad a los que las empresas presten especial atención, ni las políticas de responsabilidad social de las empresas ni tampoco las políticas de prevención de riesgos, a pesar de que sí hay empresas que están desarrollando estrategias de prevención modélicas en materia de seguridad vial. Como decía usted, señor Navarro, el empresario se siente responsable de lo que pase en el interior de la empresa, pero, por el contrario, se siente ajeno a lo que les pueda suceder a sus trabajadores en las calles y carreteras. Al producirse el accidente fuera del centro de trabajo, frecuentemente considera que es un problema de las administraciones y que deben ser ellas las que deben velar por su protección. Este es efectivamente el reto, señor Navarro, extender la cultura de prevención de riesgos fuera del centro de trabajo, no solo dentro del centro de trabajo. Un accidente laboral de tráfico requiere un trabajador lesionado cuya lesión se produzca en una vía pública. El trabajador puede ser el conductor, un ocupante o un peatón. La actividad realizada por dicho trabajador puede ser la habitual en su puesto de trabajo o no. Hablamos, pues,

de trabajadores normales, como usted ha dicho, no profesionales de la conducción.

Tal como usted ha señalado, los accidentes in itinere, que son los que se producen en el desplazamiento y en misión, que son los que se producen dentro del centro, haciendo las labores propias del trabajo, son un alto porcentaje respecto a los accidentes laborales en general. Este dato, que de por sí es muy llamativo, es más grave si tenemos en cuenta que el desplazamiento del trabajador a su puesto de trabajo representa aproximadamente el 20 por ciento, según las estadísticas, de su labor diaria. Creemos desde el Grupo Socialista que se puede hacer prevención en los accidentes laborales de tráfico. Desde la empresa se puede incidir mediante una organización más adecuada del trabajo. La fatiga, el ritmo de trabajo, el sistema de remuneración o, en ocasiones, el tipo de vehículo son factores evidentemente relacionados. El servicio de prevención debe tenerlos en cuenta en la evaluación de riesgos y en la propuesta de mejora. Usted ha expuesto unas medidas de actuación concretas, le vuelvo a decir, y las fases necesarias para poder implementarlas. El objetivo ha de ser implicar a trabajadores y empresarios en la cultura de la seguridad vial y para ello nos ha expuesto unas líneas de actuación concretas basadas en la información y en la coordinación de los actores implicados. Pues bien, señor director general, mi grupo parlamentario está dispuesto a recoger el guante que usted nos ha lanzado. Vamos a promover un periodo de reflexión y debate. Los excelentes antecedentes de esta joven Comisión nos animan a ello.

Señorías, como saben, son muchas las empresas que ya han incorporado en sus planes de prevención la seguridad vial. Ellas nos pueden ilustrar el modo en que lo han hecho. Son muchos también los agentes implicados que pueden y deben ser oídos en esta Comisión. Esta puede ser, señorías, la ruta de trabajo que nos podríamos marcar. Escuchemos lo que nos tienen que decir estos actores y saquemos unas conclusiones finales. Sin duda, la reflexión que hagamos en el seno de esta Comisión ayudará a iniciar un clima de concienciación.

Voy a hacer una mención a algo que tanto el representante popular como el representante de Convergència i Unió han comentado sobre los efectivos. Ustedes saben perfectamente, porque lo hemos discutido hace una o dos semanas en la Comisión de Interior, que han crecido las partidas del presupuesto en temas de personal para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. De hecho, en el periodo 2005-2008 son más de 20.000 los agentes existentes entre Guardia Civil y Policía Nacional, habiendo además un incremento de 10,52 puntos porcentuales más que la media de funcionarios en este periodo 2005-2008. En lo que hace referencia a medios, también en el presupuesto para el año 2009, como también en los anteriores, se ha contemplado un incremento considerable, por encima también de la media del presupuesto.

Finalizo mi intervención señalando que coincidimos totalmente con usted, señor Navarro, en que no se trata

de obligar, no se trata de obligar a nadie, señor Souvirón, las empresas acabarán ahorrando tomando medidas de este tipo, sino, ante todo, de convencer. No obligar ni imponer medidas a nadie. Aquí no se ha hablado de que se iban a imponer medidas a ninguna empresa. No estamos ante un problema a solventar, sino ante una oportunidad a aprovechar. No les quepa duda de que los ciudadanos nos lo van a agradecer.

El señor **PRESIDENTE**: Muy agradecido a todos los portavoces y al señor Navarro, que ha circunscrito una intervención, que se preveía de carácter más transversal, universal, a los problemas atinentes al mundo del derecho del trabajo, cosa que a mí me congratula particularmente por mi especialización en esta materia. Le cedo al señor Navarro de nuevo la palabra para que nos complemente tan sugerentes introducciones en el mundo del problema del tráfico.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): El representante de Esquerra Republicana preguntaba qué dicen las empresas. Por lo que hemos tanteado, puedo darles dos razones. Primera, entre otras razones, que es lo que hemos de utilizar para llevar la seguridad vial a las empresas, están los costes. Los costes que suponen los accidentes de tráfico de los trabajadores no son despreciables, son significativos, son para tenerlos en cuenta. Este es un idioma que entienden perfectamente los empresarios; además, insisto, y ese es el reto, de que es una buena práctica. Por tanto, en principio, son receptivos. Hay grandes empresas que tienen muy buenas prácticas de seguridad vial. El reto que tenemos es su difusión, que esto vaya calando desde las grandes empresas —normalmente son empresas multinacionales que han traído de su matriz en el extranjero todos los planes de seguridad vial para la empresa— y que baje y se difumine esta cultura. Desde el punto de vista académico, dos consideraciones. En la universidad, estamos apostando por realizar investigaciones en seguridad vial y lo tiene que hacer la universidad, que lo está haciendo y lo está haciendo bien. Sé que hay otros departamentos que hacen las investigaciones sobre prevención de riesgos laborales. El reto está claro. Vamos a ver si somos capaces de ser buenos también en investigación de riesgos laborales viales. Al final, me ha preguntado que cómo me gustaría que acabase esto. A mí me gustaría que acabase de manera que en Esade o en Iese, en aquellos másteres que están dando, recomendasen y explicasen a sus alumnos que uno de los elementos que hay que tener en cuenta en la gestión de las empresas es la seguridad vial. Este sería el horizonte académico ideal de este viaje que les propongo.

Convergència i Unió. Gracias por el apoyo y la colaboración. Es verdad que falta más y mejor información. Estoy seguro de que aquí dentro hay una gran cantidad de información que nosotros no conocemos. Uno de los retos, y así lo he dicho, es más y mejor información. Necesitamos saber el sector de actividad, tipo de acti-

vidad, tipo de empleo, etcétera; necesitamos saber todo esto para poder pasar del aspecto global a algo más en detalle y más a medida. Por tanto, uno de los retos que tenemos es disponer de esta mayor y mejor información. En cuanto a que el tema es oportuno, seguro. Que ahora toca, también, y luego lo comentaremos. En seguridad vial hemos aprendido que una medida lleva a la siguiente y que no hay atajos. Por ejemplo, primero fue el cinturón, luego el alcohol, la velocidad, el permiso por puntos, el Código Penal y probablemente ahora estamos en condiciones de marcarnos objetivos más ambiciosos, como es este. Respecto a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, qué quiere que le diga, siempre le diré que quiero más, que hacen falta más guardias civiles de Tráfico, que nunca hay bastantes, como en tantas cosas en esta vida, pero también les invito a ver de dónde venimos y lo que hemos hecho, lo que nos da una cierta credibilidad. En cuanto a lo del uniforme, ya están cambiando el uniforme por uno mucho más seguro. Por ejemplo, aquellas botas que llevaban antes, que eran como de caballería, están siendo sustituidas por unas botas de motorista con toda la tecnología; la ropa también es con Gore-Tex, wind stop. Los uniformes tienen la última tecnología. Toda la transformación la vamos haciendo y además todos juntos.

Me preguntaba también sobre la conducción acompañada. Estamos siguiendo las experiencias europeas. Es verdad que la información que nos llega es buena y positiva; estamos ocupados en ello, pero también le diré que no es la prioridad hoy y aquí para la Dirección General de Tráfico. Ese es un tema que estamos siguiendo y que probablemente tendrá su momento, pero hoy, aquí, ahora, no parece que tengamos una gran demanda sobre este tema. No hay que olvidar que estamos cambiando todo el examen de motos y que estamos metidos en muchos proyectos de transformación. Por eso le digo que creo que nos falta un poco más de información para que ese tema esté maduro y así poderlo poner sobre la mesa.

El Partido Popular dice que en el Plan Estratégico 2005-2008 se hacía alguna referencia a esto. Es verdad, pero no todo se puede hacer en la vida. Insisto en que una cosa lleva a la otra. Empezamos, como he dicho, con el cinturón, con el alcohol y con el teléfono móvil, luego seguimos con la velocidad, con los radares y con los reincidentes, establecimos el permiso por puntos, hicimos la reforma del Código Penal y sí, es verdad que este tema quedó algo retrasado, pero no crea que no se hizo nada. Hemos tenido reuniones con la CEOE, con Comisiones, con UGT, con el Ministerio de Trabajo, con las mutuas y hemos recogido toda la información que nos permite decir en estos momentos que estamos en condiciones de poder afrontar un reto de este tipo. No es fácil. Yo soy el director general de Tráfico, punto, y esto corresponde a muchos actores, a la patronal, a las pequeñas y medianas empresas, a Comisiones y a UGT, entre otros, a las comunidades autónomas que tienen competencias ejecutivas en prevención de riesgos laborales y al Ministerio de Trabajo. Por

un lado, está la Seguridad Social y las mutuas, que son entidades colaboradoras, y por otro lado está el INEM, del que dependen los planes de formación, con lo cual —al final se lo digo humildemente— vengo a pedir su ayuda. Les traigo el proyecto y vengo a pedir su ayuda, a ver si entre todos somos capaces de sacar adelante un proyecto que, como ha dicho el señor Jané, es más importante de lo que pensamos; es oportuno y probablemente en este momento esté maduro para que se pueda afrontar, pero ya le digo que vengo a pedir su ayuda. Yo llevo seguridad vial —tengo responsabilidad directa—, pero no en toda España. Creo que este proyecto es precioso, que este proyecto toca y que tiene recorrido, pero soy consciente de que aquí hay muchos actores. No sé si hay una Comisión de prevención de riesgos laborales en el Congreso de los Diputados o en qué Comisión está, pero empecemos por ahí. Verán ustedes que hay una Comisión de prevención de riesgos laborales y otra de prevención de los accidentes de tráfico. Esto para que sepan el reto que supone, porque yo creo que vale la pena.

Queremos convencer y estoy seguro de que en estos momentos se trata de convencer. Por eso lo primero que les propongo es que la seguridad vial se incorpore a los planes de formación permanentes y continuos de los trabajadores, que se están dando y que funcionan. Vamos a ver si somos capaces de meter esto. Hay que empezar por la formación para luego ir dando los pasos que les he comentado. Insisto en que estamos hablando de este tema con el Ministerio de Trabajo, diseñando un convenio con programas de actuación, y que nadie se lleve la impresión de que no hay nada en este país. Hay empresas que están haciendo cosas, cosas importantes —lo decía antes—, empresas ejemplares, y uno de los elementos es difundir estas buenas prácticas. Lo que sí es verdad es que hay iniciativas aisladas. Por un lado hay muchas iniciativas y por otro son aisladas, así que a ver si somos capaces de vestirlo y dar coherencia a todos los esfuerzos que está haciendo este país.

En cuanto a la intervención del responsable del Grupo Socialista, le agradezco una vez más el contenido riguroso y cartesiano de sus intervenciones y no es baladí lo que voy a decir, tiene un valor extraordinario sentir el apoyo, la colaboración y la disposición del Grupo Parlamentario Socialista. Se puede decir que esto ya se cuenta y tal y cual; no, no, la vida es complicada. Se agradece de verdad sentir una cierta proximidad y una cierta complicidad en lo que llevamos entre manos. No hay que dar por descontado las cosas, que la vida está complicada.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro. La verdad es que estas últimas reflexiones por su parte nos han sumido en una cierta confusión a todos los que estamos aquí. **(Risas.)** Los que pertenecemos al ámbito de la heterodoxia podemos sentirnos concernidos por lo que usted ha dicho. Ha pedido usted colaboración a todos los grupos parlamentarios y honestamente le voy

a proporcionar una: El INEM ya no se llama así, sino que se llama Servicio Público de Empleo. En el ámbito normativo, los convenios colectivos son fuente de derecho, de la misma manera que la ley y la costumbre. **(El señor director general de Tráfico, Navarro Olivella, pronuncia palabras que no se perciben.)** Se podría incorporar al contenido normativo o al contenido obligacional, puesto que los convenios colectivos tienen doble contenido.

Dicho lo cual, y siguiendo también convenciones ya asumidas por los Portavoces de esta Comisión, vamos a dar un último y breve turno a los portavoces de los grupos, en la medida en que en esta Comisión se funciona no solo con consenso sino con agilidad mental, con capacidad de concisión y esquematismo, para aquello que quieran puntualizar, acotar o matizar o incluso contradecir, ¿por qué no? al director general de Tráfico.

Tiene la palabra el señor Canet.

El señor **CANET I COMA**: Muy brevemente, señor presidente. En los ámbitos municipales —uno que es concejal no puede olvidarse de esta situación en una ciudad de 40.000 habitantes aproximadamente— uno de los problemas graves es el que está relacionado con la movilidad y determinadas empresas —antes no me he explicado bien— que no son grandes en la localidad, pero sí grandes marcas. La verdad es que el desplazamiento por las calles de una ciudad de determinadas motocicletas o no motocicletas, no sé si caería o no en este ámbito, pero en ciudades del tamaño que le he dicho, como la mía, que conozco bien, y usted también, y en otras donde me imagino que pasa lo mismo, ¿son suficientes las buenas intenciones o se puede hacer algo más en ese campo?

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

El señor **JANÉ GUASCH**: Quiero decirle, señor Navarro, que, desde la coincidencia básica y global, no busque más. Lo que está buscando está aquí. Usted dice: No sé si hay en este Congreso de los Diputados alguna Comisión que se ocupe de la prevención de riesgos laborales. Pues bien, como el 40 por ciento de los accidentes en el trabajo son accidentes de tráfico, le tengo que decir que la Comisión que busca está aquí. Es esta Comisión la que, tomando conciencia de las medidas que ha propuesto hoy en su comparecencia y siguiendo la propia intervención del señor Corcuera, tiene que buscar una respuesta útil que dé una solución consensuada ante lo que es hoy un problema de falta de coordinación entre esos dos grandes ámbitos que están más unidos de lo que nos parecía a todos. No busque más. Esta Comisión está aquí. Estoy convencido de que, con la buena voluntad de los distintos portavoces, del presidente, de la Mesa y de todos podremos llegar a unos resultados tras esas reflexiones. Por tanto, le ofrezco la colaboración de Convergència i Unió en este ámbito.

Quiero aprovechar la ocasión para pedirle algo que, aunque usted en su ministerio hace bien, no estoy seguro de que en el Gobierno todos lo hagan bien y es lo siguiente. Los que ya llevamos un tiempo en temas de seguridad vial sabemos que no podemos trasladar a la opinión pública mensajes positivos. No podemos, al analizar la evolución de las cifras, decir que esto va bien y que está relativamente solucionado, porque sabemos que no es verdad. Va menos mal, pero seguimos teniendo en los accidentes de tráfico, sean en itinerario o no, la primera causa de muerte violenta en nuestro país. Por tanto, no nos podemos relajar, ni bajar la guardia. Usted tiene bien interiorizado este mensaje, pero como máximo responsable dentro de la estructura del Gobierno en temas de tráfico y seguridad vial, sería positivo que en el global del Gobierno se tuviera también interiorizado porque en algunas ocasiones duele a los oídos exhibir un cierto triunfalismo cuando lamentablemente seguimos teniendo accidentes, víctimas y entre todos debemos atajar lo que sigue siendo una lacra. Por tanto, yo le animo a ello.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Decía usted hace un momento que solo era el director general de tráfico, y después que le reconfortaba el apoyo de su grupo y la buena sintonía. Pues bien, yo le animo a que les convenza y voten la enmienda que va a presentar a estos presupuestos el Grupo Popular para la creación de la agencia estatal de seguridad vial. No sé si me lo reconocerá esta tarde, pero usted y yo sabemos que desde la agencia estatal de seguridad vial posiblemente fuera más fácil coordinar la acción del Ministerio de Trabajo, de los demás ministerios y de otras administraciones. Por tanto, le animo en ese camino donde estaríamos todos. No se trata de imponer. No he dicho en ningún momento ni se me ha ocurrido que pudiera imponerse a las empresas un plan de este tipo. Me parecería absolutamente negativo. Por otra parte, hay que hacer el camino. Yo me quedé el otro día con lo que yo llamaría el espíritu Cavafis, que lo importante es el camino, y cuidado con llegar, que podemos encontrarnos... No es el caso. Hay que avanzar, hay que quemar etapas y sin duda hay que concretar. Por tanto, pido mayor concreción. El problema es enorme, esta puede ser parte de la solución y ahí estaremos.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar tiene la palabra el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Quería dar las gracias a los grupos parlamentarios, puesto que han mostrado su predisposición a ayudarle en esta tarea que es la de poder reflexionar sobre el tema, poder concienciar a la sociedad, poder concienciar al mundo empresarial y a los trabajadores. Estas son medidas concretas. Podemos empezar con un proceso de comparecencias

de los principales actores implicados a quienes podremos escuchar. Esta es la Comisión pertinente y estamos muy interesados en ello. ¿Triunfalismo, señor Jané? Mostrar las cifras en positivo, el ministro del Interior lo ha dicho muchas veces: cualquier muerto, por pocos que haya, siempre será demasiado. Las cifras son las que son y hay que señalar que han evolucionado positivamente. ¿Sin triunfalismos? Evidentemente, sin triunfalismos. Respecto a la tan exigida y reiterada agencia de seguridad vial, señor Souvirón, actualmente la Dirección General de Tráfico tiene una marca importante. Ha hecho un trabajo excelente, reconocido no solo aquí por el señor Jané y por usted mismo sino por los propios ciudadanos. No creo que sea necesario hacer experimentos y crear cosas distintas a las que ya están funcionando. Además, usted dice una cosa y su portavoz señor Rajoy en las intervenciones en Pleno dice otras. Por una parte nos dicen que tenemos que presentar un presupuesto restrictivo, no crear estructuras nuevas que a lo mejor no sirven para nada, y usted nos dice que creemos y apoyemos una medida de este estilo cuando la Dirección General de Tráfico está funcionando suficientemente bien. No lo digo yo, lo dice el señor Jané, lo ha dicho usted mismo y lo dicen los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Para acabar el trámite tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Contesto al representante de Esquerra Republicana sobre las motocicletas. Todo el mundo de las motocicletas, todo lo que está pasando con las motocicletas daría para una comparecencia, pero voy a hacer una puntualización. Este año están bajando los accidentes de moto significativamente y los motoristas muertos, lo cual no es baladí porque llevábamos muchos años subiendo. Creo que en toda Europa van a subir los accidentes de moto porque es la tendencia. Es verdad que el año pasado hubo muchos, pero va a haber un cambio de tendencia significativa. Es una buena noticia para todos los que viven, se interesan o se preocupan por el sector de la moto. En este sector habrá que diferenciar entre profesionales. Están los pizzeros y los mensajeros. Hay todo un mundo de mensajeros en moto llevando documentos arriba y abajo por toda la ciudad, y desde luego hay el colectivo de los pizzeros que entraría más en pro-

fesionales y merecería un tratamiento específico por su especialidad. Hay iniciativas pero no están suficientemente vertebradas y todo es mejorable. Que nadie piense que no hay nada para pizzeros. Hay programas, vídeos y cursos, tanto para pizzeros como para mensajeros.

Respecto a lo que ha dicho don Jordi Jané, el portavoz de Convergència i Unió, prudencia, sí, es verdad. Me causa una cierta sensación cuando, después de un fin de semana —ahora llevamos una serie de fines de semana que podrían calificarse de buenos o favorables— decimos que estamos contentos porque ha ido muy bien y resulta que hay catorce o quince familias que han quedado destrozadas. ¿Qué pensarían estas familias si saliera el director general de Tráfico diciendo que estamos muy contentos de cómo ha ido este fin de semana? Es un poco la sensibilidad de ponerse al otro lado. Compartimos esta prudencia, que ha sido una línea continua de trabajo de todos, porque es verdad que va menos mal, pero no puede decir nadie que conozca el tema que va bien.

El representante del Partido Popular pide concreción. Con el Ministerio de Trabajo estamos redactando un convenio donde cada uno marque qué es lo que puede hacer, a lo que se compromete y en unos plazos razonables, pero no se acaba aquí. Hay muchos más actores para que esto funcione, pero sí, es verdad, también me preocupa a mí realizar acciones concretas que supongan pequeños pasos hacia delante para poder andar este camino que aquí les proponía.

Otras iniciativas y demás, no sé. Si tienen coste económico uno tiene la impresión de que son malos tiempos para iniciativas que supongan importante coste económico en la Administración. Al menos este es el mensaje que hemos recibido desde el Ministerio de Economía y Hacienda. Vamos a tener que poner imaginación todos.

Gracias una vez más al representante del Grupo Socialista por su intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de que se marche, quiero agradecerle a don Pere Navarro su presencia aquí, sobre todo en sus circunstancias personales, afortunadamente, superadas.

Se levanta la sesión.

Eran las cinco y cuarenta y cinco 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**