



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 568

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 16

celebrada el martes 15 de junio de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

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

- Las acciones emprendidas desde el ministerio en materia de seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico. A petición del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 213/000762.) 2
- La política de seguridad vial y especialmente su desarrollo en el ámbito urbano. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000770.) ... 2

Se abre la sesión a las once de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Seguridad Vial agradeciendo en primer lugar al ministro su presencia; el carácter intensivo de su trabajo y lo apretado de su agenda, tanto la oficial como intuyo que la extraoficial —que no será de menor dimensión— son conocidos por todos. Desde esa perspectiva, querido ministro, querido amigo, muy agradecido por tu presencia en esta Comisión, que es más frecuente que en la Comisión de Interior, lo cual puede incluso provocar un problema de celos institucionales del cual yo en todo caso me congratulo. Esta es una petición de comparecencia que, a tenor de lo que el propio ministro me ha comentado, va a seguir la estela de aquellas jornadas sobre la seguridad vial y las vías urbanas —o el municipalismo y la seguridad vial— siguiendo un poco no solo las reflexiones realizadas por los grandes alcaldes de las ciudades españolas, sino por lo que ya constituye una línea específica de trabajo de esta Comisión y que parece que se va a convertir en una línea específica de trabajo del propio ministerio. Sin más preámbulos, le cedo la palabra al ministro para que glose sus reflexiones sobre esta importantísima materia. Gracias, ministro, por tu comparecencia.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Pérez Rubalcaba): Muchas gracias, presidente. Efectivamente comparezco a petición de dos grupos parlamentarios, el Grupo Parlamentario Vasco y el Grupo Parlamentario Popular, que hicieron dos peticiones de comparecencia que entiendo complementarias, la del Grupo Parlamentario Vasco era una comparecencia más general mientras que el Grupo Parlamentario Popular trataba de introducir justamente en esta Comisión el tema de la seguridad vial en las ciudades, que es un tema del que venimos ocupándonos en el ministerio desde hace algún tiempo y que según tengo entendido también va a ocupar el trabajo de esta Comisión en los próximos meses. Por tanto, haré las dos comparecencias conjuntas, primero haré algunas reflexiones de carácter general sobre la política de seguridad vial que estamos siguiendo en esta legislatura, y a continuación, entraré en algunos temas relativos a la seguridad vial en nuestras ciudades.

Quizá convenga decir como preámbulo que, como es conocido, la política de seguridad vial cuenta con un alto grado de consenso político y social. Probablemente, una de las razones del éxito siempre relativo en materia de seguridad vial, puesto que siempre hay accidentes y fallecidos, de este éxito relativo que marcan los datos que recibimos día a día, reside justamente en esa capacidad de consenso, en esa capacidad que esta Comisión y el propio ministerio y el Gobierno han tenido de implicar a todas las personas que deben implicarse en una política de seguridad vial que si algo sabemos que debe ser, es una política integral. Por tanto, que afecte por supuesto a los fabricantes de coches, a los titulares de las carreteras, a las autoescuelas, a las universidades,

a las aseguradoras, a las asociaciones de automovilistas, a los medios de comunicación; por supuesto a la Guardia Civil de Tráfico, también a las policías locales, a las administraciones en general, al Poder Judicial, al Poder Legislativo. Todas esas instituciones, todos esos sectores están colaborando en una política integral que, repito, está dando resultados satisfactorios, aunque siempre hay que ser muy precavido a la hora de hablar de satisfactorios en esta materia. Este es el preámbulo de carácter general, que es el mismo preámbulo que hice en la comparecencia que tuvo lugar el 26 de junio de 2008 en esta Comisión, la primera comparecencia de la legislatura actual donde expuse las líneas del ministerio en materia de seguridad vial para toda la legislatura. Recordarán que dados los datos y los resultados de que disponíamos enfatice mucho en aquella Comisión en la necesidad de consolidar una política de seguridad vial que se había demostrado exitosa y, efectivamente, es lo que hemos intentado en estos casi dos años ya de legislatura, justamente consolidar esta política de seguridad vial.

Me referiré en esta primera parte a tres puntos que nos han ocupado en estos años y en los resultados correspondientes a esos tres elementos. En primer lugar, se trataba de consolidar el carné por puntos, que es verdad que fue una de las grandes innovaciones de la anterior legislatura y que seguramente está en la base de los éxitos —siempre relativos— que vengo comentando. Ahora tenemos una experiencia y esa experiencia nos ha llevado a hacer algunas modificaciones que conoce bien esta Comisión. Hemos reducido de 27 a 20 las infracciones que detraen puntos; hemos quitado siete infracciones que entendíamos que eran redundantes y por tanto no solo no aportaban nada sino más bien al contrario, hacían más compleja la gestión administrativa del permiso por puntos. Hemos aumentado de cuatro a seis puntos los puntos, valga la redundancia, que pueden recuperarse a través de la formación, de los cursos de recuperación o de formación en autoescuelas, nos ha parecido procedente reforzarlo dado que es una vía que está funcionando bien. Puesto que el carné por puntos tiene un carácter eminentemente reeducador, reforzar o aumentar el número de puntos que uno puede salvar —vamos a decirlo así— a través de los cursos de formación creíamos que era una buena vía. Hemos suprimido la suspensión del carné que existía en nuestra legislación, suspensión que se aplicaba con bastante prodigalidad, de hecho había más de 120.000 conductores que perdían el carné en razón de alguna infracción. Hemos suprimido esta suspensión del carné —creo que sobre eso había un acuerdo generalizado— porque no tenía sentido, era redundante, incluso difícil de encajar en un esquema, el del permiso por puntos, que es gradual y en el que la suspensión se produce al final por acumulación de faltas, de multas o de delitos en su caso. Como digo, nos parecía que era redundante, lo hemos suspendido y creo que el sistema queda mucho más limpio y es bastante más sensato. Por tanto, en estos dos años hemos consolidado

la experiencia del permiso por puntos, que creo modestamente que ha sido una experiencia exitosa.

Nos hemos preocupado también del procedimiento sancionador. Esta Cámara ha conocido la tramitación de una ley que entre otras cosas —fundamentalmente diría yo, para ser exacto— procuraba modificar el procedimiento sancionador con un objetivo, que era acercar la sanción al momento en el que se comete la infracción. Había un consenso generalizado de todos los que en estos debates de seguridad vial venimos trabajando justamente en relación con este dato. Cuanto más cerca esté la sanción del momento en el que uno comete la infracción tanto más valor tiene esa sanción desde la perspectiva que creemos que tiene que tener valor, y es desde la perspectiva de que no se vuelva a repetir ese hecho; si me permiten decirlo, desde la perspectiva más pedagógica. Es verdad que nuestro procedimiento sancionador era especialmente tedioso, complejo administrativamente y había que simplificarlo, por lo que procedimos a hacer esa simplificación a través de un proyecto de ley. Previamente hubo un acuerdo de esta Cámara —creo que por unanimidad— en un debate del estado de la Nación, me parece que del año 2007, donde se recomendaba al Gobierno justamente trabajar en este proceso, en esta simplificación; aprobamos un proyecto de ley, se tramitó en el Parlamento y está entrando en vigor por fases. De hecho, el 25 de mayo entró en vigor una parte, la parte sustantiva, queda la parte administrativamente más compleja, que es la que se refiere a la dirección electrónica vial y al tablón edictal de sanciones, que entrará en vigor el 25 de noviembre. Estamos en este momento, como SS.SS. conocen bien, en plena campaña informativa de las novedades de esta nueva ley, que lo que pretende esencialmente, entre otras cosas pero esencialmente, es simplificar el procedimiento administrativo y por tanto hacerlo más eficaz, repito desde la perspectiva que el procedimiento de sanción tiene que tener, que no es otro que el que se eviten accidentes y, por tanto, infracciones por parte de los conductores.

La tercera línea que ha ocupado nuestro trabajo dentro de este esquema genérico de consolidación de una estrategia de seguridad vial que en conjunto consideramos exitosa es la que se refiere a la Administración electrónica. No solo tiene que ver con la seguridad vial, tiene que ver con la pretensión que el Gobierno tiene en el conjunto de las administraciones públicas, singularmente la del Estado, de mejorar la eficacia y la eficiencia de la Administración, hacerlo a través de las nuevas tecnologías y por cierto, a través de esta vía simplificar la vida de los contribuyentes que se relacionan con la Administración. Estamos haciendo un esfuerzo muy importante en la Dirección General de Tráfico en esta línea. Les voy a poner algunos ejemplos para que vean hasta qué punto este esfuerzo está dando buen resultado, es un esfuerzo de la Administración y de los funcionarios que trabajan en ella, a los que quiero agradecer su esfuerzo y trabajo: por ejemplo, la bajas de vehículos que antes tardaban entre un mes y un mes y medio ahora lo hacemos prác-

ticamente en el mismo día. De hecho, el 86 por ciento de las bajas de vehículos que se dieron el mes pasado lo hicieron a través de un procedimiento *on line* —el 87, porque es el 86,7, por tanto el 87 por ciento—. Hemos aplicado este procedimiento a las matriculaciones, hemos pasado de tardar entre tres y cinco días en matricular un coche a hacerlo en el mismo día. En el primer cuatrimestre de 2010 más del 50 por ciento, el 52 por ciento, para ser exactos, de las matriculaciones se han hecho vía telemática, es un número no desdeñable de operaciones, son 260.467 para ser exactos; en Madrid y en Barcelona, donde vamos más avanzados, el 80 por ciento de las matriculaciones se hacen ya vía electrónica. Lo mismo está sucediendo con los informes del historial del vehículo; saben ustedes que las empresas dedicadas a la compraventa de vehículos nos lo habían pedido, es un instrumento para dar fiabilidad a todo su trabajo y para facilitar esa compraventa, lo estamos haciendo y está operativo en este momento para gestores, para concesionarios, también para talleres. Para que se hagan una idea, en lo que va de año 2010 llevamos un total de 180.000 historiales hechos por vía telemática; en el primer trimestre de 2010 casi la mitad, el 46 por ciento de los registros se han hecho por esta vía, y ahora estamos embarcados —como decía antes— en la aplicación de la nueva ley y por tanto en la puesta en marcha de la dirección electrónica vial y del tablón edictal, que va a exigir un esfuerzo importante de modernización por parte de la Administración. Son tres líneas —hay algunas otras— que he querido señalar dentro de este cuadro de consolidación de una política que en esta legislatura pretendíamos llevar a cabo, una política que se ha demostrado exitosa, siempre con los matices que hago a este adjetivo.

Para demostrar que esta política no está agotada, esta política que hemos puesto en marcha que es un conjunto de cosas: el carné por puntos, modificaciones en el Código Penal, mejora de las plantillas de la Guardia Civil, una nueva ley de seguridad, les traigo los datos a día de hoy. Saben ustedes que el ministerio tiene dos estadísticas: la estadística diaria, que son fallecidos a veinticuatro horas en las carreteras que dependen del Estado y luego la estadística consolidada, donde se incorporan otras carreteras y las ciudades; esta va con más retraso y ahí los fallecidos se cuentan a un mes y no a veinticuatro horas. El dato de hoy, de esta mañana, nos dice que en lo que va de año han perdido la vida en nuestras carreteras 687 personas, que son muchas, pero son 161 personas menos que las que perdieron la vida el año pasado en la misma fecha, en el mismo periodo, que fueron 848; un descenso de 161 personas justamente a día de hoy, es el dato de esta mañana, en términos porcentuales estamos hablando de un porcentaje del 18 por ciento, es decir, que esta política que hemos puesto en marcha sigue dando buenos resultados, no está agotada y de lo que se trata, como decía al comienzo de esta intervención, es de consolidarla, de dotarla de más eficacia, de hacer los cambios que la experiencia nos aconse-

seje hacer, porque creemos que la política tiene todavía recorrido, sin perjuicio de que hagamos otras cosas como veremos en la segunda parte de mi intervención, en concreto en materia de seguridad vial en las ciudades. En fin, el dato está ahí y es el resumen fundamental que les quería hacer.

Paso a la segunda parte, que es la que se refiere a las ciudades. Quizá convenga explicar aquí, más que nada para que quede en el «Diario de Sesiones», porque SS.SS. lo conocen bien, que hay buenas razones para que esta Comisión se ocupe de la seguridad vial en las ciudades, como nos proponía como debate el Grupo Popular; hay buenas razones para hacerlo. Desde el punto de vista estrictamente administrativo la competencia es relativa, pero qué duda cabe que esta Comisión tiene que preocuparse de todo lo que pasa en todas las redes viarias, sean urbanas, rurales, carreteras del Estado o de quien correspondan, y por tanto creo que es pertinente ese debate; hay razones además que lo aconsejan vivamente. Por ejemplo, hay más accidentes con víctimas en las ciudades que en las carreteras, esto es una evidencia empírica, no difícil de justificar; es verdad que el 80 por ciento de las víctimas mortales en accidentes de tráfico se producen en las carreteras, es verdad, pero no es menos cierto que el número de accidentes y el de víctimas en su conjunto es superior en las ciudades que en las carreteras. En concreto en el año 2008, que es el último año que tenemos consolidado, con datos de ciudades y de carreteras del Estado y también autonómicas y de las diputaciones, el 53 por ciento de los accidentes con víctimas —no me refiero con víctimas mortales, me refiero con víctimas en general— se ha producido en las ciudades, más de la mitad. Por hablar de datos globales, estamos hablando de 49.000 accidentes en las ciudades, estamos hablando de 634 fallecidos en las ciudades, estamos hablando de 5.400 heridos graves solo en las ciudades, y de 58.000 heridos leves. Son datos sobrecogedores, si se me permite la expresión, con todo —como diré a continuación— han mejorado mucho respecto a años anteriores, pero estos datos por sí solos avalarían la pretensión de esta Comisión de entrar de lleno en este capítulo de la seguridad vial que justamente se refiere a la seguridad vial en nuestras ciudades. Les decía que es verdad que también en las ciudades ha descendido el número de fallecidos. Si en el conjunto de las carreteras del Estado y de las carreteras de las comunidades autónomas el descenso del periodo 2003-2008 —repito, el último año que tenemos consolidado con todos los datos— es del 46 por ciento, 45 en el número de víctimas mortales, en el caso de las ciudades ese descenso es del 31 por ciento. Por tanto, ha descendido también. Nuestra política de seguridad vial —lógicamente, porque, como diré a continuación, hay muchos aspectos que se aplican en las ciudades— está surtiendo efectos también en las ciudades, pero son efectos algo más atemperados, como por cierto sucede en la experiencia comparada en toda Europa, en esto no somos distintos a lo que pasa en el conjunto de

los países de Europa. En resumen, los datos de accidentes en las ciudades avalan que entremos de lleno en este tema y lo hagamos, lógicamente, como diré a continuación, de la mano de los ayuntamientos, que son los que tienen competencias ejecutivas en esta materia, porque es verdad que las legislativas las tenemos compartidas.

Hay algún dato más. No lo he dicho y quizá tenía que haber empezado por ahí, pero el mayor número de desplazamientos se produce en las ciudades —es una obviedad—, los viajes empiezan y acaban en las ciudades —es otra obviedad—, por tanto, el mayor tráfico en términos de kilómetros recorridos se produce en las ciudades; ese también es otro dato. Además hay un tercer elemento, que es la singularidad de lo que pasa en las ciudades, porque desde el punto de vista de la seguridad vial son singulares: en las ciudades hay atropellos, que por suerte en las carreteras son excepcionales; en las ciudades hay semáforos, hay cruces, hay más motos y más bicis; en las ciudades hay una convivencia entre los distintos modos de transporte, que lógicamente plantea retos específicos para la seguridad vial. Por tanto, por estas tres razones: primero, porque hay muchos desplazamientos, más que en el resto de las carreteras; segundo, porque aunque hayan disminuido, hay muchos accidentes y porque hay singularidades específicas, singularidades del transporte urbano, es por lo que creemos que es pertinente que esta Comisión y el ministerio se ocupen, como vienen haciendo en esta legislatura, específicamente de la seguridad urbana, de la que sabemos cosas.

Enunciaré brevemente diez elementos básicos, diez hechos incontrovertibles que sabemos de esta seguridad vial en las ciudades y que enmarcaría, por tanto, cualquier trabajo de esta Comisión o del ministerio. Primero, sabemos que en las ciudades es donde se aprende a conducir, lo cual es muy importante para la seguridad vial, puesto que todos, y en esta Comisión lo hemos discutido mucho, damos una enorme importancia a ese proceso. Uno aprende a conducir mejor o peor, y si aprende mejor es evidente que desde la perspectiva de la seguridad vial todos estamos más tranquilos, y es justo en las ciudades donde la gente aprende a conducir. En segundo lugar, sabemos que en las ciudades, como sucede con las carreteras, los ayuntamientos hace mucho que están priorizando la seguridad sobre la fluidez, y este es un axioma que en esta Comisión ha hecho estado. Sabemos que todas las ciudades están promoviendo el transporte público, y es un elemento que no debemos olvidar a la hora de hablar de seguridad vial; en otras palabras, tenemos que trasladar a los ciudadanos que es más seguro el transporte público —y lo es, en general— que el transporte privado. Sabemos que el peatón —lo decía antes— debe ser protegido especialmente en el marco de una política de seguridad vial, como sabemos que crecientemente hay bicis en nuestras ciudades, que cada vez hay más motos, que los ciudadanos sortean las dificultades de tráfico en las ciudades en bici y en moto y, por tanto, la siempre difícil convivencia entre los coches

y las bicis y las motos en las ciudades adquiere una especial importancia. Sabemos también que el tema de la velocidad influye muchísimo en las ciudades. De hecho, hay estudios que demuestran que entre 30 y 50 kilómetros por hora, si uno lleva el cinturón de seguridad puesto o la silla de retención infantil, las posibilidades de que haya un accidente con víctimas mortales son prácticamente nulas; eso lo sabemos, que la velocidad juega también en las ciudades un papel determinante en materia de seguridad vial. Sabemos que respetar los semáforos y los cruces es un elemento básico de la seguridad vial en las ciudades. Finalmente, sabemos también otras dos cosas. Sabemos de la importancia de la Policía local, que es clave en materia de seguridad vial, pues son los encargados de garantizar el orden y, por tanto, la buena marcha de las cosas en las ciudades. Y conocemos, porque además hemos tenido ocasión de discutir mucho con ellos, que todos los ayuntamientos están implicados en poner en marcha proyectos, procesos, planes, estrategias de seguridad vial, que en su conjunto presentan un enorme atractivo y permiten además el intercambio de experiencias de manera muy específica y provechosa. Todas estas cosas las sabemos, por tanto, hay datos, elementos para que entremos a fondo en este asunto y además hay algunas cosas que debemos tener en cuenta a la hora de hacerlo.

¿Qué vamos a hacer en el ministerio en materia de seguridad vial en las ciudades? Porque cosas hemos hecho. Tengo que recordar en esta Comisión que hemos procurado siempre incorporar a los ayuntamientos a nuestra política de seguridad vial. Así sucedió en las tres grandes discusiones que ha habido en este Parlamento en relación con la seguridad vial. Por ejemplo, cuando hablamos de la Ley del permiso por puntos, no les oculto, es conocido por esta Comisión, que el ministerio estuvo dudando si incorporar o no a los ayuntamientos a esta ley y, al final, decidimos hacerlo. Es verdad que eso ha traído complejidades administrativas importantes, puesto que no depende del ministerio ni de la Dirección General de Tráfico la gestión del permiso por puntos en las ciudades, pero es cierto que ha sido una medida clarísimamente positiva, que ha incorporado a la Administración local a lo que es una de las grandes revoluciones en materia de seguridad vial, que es justamente el carné por puntos. Lo hicimos también en la reforma del Código Penal. Lo hicimos porque no había más remedio que hacerlo, pero en la práctica, cuando modificamos el Código Penal lo que estábamos haciendo era implicar a los ayuntamientos directamente en la seguridad vial. ¿Por qué? Porque los delitos de alcoholemia se cometen fundamentalmente en las ciudades y otro delito que está penalizado por la reforma del Código Penal, que es conducir sin carné, es un delito que es mucho más habitual en las ciudades que en las carreteras. Quiere decirse que cuando modificamos el Código Penal lo que estábamos haciendo es introducir a las policías locales directamente en seguridad vial, porque son ellas las que se encargan de controlar la conducción sin alcohol en

las ciudades, por tanto, las que se encargan de denunciar en su caso los delitos de alcoholemia y son las policías locales las que se encargan fundamentalmente de corregir otro de los problemas que teníamos, que la gente conduzca sin carné, bien porque no lo ha tenido nunca —este caso se produce—, bien porque ha agotado los puntos y no ha dejado el carné y sigue conduciendo. Por tanto, en este caso hemos incorporado directamente a las ciudades, a los ayuntamientos y, lo que es más importante, a las policías locales en materia de seguridad vial a través de esta reforma del Código Penal. De hecho, cabe decir que hoy hay una relación fluida, directa y muy positiva entre la Policía local, las autoridades judiciales y las fiscalías, en la medida en que, repito, una buena parte de estos nuevos delitos asociados a conductas temerarias están en manos de la Policía local.

Lo mismo hemos hecho en la reforma de la Ley de Tráfico, que es evidente que afecta a las ciudades y que ha tenido el concurso de las ciudades en su proceso de elaboración. Tanto el director de Tráfico como yo mismo repetimos, en el proceso de discusión de la ley en este Parlamento, que nos preocupamos mucho de incorporar a la Federación de Municipios y Provincias al texto de ley, que cuando vino al Parlamento tenía un consenso más que apreciable con la Federación de Municipios y con las grandes ciudades, no en vano, una buena parte de las sanciones cuya tramitación administrativa queremos aliviar son sanciones municipales. De hecho, de los 15 millones de sanciones que se producen en nuestro país, 10 millones se producen en las ciudades y 5 millones en las carreteras, dicho en otras palabras, si a alguien afecta la Ley de Tráfico, es fundamentalmente a las ciudades, y si a alguien simplifica la vida, porque eso es lo que pretende, simplificar la administración, es a los ayuntamientos y a los ciudadanos, en tanto que son usuarios de las vías municipales. En resumen, en esta ley están directamente incorporadas y la Federación de Municipios y algunas de las grandes ciudades han tenido muchos contactos con nosotros, tanto para decidir la ley que mandamos al Parlamento como para ponerla en marcha. Una vez más esta colaboración ha sido enormemente importante para el ministerio y también para los ayuntamientos. En resumen, hemos procurado siempre contar con las ciudades.

Segundo, hemos trabajado con las ciudades, hemos hecho cosas y vamos a seguir haciéndolas. De hecho, en el año 2007 firmamos un convenio, que SS.SS. recordarán, que era un convenio que iba más allá de la seguridad vial, era un convenio que trataba de fomentar la cooperación en materia de seguridad entre ayuntamientos y ministerio, del cual se han desprendido distintas acciones de todo tipo, entre otras, convenios singulares con los ayuntamientos para mejorar la seguridad ciudadana en su conjunto, pero también un convenio marco, un convenio específico de la Dirección General de Tráfico y la Federación de Municipios justo para poner encima de la mesa políticas coordinadas en materia de seguridad vial. En desarrollo de ese convenio se han

hecho cosas enormemente importantes. Comentaba el presidente de la Comisión el congreso que tuvimos en Gijón los días 22 y 23 de octubre del año 2009. Fue la primera vez que ayuntamientos, comunidades autónomas con competencias en materia de tráfico —Cataluña y el País Vasco— y la propia Administración del Estado nos reunimos para poner en común las prácticas más beneficiosas en materia de seguridad vial. Fue un éxito; participaron 500 personas y creo que fue un intercambio enormemente positivo; tan positivo que vamos a repetir esta experiencia en el año 2011 en un segundo encuentro que realizaremos en la ciudad de Córdoba. Este encuentro se realizó al amparo del convenio de colaboración entre la Dirección General de Tráfico y la Federación Española de Municipios y Provincias. Al amparo de ese convenio también estamos a punto de desarrollar un modelo de convenio tipo con los ayuntamientos que —en términos muy sintéticos— nos va a permitir intercambiar datos con una mayor fluidez de la que existe en este momento. En síntesis, lo que vamos a hacer es firmar convenios con los ayuntamientos que supondrán que los ayuntamientos accederán a nuestras bases de datos —fundamentalmente, registro de vehículos— y nosotros accederemos casi en tiempo real a datos que nos son enormemente útiles, como la siniestralidad en los ayuntamientos, qué accidentes se producen, con qué características y los descuentos de puntos en los correspondientes ayuntamientos. Es un convenio al que damos mucha importancia, porque no cabe duda de que el intercambio de información es la base de la cooperación y lo que vamos a hacer es agilizar estos procesos de intercambio de información.

En relación con este mismo convenio, quiero informar a la Comisión de que hemos elaborado un plan municipal tipo para ofrecer a los ayuntamientos. De hecho, estamos trabajando ya con diez ayuntamientos de distintos tipos, grandes y pequeños y con distintas tramas urbanas para recoger toda la tipología de ayuntamientos que existe en nuestro país. Hemos preparado un plan municipal de seguridad tipo que ofrecemos a los ayuntamientos para trabajar conjuntamente. Estamos trabajando ya con diez —en concreto, hemos empezado con Soria— y nos parece que es una experiencia muy interesante. Es un plan tipo que incluye nueve líneas de actuación prioritarias para los municipios que no tienen planes de seguridad. Hay otros muchos que los tienen ya y están funcionando correctamente, pero hay otros que no y les ofrecemos nuestra colaboración y nuestra experiencia. Repito que este plan tipo contiene nueve líneas de trabajo. La primera es justamente de promoción de transporte público y política de movilidad, que es el marco necesario para cualquier plan de seguridad vial en las ciudades. La segunda es sobre gestión de tráfico, la tercera sobre protección de vulnerables —nos referimos a peatones y ciclistas— y la cuarta es sobre la seguridad de los desplazamientos en moto. La quinta línea es sobre la disciplina vial; la sexta, sobre educación y formación; la séptima, las víctimas; su atención social y legal, la

octava; y la novena, la participación ciudadana. Repito que en torno a estas líneas hemos preparado un plan de seguridad vial tipo que estamos ofreciendo a los ayuntamientos. Vamos a empezar a trabajar con estos diez, de forma que habrá convenios con los ayuntamientos que nos permitan facilitar esta información a la que me refería y algunos de esos convenios llevarán un plan tipo que supone que el ayuntamiento se compromete a ponerlo en marcha y la Administración del Estado —en este caso Tráfico— se compromete a colaborar para que esa puesta en marcha sea un éxito.

Finalmente, dentro de este trabajo con los ayuntamientos estamos comenzando la revisión del Código de Circulación desde una perspectiva urbana. Nuestro Código de Circulación está pensado fundamentalmente para carreteras. No es que no se aplique a las ciudades —que se aplica—, pero no está pensando exactamente para la movilidad urbana, para los desplazamientos en ciudades. Los ayuntamientos han venido manifestando esta carencia. Es cierto que los ayuntamientos podrían entrar directamente en la movilidad urbana y en la circulación a través de las ordenanzas municipales, pero no es menos cierto que sería mucho más razonable que el Gobierno y el ministerio modificaran el decreto que establece el Código de Circulación introduciendo algunos elementos que tengan en cuenta esta movilidad urbana y que, al amparo de este paraguas, los ayuntamientos pudieran hacer las oportunas modificaciones de las ordenanzas municipales. Ese es el criterio que estamos siguiendo. Por tanto, vamos a constituir grupos de trabajo, de tal manera que vamos a hacer algunos cambios en el Código de Circulación que, para entendernos, tratan de reflejar esta realidad de la movilidad urbana a la que me vengo refiriendo. Por ejemplo, la primera línea de trabajo que estamos desarrollando es el tema de las bicicletas. Saben ustedes que es un tema que preocupa a algunos ayuntamientos porque hay muchísimas bicicletas —cada vez más— y conviene que las ordenanzas municipales o mejor el Código de Circulación incluyan algunas previsiones respecto a la organización de un tráfico que tiene coches pero también bicicletas; previsiones que puedan luego ser recogidas en las correspondientes ordenanzas municipales. La revisión del Código de Circulación es la tercera línea de trabajo que tenemos en marcha con los ayuntamientos. Repito que no hemos hecho más que empezar este trabajo y, por tanto, tardará algún tiempo en ver la luz. Pero pretendemos rehacer el Código de Circulación incorporando esta visión de la seguridad urbana que actualmente no está, porque está redactado más desde la perspectiva de la circulación en carreteras.

En esta materia de seguridad vial en las ciudades también hemos trabajado a nivel europeo. Sería el tercer gran elemento. El primero era la consideración de las ciudades en la política global, el segundo era la colaboración con las ciudades y el tercero es la Unión Europea. Lo venimos haciendo habitualmente en las reuniones que hay en la Unión y lo hemos hecho en nuestra Presi-

dencia. Saben ustedes que la Unión Europea tiene un Plan de acción de movilidad urbana. Lo aprobó concretamente en diciembre de 2009 y es verdad que durante el semestre de Presidencia española hemos tratado de incorporar a este Plan de acción de movilidad urbana todos los aspectos de seguridad vial que a nuestro juicio no habían sido suficientemente incorporados. Por tanto, le hemos dado gran importancia a la seguridad vial en las ciudades dentro de nuestra Presidencia. De hecho, les informo de que estamos trabajando en unas conclusiones o recomendaciones del Consejo que se refieren precisamente a hacer algunas adendas al Plan de acción europeo en materia de circulación urbana referidas básicamente a la seguridad vial. En principio estas recomendaciones las debería aprobar el Consejo de Ministros de Transportes en su reunión del 24 de junio, por tanto, dentro de unos días. Es decir, dentro de las discusiones europeas y muy concretamente dentro del Plan de acción de circulación en las ciudades y de movilidad urbana hemos introducido esta perspectiva de seguridad vial que ocupa justamente la segunda parte de mi comparecencia hoy aquí.

La cuarta línea de trabajo en esta materia, que es sin duda la más intensiva, se refiere al Plan estratégico de seguridad vial. Saben ustedes que finalmente hemos decidido que nuestro plan estratégico se adecue temporalmente al de Europa y, como Europa, estamos trabajando en un plan 2011-2020 que tendrá una concreción para los cinco primeros años 2011-2015. La perspectiva es está, es lo que está haciendo Europa y nosotros queremos enganchar —si me permite la expresión— nuestro plan estratégico al plan estratégico de la Unión Europea. Los trabajos van bastante bien y confío en que este plan estratégico esté preparado para finales de este año y pase a discusión de los órganos oportunos. Dentro de este Plan estratégico global de seguridad vial hay lógicamente un capítulo referido a la seguridad vial en los municipios. Por tanto, junto a los capítulos habituales de nuestra estrategia de seguridad vial, vamos a introducir otros temas en esta estrategia 2011-2020 como las motos, que son un problema en las carreteras; las carreteras secundarias que, como saben ustedes, es donde todavía se producen mayor número de accidentes; o la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo, que es un tema que nos preocupa. Además de estos temas vamos a introducir específicamente un capítulo exhaustivo dedicado a la seguridad vial en las ciudades. De hecho, hemos hecho ya un análisis junto con los ayuntamientos de las características de la siniestralidad en la zona urbana. Algunos datos los he referido ya. He comentado ya en esta Comisión que los accidentes de tráfico con víctimas en la zona urbana suponen más del 50 por ciento de los accidentes que se producen en el conjunto de nuestro país; que los peatones fallecidos en zona urbana suponen el 41 por ciento, que es un dato muy significativo; que nos deben preocupar mucho los niños, porque el 93 por ciento de los niños atropellados lo son en las ciudades y fundamentalmente

a la salida de los colegios; y que los peatones, sobre todo los mayores de 65 años, también deben preocuparnos específicamente. He hablado de las bicicletas, he hablado de las motos y, en conjunto, he hablado de una serie de características de la siniestralidad vial urbana que están en la base de esta planificación que estamos haciendo dentro de la estrategia del ministerio sobre seguridad vial referida específicamente a las ciudades. Les adelanto que hay un conjunto de acciones que se incorporarán a esta estrategia y que van a ser las líneas conductoras por las que vamos a trabajar nosotros y pretendemos, lógicamente que lo hagan también las comunidades y los ayuntamientos: la promoción de la movilidad sostenible y segura —recordarán que en la ley de economía sostenible se introduce la obligación para las ciudades de hacer planes de economía o de movilidad sostenible, y nosotros vamos a añadir la seguridad en esa obligación para que se incorpore a esos planes obligatorios—; el segundo gran elemento es la convivencia entre motos, bicis y coches en las ciudades, que es infinitamente más importante que en las carreteras; la importancia de las ordenanzas municipales, de las que también he hablado; la ordenación del espacio urbano, teniendo en cuenta que hay ciclistas, que hay peatones, que hay motoristas; y un diseño de la vía pública que favorezca la seguridad, con zonas donde se procure calmar el tráfico, con las llamadas zonas 30, con los caminos escolares seguros, con los carriles bicis. Todas estas iniciativas van a formar parte, junto con la disciplina en los semáforos y la gestión de la velocidad, que no es fácil en las ciudades, de esa estrategia de seguridad vial urbana que se va a incorporar a la estrategia de seguridad que estamos preparando para el periodo 2011-2020, que —repito— tendremos acabada en los últimos meses del año en curso y que será objeto de la oportuna aprobación y presentación en esta Cámara.

En resumen, he tratado de explicarles hasta qué punto nos preocupa el tema que nos planteaban los grupos parlamentarios en esta Sesión de hoy; hasta qué punto consideramos acertada la iniciativa de la Comisión de introducir, a través de las comparecencias y los trabajos oportunos, el tema de la seguridad vial en las ciudades, hasta qué punto estamos trabajando con los ayuntamientos, porque son finalmente los responsables últimos de mejorar esta seguridad. No me queda más que agradecer la oportunidad de comparecer en esta Comisión y los trabajos que estoy convencido de que, como siempre, serán de una enorme utilidad para lo que el ministerio pretende desarrollar, que en líneas generales ha sido el objeto de mi comparecencia y de mi primera intervención hoy aquí. Sin más, me pongo a disposición de los grupos para todo lo que deseen comentar.

El señor **PRESIDENTE**: Esta petición de comparecencia ha sido realizada por dos grupos parlamentarios. Uno es el que yo represento, y anuncio que voy a renunciar a hacer uso de la palabra porque la exhaustividad de la intervención del ministro ha saciado las inquietudes

y curiosidades que a mi grupo le afectaban. Él ha anunciado ya que va a haber problemas o circunstancias de interacción con la autonomía municipal en alguna de las propuestas normativas que ha indicado igual que con competencias autonómicas. Cuando se presenten estos planes y estas leyes tendremos la oportunidad sobrada de discutir sobre estas cuestiones. El otro grupo que ha pedido la comparecencia es el Grupo Popular, en cuyo nombre va a intervenir el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señor ministro, estamos encantados de que comparezca ante la Comisión para hablar de seguridad vial. Vamos a ver si a la tercera va la vencida, porque con esto del Plan estratégico de seguridad vial los dos primeros intentos parece que han sido un rotundo fracaso ya que tenemos que esperar a que Europa establezca su propio plan estratégico para ver lo que hacemos nosotros. El primer Plan estratégico de seguridad vial, que era el de 2005-2008, se agotó sin que hasta ahora hayamos tenido ningún análisis en esta Comisión realizado por alguna autoridad del Ministerio del Interior relacionada con la seguridad vial. Por el seguimiento que hemos podido hacer sabemos que no se ha cumplido, siendo generosos, más del 40 por ciento de sus objetivos y también hoy sabemos que no ha servido ni siquiera como papel de base para el nuevo Plan estratégico de seguridad vial. El segundo intento tenía fecha, y era el Plan estratégico 2010-2015. Estamos a mitad de 2010, en el mes que divide el año en dos, y se nos anuncia que ya el de 2010-2015 vamos a dejarlo como pasado y que vamos a centrarnos en el Plan estratégico 2011-2020, en el que vamos a atender lo que hace la Unión Europea. Si algún sentido tienen los planes estratégicos es que sean nacionales, que analicen la realidad de cada uno de los países donde se va a aplicar una política determinada. Por tanto, tratar al final de hacer un plan que se parezca al plan europeo, que será un plan marco, un plan genérico, es lanzar hábilmente la pelota fuera, ya que estamos, como he dicho, en junio de 2010 y el Gobierno no ha podido venir con el plan estratégico comprometido para estas fechas, un plan, por cierto, que se externalizó, que se adjudicó por 700.000 euros, que es una suma considerable en cuanto a su base, porque luego se están reuniendo grupos de trabajo que imagino que cada cual facturará lo que corresponda, pero que al final no ha conseguido su objetivo. Es normal que no consiga su objetivo porque no hay precedentes de plan estratégico, a quien se le ha encargado el plan no tenía experiencia previa y, por tanto, tiene que estar apoyándose permanentemente en los técnicos de tráfico, que son muy cualificados, para que les vayan desbrozando el terreno y explicándoles cómo se hace un plan estratégico y de lo que va la seguridad vial, lo que nos parece que es un mal negocio, porque teniendo técnicos cualificados en la casa que podían hacer un plan estu-pendamente, ir a externalizar, a gastarnos un dinero, con la que está cayendo, y que encima no se cumplan los plazos, no es una buena noticia. No sabemos si, como

consecuencia del anuncio que nos hace ahora, ese plan que estaba en marcha ya no tiene nada que ver, si aquella adjudicación no tiene sentido o si aquello era simplemente una carta de intenciones. Además, lo de carta de intenciones puede recordarnos a aquello del gol por la vida que terminó en gol en la propia puerta, que nos ha costado 4.700.000 euros como consecuencia de la fallida campaña aquella que ha terminado en los tribunales de tan mala manera y que tiene, con razón, a los sindicatos soliviantados. Por tanto, me parece que no tener un plan estratégico de seguridad vial, cuando es el manual donde se recogen los objetivos y cómo se van a conseguir esos objetivos, es andar un poco a tientas, dificultar la labor de control de esta Comisión y ponérselo todo bastante más difícil. Sobre todo, hablamos de datos, y afortunadamente los datos son buenos, así hay que reconocerlo, pero imagino que cuando se analicen las políticas de seguridad vial en España volveremos a ser también en esta materia el asombro de Occidente, porque los demás países desarrollan y tienen al día sus planes estratégicos y nosotros tocamos de oído, no nos hace falta el plan estratégico y decimos que nos va muy bien. Seguro que le van a pedir la fórmula, porque dirán: qué esfuerzo estamos haciendo para nada, cuando España va bien y no necesita un plan estratégico. Tendrá usted que explicarlo.

Ante la ausencia del plan estratégico, para ver las políticas de seguridad vial habrá que ir a los Presupuestos Generales del Estado, y lo que ahí aparece no es una política de seguridad vial sino una política de gestión del tráfico, que es lo que en realidad tenemos en España, es decir, un presupuesto para radares, para campañas contra la velocidad, contra el alcohol, para hacer campañas especiales en los momentos en los que se producen más desplazamientos. Tratan de mantener que el desarrollo permanente del derecho sancionador, las reformas del carné por puntos, que todos compartimos, con la reforma del Código Penal y la contrarreforma, que vuelve ahora a estar en marcha en el nuevo debate del Código Penal, o la Ley de Seguridad Vial, a la que se ha referido y con la que, como usted ya sabe, nos manifestamos en contra, es la fórmula para que las cosas vayan bien. Habría que decir que hay más elementos. No podemos olvidar que desde el año 2000 hasta el año 2008 el parque automovilístico español, gracias a que entonces había posibilidades económicas, se renovó en más de un 50 por ciento, se incorporaron mecanismos y dispositivos de seguridad que ya estaban contrastados con los tests euroNCAP y que, por tanto, han dado una seguridad enorme a los conductores de los vehículos, o que también durante ese periodo se han aumentado las vías de gran capacidad. Pues eso probablemente tenga mucho que ver con esta historia. Aquí la pregunta que surge es cómo va a afectar la crisis en la que estamos, la reducción del gasto y de la inversión, a la seguridad vial. Nos han llegado noticias de que el Ministerio de Fomento ha dicho que ni una peseta, que lo justo para la conservación, para aquello que esté absolutamente deteriorado. Por tanto, en los

próximos años nuestra red de carreteras se va a depreciar. Desde luego no vamos a llegar al 2 por ciento de inversión necesaria y cada vez vamos a tener, como consecuencia también de la crisis, peores carreteras. Lógicamente, los ciudadanos vamos a vernos negros para poder cambiar nuestros vehículos y por tanto también dejarán de ser tan seguros como ahora. De hecho, hay por ahí un informe que dice que los neumáticos, que ya sabe usted que tienen que ver en tres de cada cinco accidentes, están verdaderamente deteriorados. Por tanto, le pregunto qué pasa con el plan estratégico; si se ha renunciado a que lo sigan elaborando quienes lo estaban haciendo; si las nuevas perspectivas van a aumentar los 700.000 euros que nos va a costar el dichoso plan estratégico, y también cómo va a afectar desde su punto de vista la crisis a la seguridad vial.

Nos ha hablado de gestión, de bajas de vehículos. Hablando de gestión, quiero referirme a alguno de los reglamentos que se han aprobado últimamente, por ejemplo, el reglamento de escuelas de conducción, que no ha gustado para nada al sector, que considera que es un paso atrás y que va a fomentar el intrusismo; el reglamento de centros médicos de conductores, que es una buena noticia, y estamos convencidos de que con los profesionales que hay en el sector mejorará mucho un aspecto que nos preocupa enormemente, como son las pruebas psicotécnicas y médicas que tienen que pasar los conductores para que estén en perfecto estado, pero por otra parte aparecen noticias de que el 63 por ciento, en una muestra que se ha hecho por ahí, de estos centros no prestan el servicio que tenían que prestar. Como eso es malo para la concienciación ciudadana en esta materia y también para los profesionales que honradamente hacen cada día su trabajo —sé que hay por ahí alguna inspección en marcha—, nos gustaría saber qué opina usted de esta materia. Y como de lo que se trata es de ser constructivos, de que el Gobierno sea eficaz, de que la oposición intente construir lo que pueda, le voy a presentar algunos temas que podríamos arreglar inmediatamente y así nos evitaríamos otros trámites y otras iniciativas. Me refiero a los centros médicos de conductores. Le parecerá que son asuntos pequeños, pero, sin duda, si lo analiza comprenderá que tienen una relevancia para personas determinadas en momentos concretos. Por ejemplo, los fotógrafos. Todos sabemos que la profesión de fotógrafo ha vivido mucho alrededor de los centros de conducción porque en muchos casos viven de la foto que hacen para el carné de conducir y además son quienes saben hacerla. La foto se precisa porque es necesaria para identificar a las personas. Por tanto, ese reglamento en el que se dice que los centros médicos hacen la foto y que hay que habilitar una zona con una sombrilla para que la foto se haga bien, me parece que, además de cargarse una profesión que tiene todo el derecho a ejercerse, como ha venido siendo hasta ahora, coloca a los médicos en una situación rara porque no son ellos quienes tienen que hacer la foto; cada cual tiene que hacer su trabajo. Por tanto, le pediría que se revisara

este asunto. Es tan simple como que a usted le parezca oportuno y actúe en consecuencia.

Hay otro tema que quiero plantearle porque me parece que también es práctico y afecta ni más ni menos que a la libre competencia. Se trata del certificado de actitud profesional de los transportistas, de los cursos que hay que hacer de reciclaje para ponerse al día. Se acude a unas determinadas autoescuelas, pero hay ocasiones en las que las autoescuelas que pueden impartir esos cursos no están habilitadas para la recuperación de puntos, cuando sabemos que uno de los objetivos de los conductores profesionales es que al mismo tiempo que hacen el certificado puedan recuperar los puntos por su actividad profesional y porque se supone que esa formación les acredita más que suficientemente para el reciclaje. Por tanto, hay autoescuelas que se ven privadas de esa posibilidad, tendrán que concertar con otras y ven lesionados sus intereses. Es tan simple —además en Alemania ha habido recientemente una sentencia que ha liberalizado el asunto— como que la Dirección General de Tráfico establezca lo que es necesario que reúnan las escuelas de formación para que puedan recuperarse puntos y se haga, y así no se discriminará a unas autoescuelas con otras. Porque poder dar el certificado de actitud profesional pero no poder recuperar puntos parece que es algo contradictorio, anacrónico y que perjudica económicamente a muchas autoescuelas que se han esforzado para salir adelante.

Por otra parte, habrá recibido una carta, como la hemos recibido prácticamente todos los miembros de la Comisión, sobre un tema que es capital: la formación. Piden ustedes a los profesores de formación vial, a los sindicatos, a algunas asociaciones de víctimas y a los examinadores una auditoría de la formación en España. A mí me parece que eso precisamente es una forma de participación. Se nos llena la boca diciendo que lo bueno es la concienciación, la participación de todos para la mejora de la seguridad vial y los propios formadores. Además no se lo inventan, hay por ahí algunos Eurotests que dicen que la formación en España es francamente mejorable. No sería mal momento para hacer un esfuerzo y llevar a cabo esas auditorías de formación. Hay otros dos temas sobre los que me gustaría conocer su opinión. Uno es el globo sonda que se lanza de vez en cuando desde el ministerio sobre la conducción acompañada, la conducción tutelada. ¿Qué opinan ustedes de verdad? Porque dicen que la van a implantar, movilizan a los medios de comunicación y al final es una ocurrencia para ver cuáles son las consecuencias. Queríamos saber cuál es su opinión. Ustedes anunciaron en la última campaña electoral aquella magnífica idea del carné de conducir por un euro al día y que resultó un auténtico fracaso. En circunstancias como estas, cuando el carné de conducir es un medio para la integración laboral de los jóvenes, cuando además la crisis económica hace que tengan dificultades para acceder al carné de conducir y por tanto a algunos empleos, cuando las escuelas de conductores están padeciendo una crisis económica importante, ¿no

sería bueno que esa idea suya, que imagino que tendrían bien estudiada y bien desarrollada, la pusieran de una vez por todas en práctica? Sería una buena medida y también depende de que usted entienda que lo que yo digo es razonable y de su voluntad política.

Otro asunto es el de los examinadores. El tema de los examinadores ha sido recurrente. Cuando ustedes estaban en la oposición en cada ley de acompañamiento hablaban de la escala ejecutiva de examinadores. Cuando se creó la Comisión de Seguridad Vial prácticamente todos los grupos veíamos que había que darle una solución a ese tema. Cuando se aprobó la Ley de puntos hubo una disposición adicional en lo que se comprometía al Gobierno a que hiciera algo para determinar cuál es el estatus real de unos señores por los que pasa ni más ni menos que dar el visto bueno a la formación de aquellos conductores que van a salir al día siguiente con el volante a la calle. No se ha vuelto a hablar de eso y además se incumple la directiva europea y se les exige que hagan dieciséis exámenes al día y en ocasiones hasta dieciocho, cuando lo razonable con arreglo a la normativa europea y con arreglo a las horas de trabajo es que fueran doce exámenes al día. Empieza a haber problemas de seguridad, es decir, ha habido alguna agresión a examinadores. Ellos hacen una petición que también se podría probablemente solucionar con facilidad, y es que el resultado de los exámenes se diera al finalizar la jornada y no inmediatamente a pie de coche y por el propio examinador. Probablemente esa sería una medida que favorecería la seguridad de estas personas. Por tanto, sería también importante tenerla en cuenta.

Es muy discutible el tema de la conducción autónoma, que, según cuentan, facilita el nerviosismo del examinando, pues cuando comete la falta ya no se detiene el coche y se le dice que ya ha demostrado que no puede seguir adelante porque ha incumplido los requisitos necesarios para aprobar. Ahora, según instrucción interna de la Dirección General de Tráfico, si ha cometido los fallos en el minuto cinco y el examen ha durado veinte minutos, en el minuto veinte se le dice que en el minuto cinco cometió una falta, y él ha seguido con la angustia del examen. Todas estas cosas podrían ser revisables y facilitarían, sin ninguna duda, la vida de los conductores y de los examinadores. Quiero hacer una llamada de atención a un asunto que está latente pero que no se aborda con toda su importancia y que, probablemente, cuando tengamos noticias fidedignas oficiales nos daremos cuenta de que es un gravísimo problema: las drogas. Hablamos del alcohol, pero hay datos policiales, se ha hecho alguna cata, algún estudio, y parece que la droga está muy por encima del consumo de alcohol a bordo de conductores que sufren accidentes de tráfico. Es un tema que debemos tomarnos en serio y al que hay que darle soluciones cuanto antes.

Ciudades, para terminar. Nos interesa el tema. Aquellas jornadas fueron muy interesantes. Entre otras cosas, los ayuntamientos y sus representantes pidieron colaboración a la Dirección General de Tráfico y a la Comisión.

Sé que es interpretable y que a lo mejor es hasta polémico, pero la Constitución española, en su artículo 129, entre las competencias exclusivas del Estado establece la de la gestión del tráfico y la circulación. Es interpretable, pero yo lo interpreto entendiendo que hay competencias para intervenir también en ese asunto, y por tanto todo lo que se haga en ese tema nos parecerá bien. El plan municipal tipo, muy bien. Nos parece que los temas tienen que ir por ahí porque la ciudad es muy importante. No en vano la carta de ciudadanía se adquiría en la ciudad, y cuando se trata de concienciar y de aprender, la ciudad es la primera escuela de formación de la responsabilidad, por lo que el hecho de que la seguridad vial esté ahí bien radicada nos parece muy bien. Hay que combatir con los ayuntamientos, que muchas veces confunden movilidad con seguridad vial. Probablemente haya que dejarlo claro, no vaya a ser que se les vaya la mano y tengamos un problema que anule las ventajas de la seguridad vial. Ha dicho, con mucha razón y lo comparto, que hay que darle una vuelta al Código de Circulación para adaptarlo a las circunstancias urbanas. Yo creo que la Ley del Carné por Puntos debía contemplar la especificidad urbana. No debe ser la misma Ley del Carné por Puntos para el tránsito por las carreteras que para las ciudades. Es un segundo paso de detalle en el que mejoraremos la ley, pero hay que estudiarlo para darlo cuanto antes.

En definitiva, estoy encantado de que haya comparecido, señor ministro, de haberle oído y de haberle podido plantear nuestras dudas. Yo pretendo que hablemos de seguridad vial y no solo de gestión de tráfico, y por tanto me atrevería a pedirle el compromiso de que cuando sea vicepresidente del Gobierno comparezca en esta Comisión para hablar de seguridad vial, porque entonces, sin ninguna duda, podremos hablar de seguridad vial como un todo, y espero que no abandone la preocupación por un asunto que es de la mayor importancia.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Souvirón, no sé si este anuncio lo hace de forma oficial o es una mera especulación por su parte. En todo caso, es una curiosidad científica del presidente de esta Comisión.

En nombre del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida tiene la palabra el señor Canet.

El señor **CANET I COMA:** Intervengo muy brevemente y respondiendo a la cortesía del señor ministro de comparecer, aunque sea su obligación, pero en el contexto en que comparece hay que agradecer doblemente su presencia en esta Comisión. Sobre los problemas de seguridad vial en las ciudades, muchas de las preguntas que quería formularle, igual que ha comentado antes el presidente de la Comisión, las ha respondido o al menos ha esbozado las líneas que se van a seguir. Por lo tanto, me limitaré, en primer lugar, a felicitarle por la idea de armonizar, aunque no sea la palabra, pero en cualquier caso sirve. En las ciudades, coincidiendo con el diagnós-

tico que ha hecho, uno de los elementos fundamentales es que cada ayuntamiento de ciudades pequeñas y grandes seguramente campan a su aire, con muy buena voluntad, porque es cierto que hay un salto cualitativo, la seguridad vial creo que forma parte de las preocupaciones de los ayuntamientos. Pero, a título de ejemplo, cuando se está intentando apostar por la reducción de velocidad por las zonas 30, etcétera, porque todo el mundo es consciente de que cuando se producen atropellos normalmente el culpable es el peatón, a veces se han puesto en marcha soluciones drásticas, los resaltes por ejemplo, pero con una disparidad de criterios, sobre todo técnicos, que al final, en lugar de ser una ventaja, acaban siendo un peligro para el conductor. Tenemos muchos ejemplos. Ni siquiera se respetan las características técnicas. Soy consciente —seguramente como concejal de un ayuntamiento es mi obligación— de que hay no diré normativas pero sí recomendaciones que no se suelen utilizar. Ese es un ejemplo entre otros muchos que podíamos poner de la necesidad de armonizar determinadas políticas de seguridad vial en las ciudades. Se ha escrito más de una vez que una de las causas de que el descenso de accidentes en carreteras, sobre todo en los últimos ocho ó diez años, sea notable, el 45 por ciento y quizá un poco más últimamente, respecto al 32 por ciento que se suele producir de descenso o de mejora en las ciudades, seguramente se debe a que existe una política de seguridad vial estatal, o autonómica cuando está traspasada, pero seguramente no existe una política de seguridad vial local al menos armonizada. Por tanto, celebro que haya esbozado unas cuantas soluciones que empiezan por un grupo de diez municipios y le deseo que los planes que ha esbozado se puedan cumplir y que en pocos años podamos equiparar la mejora de la siniestralidad en las ciudades a la que se está produciendo en la circulación por las carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor ministro, señorías, tengo muy presente de qué manera se negociaba cuando en el año 2004 se creó esta Comisión de Seguridad Vial y pactábamos las primeras proposiciones no de ley. Había un gobierno socialista tras las elecciones del año 2004, se creó esta Comisión de Seguridad Vial y los grupos negociábamos con el entonces portavoz socialista, señor Mayoral, el objetivo europeo del horizonte 2010. Los grupos redactábamos: que se consiga ese objetivo compartido a nivel de Unión Europea de rebajar en un 50 por ciento el número de muertes y víctimas en el año 2010. Estaba también Eloisa Álvarez, buenos compañeros de Comisión. Sobre el 50 por ciento, nosotros decíamos en la contra enmienda que queríamos aproximarnos: pongamos entre un 40 y un 50. Pues bien, estamos ya en el año 2010 y se ha sobrepasado ese objetivo que entonces teníamos. Por tanto, el balance no

puede ser negativo. Se ha avanzado y desde un punto de vista objetivo no se puede refutar que, por suerte, se han salvado vidas. Y esos objetivos numéricos y de porcentajes, que nos parecían muy lejanos en 2004, entre todos, con el esfuerzo de todos, con el esfuerzo también de los medios de comunicación, que nos han ayudado muy mucho a poner la seguridad vial en el orden del día de las cosas que se debaten en esta casa y que se debaten en el conjunto de la ciudadanía, se ha conseguido que vayan calando; ese efecto preventivo. Por tanto, no es merito del Gobierno únicamente, no es mérito de Parlamento únicamente, es un mérito, entendemos desde Convergència i Unió, global, del conjunto de la ciudadanía, de los medios de comunicación, de los poderes públicos, de los fabricantes, que ha dado un resultado. El balance nunca podemos decir que es positivo cuando hablamos de personas que siguen muriendo y accidentes que se siguen produciendo, pero no es negativo en absoluto. Por tanto, nosotros queremos agradecer hoy la presencia del ministro del Interior y agradecerle la labor que hace su Gobierno en materia de seguridad vial. Con luces y sombras, como siempre pasa en toda acción de gobierno, pero globalmente en materia de seguridad vial el Gobierno está cumpliendo sus obligaciones, y de manera muy concreta la Dirección General de Tráfico, su director, Pere Navarro, y todo su equipo. Esto hay que reconocerlo, y bueno es que cuando viene el ministro al Congreso de los Diputados seamos todos capaces de primar aquello que nos une, que creo que es la satisfacción en el sentido de que hemos evolucionado no tan a peor como en otros ámbitos. Ya nos gustaría que en otros porcentajes que deberíamos alcanzar, reducción del déficit, etcétera, pudiéramos ahora aducir los porcentajes que han ido teniendo las cifras de muertes, de fallecidos y accidentes en nuestras carreteras. Vaya por delante nuestra felicitación, pero nos quedan, señor ministro, asignaturas pendientes. Si se cayera en la autocomplacencia porque esto funciona de manera razonable seguro que nos estaríamos metiendo, sin saberlo quizá, un autogol; nos relajáramos, pensaríamos que todo está encauzado, y nos quedan temas pendientes.

A nosotros desde Convergència i Unió nos preocupan algunos aspectos. Ya le adelanto que algunos no dependen estrictamente del Ministerio del Interior, pero se lo diré claramente: la seguridad vial no es un tema del Ministerio del Interior, aunque tiene una faceta; la seguridad vial es transversal y evidentemente es de Fomento, Educación, Justicia, etcétera, pero al que cumple más los deberes es el Ministerio del Interior. De tal manera que al final el aplicado de la clase acaba recibiendo en su mochila más tareas, que a lo mejor no le corresponderían a ese ministerio en sí, pero si alguien cierra los ojos y piensa en seguridad vial no pone la cara de un responsable de educación, pone la cara de Pere Navarro, con lo cual estamos diciendo que quien trabaja para la seguridad vial es más la DGT que otros ministerios que también deberían hacerlo. Por tanto, le voy a plantear algunos aspectos, y sepa por adelantado que a lo mejor

no son de su competencia, pero usted, desde su labor actual de ministro del Interior —yo no tengo ninguna bola de futuro para saber cuál será su responsabilidad en el Gobierno en el futuro, a partir del mes de julio—, tiene capacidad política e influencia suficiente para hacer de esto una onda expansiva necesaria. Voy a plantearle temas concretos. Nos preocupa a *Convergència i Unió* la sensación de persecución que en ocasión los conductores pueden tener ante la aplicación del régimen sancionador. Existe el peligro de un cierto agobio en la sanción, y ese agobio en la sanción se da, en un contexto de crisis económica más, cuando el conductor percibe que la señal no está bien puesta, que ese límite que se exige de velocidad no es el más adecuado para esa vía y para esa circunstancia y que además eso va junto con un radar que justamente está ubicado en el lugar donde es más fácil multar, pero donde no es más fácil tener un accidente. Sí que se avisa de ese radar, pero está allí justo en ese momento en que el límite de 80 pasó a 60 —que algunos discutirían incluso ese cambio— y justo allí ponemos el radar, cuando no es el lugar más peligroso a efectos de un historial de accidentes de tráfico. Se puede decir que en ese tramo justamente era más fácil poner el radar: había conexión eléctrica, era más fácil la infraestructura, etcétera, pero el conductor, que es a quien nos dirigimos todos, lo que quiere es una política de seguridad vial por la que cuando paga una multa vea la coherencia en que ha pagado la multa porque se le ha disparado ese radar justamente en el tramo que era más peligroso, no en el tramo donde era más fácil multar. Por tanto, evitemos el efecto recaudatorio en políticas de seguridad vial. Creo que ese efecto recaudatorio iría en perjuicio directo de aquello que desde esta Comisión siempre hemos intentado, que es la prevención de accidentes, no tanto multar por multar. Este es un primer aspecto que le quería plantear *Convergència i Unió*: ¿qué hacen ustedes para decidir la ubicación de los radares? Dentro de su ministerio, porque la consecuencia de la ubicación de un radar después es una consecuencia de la DGT, del *Servei Català de Trànsit* o del servicio vasco que lleva estas competencias, en el sentido de recaudar. Por tanto, algo deberán tener que decir siempre sobre dónde hay que ubicar los radares. Es un tema que preocupa. El mejor radar —lo hemos dicho siempre— es aquel que no se dispara porque se ha advertido antes de su presencia, estaba ubicado en un sitio peligroso y el conductor previamente se lo piensa dos veces, sabe que ahí hay un radar, y evitamos un accidente; no el radar donde más fácil es multar. Este es un primer aspecto que le queríamos plantear desde *Convergència i Unió*.

Un segundo aspecto. Conoce el contexto de crisis económica que estamos viviendo, y cualquier decisión que tomemos siempre tiene que valorar la seguridad vial, por supuesto, pero también la incidencia económica de la medida que se adopte. Nosotros estamos en contra, señor ministro, de la entrada en vigor a partir del próximo mes de septiembre de una nueva edad mínima para conducir ciclomotores. Vamos a dejarla en 15 años, hasta

ahora son 14. Se ha decidido que se dejará en 15, pero aún estamos a tiempo porque todavía no ha entrado en vigor esa medida; entra en vigor a partir del mes de septiembre. Cuando se toma una medida así debe valorar por qué se toma. Francia lo tiene en 14, Italia lo tiene en 14 y son países mediterráneos donde se utiliza el ciclomotor. Nosotros tenemos una industria que fabrica ciclomotores y que no lo está pasando bien, y a esa industria se le dice que vamos a pasar a 15 años la edad; en Italia seguirá en 14, aquí la vamos a pasar a 15. Ellos nos comentan que muchos posibles conductores de ciclomotor esperarán a los 16 años y adquirirán una moto de mayor cilindrada, con lo cual la primera motocicleta que van a conducir a motor no será un ciclomotor sino que será una motocicleta de mayor cilindrada. Los datos apuntan a que aquellas personas que antes han sido ciclistas llevan mejor un ciclomotor y aquellos que antes han conducido un ciclomotor de menor cilindrada después afrontan mejor, con más experiencia, una moto de mayor cilindrada. Ir directo a la de mayor cilindrada no es más beneficioso para la seguridad vial. Es un argumento que creo que cabría considerar. Un segundo argumento a favor de la no variación a los 14 años en el tema de la edad de conducir ciclomotores es el relativo a la bajísima tasa de incidencia de mortalidad en ese segmento. Aquí tenemos a Ana Ferrer, excelente directora del Observatorio de seguridad vial, que depende de su ministerio. Quiero felicitar al observatorio por lo mucho que nos ayuda aportando datos, aportar datos es también saber dónde debemos incidir en cada caso, dónde están las luces de alerta. Por suerte, no lo están en ese segmento de los 14 años y los ciclomotores. No es un dato que nos alerte, al contrario, la evolución es a mejor cada año. Por tanto, tampoco aquí hay un dato objetivo de mayores accidentes. Otro elemento es que debemos tener presente que el Estado español tiene una población dispersa, muchos núcleos rurales aislados, y en ocasiones un ciclomotor a los 14 años, bajo la tutela del padre, de la madre o de quien tenga la patria potestad de quien lo conduce, que le ven responsable, ayuda al desplazamiento escolar de esa persona que vive en un núcleo aislado, en una masía, que necesita desplazarse y le facilita la vida. A partir de ahora esto puede cambiar, afectando negativamente a un sector industrial, no lo podemos desconocer. El diputado Francesc Canet conoce bien la realidad de Figueres, donde hay una industria del ciclomotor que lo va a pasar peor. Son industrias españolas que están afrontando una situación difícil, no se lo hagamos más difícil, por lo menos que no sea por esta causa o que no puedan decir que es por esta causa. Le pido un último esfuerzo. Se aprobó por unanimidad en esta Comisión que el Gobierno se lo pensara una vez más antes de que entrara en vigor. Pues bien, aún tenemos unos meses. Quizás sería bueno que buscásemos una nueva moratoria; si Francia lo tiene en catorce e Italia lo tiene en catorce, hay una excepción europea de que se puede bajar la edad que establece Europa. Se pensó esa excepción en países como España, con una cultura medi-

terránea de desplazamientos. Le pediría, señor ministro, este último esfuerzo.

Ciudades. Es muy acertada su medida de proponer un plan que sea modelo. No se le puede imponer nada a una ciudad, ellos sabrán cómo organizan pero es bueno que desde la DGT se les den unos parámetros para ver de qué manera podemos hacer un plan de movilidad y seguridad vial. Seguro que hay buenas ideas que compartiéndolas podemos mejorar. Usted hoy ha dado cifras de accidentes cerradas a día de ayer pero, ¿qué pasa con esas cifras? Que tenemos las de carreteras puntualmente pero es más difícil recopilar las de los accidentes de los distintos núcleos urbanos. De hecho en ocasiones las cifras son engañosas, porque a veces vamos mejor en cifras de lo que acaba el año cuando se cierra el anuario estadístico porque ya se han incorporado cifras de ayuntamientos que no las habían pasado y así al final las cifras no son tan positivas como eran inicialmente. Por tanto, aquí hay mucho que coordinar en el ámbito municipal, de ayudar a esa mejor traslación de los datos y de las causas de los accidentes porque conociendo las causas contribuimos, de alguna manera, a una mejor prevención. La idea es buena. Quizás se dan tantos accidentes en las ciudades y no tantos en carretera por el hecho psicológico de la actitud del conductor. Cuando un conductor entra en una carretera se pone en alerta, entra en el contexto de realizar un viaje, un desplazamiento; sus alarmas están activadas. Cuando se circula por ciudad en ocasiones el nivel de distracción, de agobio, de estrés, de prisa, de interconexión con otros vehículos, ciclistas y peatones, lo que es la vida urbana, hace que uno no ponga la atención que sí pone cuando va a realizar un viaje en carretera. Ese factor personal afecta al conductor pero también afecta al peatón. A veces el peatón va por la ciudad sin ser consciente en ese momento de que está interactuando con otros vehículos que pueden causarle un accidente. Todo ello provoca una actitud distinta del conductor en el núcleo urbano de la que tendría en una carretera. Quizás deberíamos buscar campañas para concienciar sobre esa actitud que es necesaria. Ya no hablemos del uso de la telefonía móvil. Hay algunos peatones que son víctimas de accidentes de tráfico porque es el peatón el que va hablando por el móvil y va distraído al cruzar la carretera, y no digamos los conductores que van absolutamente agobiados con ese desplazamiento, con el atasco y el móvil sonando, produciéndose al final el accidente. Por tanto, aquí hay camino por recorrer. Quizás podamos dirigir campañas informativas y preventivas en este ámbito urbano.

No le discutimos esa estrategia de futuro 2011-2020 que comentaba porque nos consta que cuando se plantean políticas de seguridad vial no se hacen para conseguir un rédito —ya que creo que esto no da réditos a nadie, sino que da réditos al conjunto de la sociedad—, sino para prevenir y salvar vidas y hacerlo lo mejor posible e implicarnos a todos. De ahí que el señor Souvirón haya repasado entre los distintos aspectos la incidencia de las escuelas de conductores, de los profes-

sores, de los examinadores. Cuando llega el momento del examen lo que uno lleva aprendido en la vida de seguridad vial no es muy importante. Quizás en esa mochila que uno lleva cuando se examina por primera vez debería existir una asignatura obligatoria —aunque fuera solo un trimestre— de educación vial que se diera antes, en los ciclos formativos educativos obligatorios, pero no para enseñarles señales, sino para concienciarles de lo que supone la seguridad vial, no distraerse, las causas que provocan los accidentes y el número de accidentes. Esto se hace también —y la gente lo agradece— en los cursos de recuperación de puntos porque dicen: Ahora soy consciente realmente, porque hay mucho contenido en esos cursos, de lo que implican los accidentes de tráfico. Quizás es necesario que esto fuera obligatorio en una asignatura de primaria para todos los alumnos aunque, repito, fuera un trimestre de un curso, pero no algo dentro de Educación para la ciudadanía; esto fue una enmienda de Convergència i Unió, que fue el único grupo que presentó enmiendas en la última ley de educación para introducir la educación vial. Tuvimos poca suerte pero da igual, busquemos ahora la fórmula. Además, usted tiene esa experiencia en el ámbito educativo, aunque sea en niveles superiores, pero es una persona cercana al mundo de la ciencia y de la formación. Sería bueno que tuviéramos ese módulo obligatorio, que todos lo tuvieran que pasar forzosamente, porque al final la mayoría van a ser conductores. La accidentalidad en los jóvenes sigue siendo su principal causa de mortalidad, por tanto ahí tenemos todavía un camino que recorrer en lo formativo. Además, la gente lo agradece, no es tanta sanción y es más formación y más educación. **(El señor vicepresidente, Ruiz Llamas, ocupa la presidencia.)**

Por último, el señor Souvirón ha comentado —y con razón— su preocupación por las drogas. Quiero resaltar que esta semana se ha enviado al Boletín Oficial del Estado el nuevo Código Penal, en el que ha habido una modificación puntual de la Ley de Enjuiciamiento Criminal según la cual se va a facilitar el test vía saliva para detectar drogas; esos inconvenientes procesales que don Rogelio Masegosa, el general de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, nos había pedido tantas veces corregir e incluso un foro de víctimas en el que esta modificación era un tema principal. Ahora nos podemos congratular de que, aunque el problema sigue existiendo, a partir de este nuevo Código Penal los conductores van a tenerlo más difícil si quieren eludir esa prueba para detección de drogas que nos preocupa mucho a todos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Bienvenido de nuevo, señor ministro, a esta Comisión de Seguridad Vial. Sabemos que usted se siente especialmente cómodo en esta Comisión puesto que comparte con nosotros la

preocupación por las muertes innecesarias que cada año se producen y que ahora sabemos que se pueden evitar. Además, comparece cada vez que se le ha pedido de una forma rauda. Usted es uno de los ministros que más veces ha comparecido ante este Parlamento. De hecho, lo hace quince días escasos después de que se pidiera su comparecencia. Por lo tanto, también le felicito por esa predisposición que siempre tiene a comparecer para dar su opinión y explicaciones. Coincidiendo con el inicio de la actual legislatura, compareció —usted lo ha dicho— para explicarnos cuáles iban a ser las señas de actuación del ministerio para la materia de seguridad vial. Dos años después, y a pesar de la coyuntura adversa que desgraciadamente estamos teniendo, se ha mantenido invariable el firme compromiso de nuestro Gobierno en la seguridad vial y en el descenso continuado del número de víctimas.

Señorías, entre todos hemos conseguido que nuestro país haya pasado de ser un alumno con ganas de aprender las buenas experiencias de otros países a ser un ejemplo a seguir en todo el mundo. Eso quiere decir, sin duda, que vamos por el buen camino. Efectivamente, señor Jané, España será con toda probabilidad el único país de la Unión Europea que pueda cumplir con el objetivo establecido para 2010 de reducir a la mitad el número de fallecidos, poniéndose así en la cabeza de los países de la Unión. Aun así, señor ministro, no pueden caer en la autocomplacencia, no bajen la guardia porque, a pesar de las vidas que se han salvado, aún quedan muchas muertes por evitar.

Señorías, entre todos hemos construido un discurso razonable sobre la seguridad vial, coherente y comprensible para el ciudadano; pero el discurso, para ser creíble, también tiene que ir acompañado de medidas. Permítame, señor ministro, que me refiera a algunos aspectos de esas grandes líneas de actuación que usted ha comentado y que desde nuestro punto de vista también son fundamentales.

En primer lugar, la revisión de la Ley de Seguridad Vial para adecuar, actualizar el procedimiento sancionador. Tras la entrada en vigor del permiso de conducir por puntos y la reforma del Código Penal, nos dimos cuenta de que estábamos ante un procedimiento sancionador que era largo, farragoso, complicado e incomprensible. Todos coincidíamos —todos los grupos parlamentarios de la Cámara, incluido el Grupo Parlamentario Popular— en que era necesaria su revisión y a tal efecto mandamos al Gobierno desde esta Cámara para que iniciara e instara su reforma. Señorías, no era razonable que se tardara entre cinco meses y dos años en que una sanción deviniera firme y se pudieran descontar los puntos cuando todos los manuales nos indican —y el sentido común también— que hay que reducir los plazos entre la infracción y la sanción para que estas sean útiles. El sistema sancionador de Tráfico es un elemento básico y fundamental de la política de seguridad vial. En eso yo creo que todos estamos de acuerdo. Los países que obtienen mejores resultados son los países que tienen

sistemas ágiles y eficaces. Francia y Portugal hicieron las reformas pertinentes en este sentido, y nosotros creímos que también la debíamos hacer. El principal objetivo del nuevo procedimiento sancionador es mejorar la seguridad evitando —importante— la impunidad de aquellos conductores que constantemente incumplen las normas. Porque había algunos conductores que pensaban que con ellos no iban las normas, y que simplemente una sanción, que luego podían evitar por medios básicamente de forma, no impedía que siguieran incumpléndose. Dotar el procedimiento sancionador de un carácter pedagógico y eficaz, simplificar el procedimiento y hacerlo comprensible al ciudadano aprovechando además todas las ventajas de las tecnologías de la información. Señorías, en un mundo cada vez más complejo, la obligación de las administraciones es intentar hacer sencillos los trámites, pero sobre todo hacerlo respetando todas y cada una de las garantías de los infractores. No duden, señorías, de que eso es así. En una norma dirigida a 25 millones de conductores, las reglas del juego deben ser claras y deben ser transparentes. Esta es sin duda la mejor garantía de seguridad jurídica para el ciudadano. La claridad y la transparencia en las reglas del juego se justifican además en que a cada infracción le corresponda una única sanción, con independencia del lugar en que se haya cometido la infracción. ¿No es eso una forma de evitar una merma de las garantías, señorías? El importe de las sanciones se mantiene e incluso el descuento por pronto pago ha pasado del 30 al 50 por ciento, y lo obtenido se va a dedicar íntegramente a actuaciones de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas. Esta ley, junto con la reforma del Código Penal, complementa el permiso de conducir por puntos y da mayor coherencia al sistema. Pero es necesario también que las administraciones hagan un buen uso de estos instrumentos. Señorías, es aconsejable que, pasado un tiempo de la puesta en marcha de una medida, se realice una valoración de cuál ha sido su funcionamiento y resultados. Dos años después de la reforma del Código Penal, es buen momento para valorar sus resultados. La experiencia acumulada en este tiempo nos ha demostrado que era conveniente introducir cierta flexibilidad para los delitos sin víctimas. Lo comentaba el señor Jané y nosotros estamos de acuerdo. Nos parece acertado que así se haga, señor ministro, puesto que la finalidad que se buscaba entonces y que es la que se pretende ahora es cambiar el comportamiento del infractor y no su castigo. Desde un punto de vista pedagógico, nos parece más adecuado priorizar los trabajos en beneficio de la comunidad, donde el infractor pueda tomar conciencia de las consecuencias de sus actos.

Tal como usted ha señalado, señor ministro, es el momento de extender las buenas prácticas de seguridad vial al ámbito urbano. Entre todos hemos conseguido concienciar a la sociedad de los peligros de la carretera. Hoy ya es habitual entre los conductores ponerse el cinturón nada más sentarse al volante, no beber si se va a conducir, o respetar los límites de velocidad. Sin

embargo estas conductas se relajan cuando el desplazamiento tiene lugar dentro del ámbito urbano. El reto, señor ministro, ha de ser ahora concienciar al ciudadano de que las precauciones al volante deben tomarse desde el mismo momento en que se sube al vehículo. El desplazamiento urbano, como usted ha dicho, presenta unos peligros singulares que el conductor debe conocer y debe tener presentes: los atropellos, los semáforos, los colectivos vulnerables, la convivencia con otros medios de transporte. El reto, señor ministro, es también convencer a las administraciones locales de que es necesario cambiar el concepto de circulación por el concepto de movilidad, donde el protagonista debe ser el ciudadano y no el vehículo. Una movilidad que ha de ser además sostenible y segura pues así lo exige también la creciente sensibilidad de los ciudadanos por el medio ambiente. El reto de todos, señorías, es aprovechar las inmensas posibilidades de nuestras ciudades para hacer pedagogía urbana, civismo y ciudadanía. Todos hemos aprendido que la espiral del tráfico no puede ir aumentando indefinidamente porque la congestión, el ruido, la contaminación y el deterioro del paisaje urbano que comporta la presencia masiva del automóvil son incompatibles con el objetivo de mejorar la calidad en nuestras ciudades. Porque además la competitividad futura de nuestras ciudades se juega también en el terreno de la movilidad. Van a ser más competitivas aquellas ciudades que tengan mejores sistemas de movilidad.

Los expertos y el sentido común señalan que la condición previa indispensable para una buena política de movilidad es una buena política urbanística. Durante años las ciudades se han diseñado para absorber la circulación de los vehículos. Ahora debe hacerse para facilitar la convivencia de todos los modos de transporte, primando sobre todo la seguridad sobre la fluidez. Es en las ciudades además donde se encuentran los peatones más desprotegidos: los niños, las personas mayores y las personas de movilidad reducida, que son las que corren más riesgo de sufrir un accidente. La solución pasa también por diseñar calles y espacios urbanos que sean más seguros para ellos. Los expertos nos dicen —y usted también nos lo ha dicho— que hay que diseñar la vía pública para proteger a los peatones, a los ciclistas; hay que poner elementos para calmar el tráfico, zonas 30, caminos escolares seguros o carriles bici. Nos dicen también los expertos que hay que gestionar la velocidad en los accesos a las poblaciones con criterios de máxima seguridad: el aumento de un kilómetro por hora en la velocidad supone un incremento del 3 por ciento de la probabilidad de sufrir un accidente. Señor Jané, disminuir el 20 por ciento la velocidad, pasar de 100 a 80 kilómetros por hora, supone dos minutos más. ¿Realmente vale la pena? Yo creo que no; creo que es mejor primar la seguridad. Por eso, señor ministro, han de realizar un esfuerzo por trabajar conjuntamente con las ciudades en materia de seguridad vial. Hay que involucrar a todos los niveles de la Administración y para ello disponemos ya de los mecanismos legales necesarios,

de una normativa básica adecuada que únicamente requiere su adaptación. Coincidimos con usted en que hay que revisar el Código de Circulación, que está hecho básicamente pensando en la carretera y en los vehículos a motor. Debe revisarse desde una perspectiva más urbana, algo así como un código de la calle, pensado desde la movilidad más que desde el punto de vista de la circulación. Es necesario también, señor ministro, unificar y armonizar criterios por medio de ordenanzas tipo, poner en común las buenas prácticas para compartir experiencias y conocimientos e impulsar planes municipales de movilidad. Los planes municipales tipo que usted nos anunciaba.

Quizá un instrumento adecuado para impulsar estas medidas podría ser la creación de un observatorio de la movilidad. Señor ministro, este es el nuevo paradigma al que debemos hacer frente entre todos. Tengo la convicción de que vamos por el buen camino. Los datos en positivo son los que son aunque haya cosas que mejorar o revisar. Y por ello podemos estar razonablemente contentos, pero, como le decía antes, no suficientemente satisfechos. Esperemos que en esta labor podamos contar con el resto de grupos. Tengo la confianza de que así ocurra una vez más cuando hayamos de tomar decisiones ante esta Cámara, como ha ocurrido hasta la fecha. Aun así, no quiero dejar de valorar algunas de las manifestaciones que algunos de los portavoces que me han precedido han realizado, y en especial las del señor Souvirón.

He de reconocerle, señor Souvirón, un cierto mérito en el esfuerzo que usted realiza al intentar buscar argumentos para criticar el buen trabajo que desde este ministerio se está realizando. Hay que reconocerle ese esfuerzo, sobre todo cuando el propio presidente de su partido, que no es precisamente proclive a poner en alza los méritos de este Gobierno, ha destacado el buen trabajo que se está haciendo en materia de seguridad vial; cuando alcaldes de su propio partido señalan lo acertados que son los planes de seguridad vial; cuando prestigiosas academias de negocios ponen las políticas de seguridad vial como el claro ejemplo de una política pública exitosa o cuando la sociedad civil reconoce el acierto de las medidas adoptadas. Entiendo, señor Souvirón, que no es fácil buscar argumentos donde no los hay, no es fácil presentarse en una comparecencia para buscar la forma de encontrar esos agujeros, que evidentemente sí existen; aun así, le agradezco su voluntad de llegar a acuerdos en esta Comisión, siempre la ha tenido y eso hay que reconocerlo, hemos llegado siempre a buenos acuerdos en esta Comisión, por lo tanto espero que así sea también en el futuro. Nos hablaba usted de renovar el parque de vehículos. Sabe que existe un plan para renovarlo; se puso en marcha el Plan VIVE por temas ecológicos y está el Plan E. Acerca del mantenimiento de carreteras sabe usted que este Gobierno ha hecho un gran esfuerzo en ese mantenimiento, y ahí está esa labor que se ha hecho.

Respecto a drogas y alcohol el señor Jané ha expuesto una medida aprobada recientemente que va a ayudar muchísimo sin duda a que se puedan realizar correctamente esos controles.

Quería acabar con la edad para conducir ciclomotores. Señor Jané, yo también provengo de una tierra, Cataluña, en la que hay muchos fabricantes de ciclomotores; es evidente que están atravesando por un momento difícil. En su momento se hizo una moratoria que el Gobierno consideró que era oportuna, y ahora quizá habría que volver a pensar si conviene o no tomar la decisión de volver a subir la edad de conducción de los ciclomotores, yo creo que sí; además, como usted sabe, asociaciones de víctimas como AP(A)T nos envió a todos los diputados una carta pidiéndonos que así lo hiciéramos. También prestigiosos clubes de automóviles, como el RACC, señalan los peligros que conlleva conducir ciclomotores a una edad tan temprana y lo equipara con las motos de gran cilindrada, con lo cual creo que hay argumentos suficientes para subir esa edad a los 15 años. Por lo tanto hay que pensarlo pero priorizando la seguridad sobre las condiciones económicas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Para contestar las intervenciones de los diversos grupos parlamentarios tiene la palabra el ministro del Interior, señor Rubalcaba.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Pérez Rubalcaba): Quisiera empezar por hacer una consideración de carácter general que no es otra que agradecer el tono y lo constructivo de las intervenciones que han tenido los distintos grupos parlamentarios en esta sesión. Creo que hay una coincidencia generalizada sobre la importancia que tiene que en este Congreso de los Diputados y también en el Ministerio del Interior vayamos incorporando a nuestros planes y estrategias de seguridad vial la preocupación por lo que pasa en las ciudades. He tratado de demostrar en mi comparecencia que lo hemos hecho así, pero es verdad que se puede poner más énfasis y podemos convertirlo en prioridades, y me parece que los datos que hemos manejado unos y otros en esta Comisión así lo aconsejan. El hecho de que se celebre esta comparecencia y de que vaya a haber a continuación comparecencias de expertos en esta materia, en definitiva, solo el hecho de que esta Comisión y el ministerio digamos que nos vamos a preocupar conjuntamente por lo que pasa en las ciudades en materia de seguridad vial va a tener con toda seguridad, por la experiencia que tenemos en esta materia, un efecto positivo, y entre otras cosas va a permitir que los ayuntamientos se acerquen al ministerio, que la colaboración sea cada vez mayor. Por tanto, creo que es atinado lo que hemos hecho y agradezco que sobre este tema, que era el central de esta comparecencia, haya un acuerdo más que significativo entre todos los grupos sin desconocer, como han dicho tanto el presidente de la Comisión como el señor Canet, que efectivamente estamos trabajando en un ámbito de

competencia municipal. Es verdad que alguna competencia tenemos sobre la materia, de hecho las leyes generales, la Ley de Tráfico, se aplican en los ayuntamientos, pero no es menos cierto que la gestión concreta del tráfico corresponde a los ayuntamientos y que una buena parte de la regulación es competencia de las policías locales y por tanto tenemos que ser extremadamente respetuosos con nuestro ámbito competencial. En todo caso la vía de la colaboración permite muchísimo trabajo conjunto y pienso que es un buen camino el que hemos iniciado en esta Comisión, sin perjuicio de que, como dije antes, no es la primera vez ni mucho menos que nos preocupamos por este tema de ayuntamientos y seguridad vial.

Después de esta cuestión de carácter general me voy a referir brevemente a las distintas intervenciones de los portavoces. Ya he hecho una referencia a la intervención del presidente y los temas competenciales, que nos tienen que preocupar. El portavoz del Partido Popular, señor Souvirón, criticaba la inexistencia de un plan estratégico, decía que no se pueden comprobar los objetivos; el señor Jané le recordaba que el principal objetivo del plan estratégico lo hemos cumplido de sobra, el 50 por ciento de fallecidos. Los datos son los que son y a veces van a favor y a veces en contra. En fin, en todo caso, admito que la idea es nueva, la hemos contado hoy por primera vez en esta Comisión, y creo que está llena de lógica, señor Souvirón; nuestro plan se incardina en el plan europeo, luego cada país tiene sus peculiaridades, pero no es menos cierto que compartimos también en materia de seguridad vial una política europea y hay normas comunes, hay diagnósticos comunes, hay muchas cosas de las que pasan aquí que pasan fuera; de hecho, nosotros hemos copiado cosas que se hacían fuera porque estaban bien. Por tanto, me parece que tiene muchísima lógica que nuestro plan de seguridad vial se incardine en un plan europeo y justamente proyecte en el plano nacional lo que Europa va a hacer para el conjunto de los países de la Unión e incorpore aquellas especificidades que creemos que hay que incorporar; creo que tiene una lógica y esa es la lógica en la que trabaja el ministerio. Es verdad que hay otra distinta, la suya, que usted ha expresado, que admito que también tiene su explicación, pero creo que la nuestra es más —lógica valga la redundancia—, por eso lo hemos adoptado así y eso no quita en modo alguno la capacidad de control de los grupos parlamentarios, que es evidente porque los datos, que son probablemente, la proyección más conocida y práctica de una estrategia de seguridad vial, son públicos y notorios.

Ya sé que usted no votó la ley, bien que lo siento. No sé qué piensan sus alcaldes, o mejor dicho, sí lo sé; en fin, estas contradicciones suceden en los partidos y yo lo respeto. Probablemente se ve distinta la cosa cuando uno tiene que gestionar que cuando no tiene que hacerlo, esas son las constricciones del poder y usted las tiene en los ayuntamientos y no en el grupo parlamentario, pero

en fin, seguro que usted también sabe lo que piensan sus alcaldes de la ley, no me voy a extender en esto.

Ha hecho a continuación unas excursiones —si me permite la expresión— por el tema de crisis y seguridad vial. En crisis llevamos dos años y los datos son los que son, por tanto con los datos en la mano podría decirle que parece que la crisis no afecta —entre comillas— a la seguridad vial. Es verdad que cuando presentamos los datos de accidentes y de fallecidos siempre hay alguien que dice: hay menos accidentes porque hay menos tráfico porque hay crisis, lo cual es contradictorio con lo que usted decía: hay crisis, luego va a haber más accidentes porque los neumáticos, porque los coches... En fin, ya nos aclararemos, no hay problema, la suerte que tenemos es que vamos a saberlo en unos meses, en un año. Lo que sí le puede decir es que hasta este momento y con el número de desplazamientos constante, estos meses del año 2010 están subiendo consistentemente un 1 ó 2 por ciento mes a mes, le puedo decir que nuestra política de seguridad vial sigue funcionando, y creo que la primera conclusión que he sacado en mi comparecencia en esta Comisión es que lo que hemos puesto en marcha no se ha agotado. No lo digo por esta Comisión, lo digo porque recuerdo que a los tres o cuatro meses de la puesta en marcha del carné por puntos ya leí algún artículo diciendo: se acabó. ¿Se acuerdan? Habían pasado meses y ya hubo quien vaticinó que el carné por puntos había acabado su efecto benefactor en el mes de julio del año que se puso en marcha. Yo me esforcé por explicar una y otra vez que una medida de un calado tan profundo tarda mucho en calar —valga una vez más la redundancia, hoy estoy especialmente redundante— y efectivamente así ha sido. Lo que trato de decir ahora es que la estrategia que entre todos hemos puesto en marcha —lo recordaba el señor Jané y es verdad, entre todos— tiene todavía recorrido; es decir, que los datos que manejamos día a día, mes a mes, demuestran que todavía nuestras medidas están funcionando; en otras palabras, que seguimos mejorando, lo que no quita para que no quepa dormirse en los laureles ni en modo alguno la autocomplacencia, que es algo que rechazo en el Ministerio del Interior y singularmente en esta área de la seguridad vial. Por tanto, de momento las cosas son así, lo que no quita para que sus preocupación sean plausibles y que merezca la pena reflexionar sobre sus argumentos. A continuación, me ha hecho un conjunto de sugerencias y con todo gusto las vamos a considerar en el equipo del ministerio. Tiempo tendremos de verlas, pero algunas de ellas tienen mucha razón. Estamos hablando con las asociaciones de fotógrafos para salir al paso de un problema que usted planteaba. En cuanto a las autoescuelas, tenemos una buena relación con las mismas. Sí quiero decirle que hay 7.500 autoescuelas en España y solo 200 se ocupan de los cursos de recuperación por puntos, y no es casual, es que queremos estar encima de eso. Por tanto, no vamos a hacer una habilitación con carácter general, porque eso tendría riesgos. Otra cosa es que esas 200 autoescuelas vayan aumen-

tando, pero estamos muy encima de aquellas que se ocupan de los cursos de recuperación porque creemos que debemos estarlo. Pero con carácter general, sí le digo que tenemos una buena relación con las autoescuelas. Por ejemplo, dentro de unos días, exactamente el día 22, vamos a anunciar en la cárcel de Ocaña un programa del que estamos especialmente satisfechos, en el que interviene Instituciones Penitenciarias, Tráfico, la Asociación de Autoescuelas, también la Asociación Española de Centros Médicos, para dar el carné de conducir a presos; en dos años entre 15.000 y 16.000 presos van a adquirir el carné de conducir. Esto les parecerá a ustedes sorprendente, pero tiene que ver con dos cosas muy importantes. Una, la voluntad reinsertadota del sistema penitenciario. Todo el mundo sabe que el carné de conducir es un elemento muy importante a la hora de buscar trabajo. Y dos, que en la población penitenciaria se da mucho el caso de gente que conduce sin carné, y fueron las autoescuelas y los centros médicos las que estuvieron en contacto y, al final, hemos llegado a un acuerdo. Doy este ejemplo para que vea que tenemos una relación fluida y continua con las autoescuelas y que la recuperación de puntos es una buena materia. No soy muy partidario de crear escalas de examinadores. Con carácter general no soy partidario de crear cuerpos y escalas y eso afecta a los examinadores, no soy muy partidario, lo que no quiere decir que no pueda pensar en ello y, por supuesto, reflexionar sobre todas las cosas que esta Comisión quiera plantear.

Sí soy partidario, *ma non troppo* fanático, de la conducción tutelada y, por tanto, ya le digo que no es una prioridad del ministerio. Tiene más ventajas que inconvenientes, pero no tenemos esto encima de la mesa. Si alguna vez lo comentamos, es porque merece la pena que estas cosas se reflexionen, pero no es un globo sonda, se lo aseguro. Además esa no es mi práctica preferida, más bien es una práctica que detesto en política, porque no conduce a nada, ni a globo ni a sonda, no vale para nada. Por tanto, no es eso, es solo una reflexión, y cuando un ministerio como el nuestro reflexiona, estas cosas salen. Entiendo que el director de Tráfico va a jornadas, como lo puedo hacer yo o el subsecretario, y comenta estas cosas con ánimo de pensar y reflexionar conjuntamente. Por tanto, tiene más ventajas que inconvenientes, pero no está en nuestra agenda en este momento.

Pusimos en marcha el carné por un euro al día y no funcionó, tuvimos que quitarlo. Hicimos una previsión presupuestaria y no funcionó, probablemente por razones burocráticas y también porque no contamos con la colaboración del sistema financiero, que digamos que no estaba en su mejor momento, lo que no quiere decir una vez más que no podamos volverlo a plantear. Si es una sugerencia, con mucho gusto vamos a reparar por qué no funcionó. De hecho, no funcionó y nos esforzamos, firmamos convenios con bancos y lo publicitamos, pero al final no funcionó. No sé si en este contexto de crisis económica merece la pena echarle un vistazo, pero lo

vamos a hacer, porque basta que usted nos lo diga para que reflexionemos sobre ello y lo miremos.

Finalmente, usted ha planteado un tema de drogas con el que estoy completamente de acuerdo y que es nuestra preocupación. Llevamos tiempo con ese asunto —lo ha recordado también el señor Jané— y, de hecho, hemos hecho campañas específicas y habrán visto algunos informativos en los que nos hemos esforzado por explicar lo que estábamos haciendo. Hemos hecho test específicos. Es verdad que teníamos un problema con la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que era tomar las muestras de saliva para analizar la droga, en concreto, cocaína y hachís, que son las drogas que estamos analizando. Y sí, comparto con usted esa preocupación. Estamos trabajando en un programa europeo. Habrá unas recomendaciones en septiembre, por lo que vamos a esperar, y a partir de ahí, aprovechando esta modificación que hemos introducido, vía Código Penal, en la Ley de Enjuiciamiento vamos a introducirnos en ese tema. Por tanto, comparto esa preocupación y es una de las líneas de trabajo que sin duda tenemos que poner en marcha; también hacía referencia a ello el señor Jané en su intervención.

Respecto a las ciudades, lo que ha dicho es parte de lo que estamos haciendo. No había pensado nunca, se lo reconozco, en darle un vistazo al carné por puntos desde la perspectiva urbana, pero puede tener alguna lógica y no me opongo en absoluto a hacerlo. Las cosas se hacen y se cambian cuando se pueden mejorar y, de hecho, algunos cambios hemos introducido ya. Por tanto, no me parece que no sea una reflexión oportuna y pertinente. Respecto a sus predicciones políticas, nada tengo que decir. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

A continuación, ha intervenido el señor Canet, que ha hecho unas reflexiones generales que comparto plenamente, que están en la línea de las mías y, en este caso, su experiencia es especialmente positiva, porque tiene experiencia municipal. Es verdad que no tenemos una perspectiva armonizada de la seguridad vial en los municipios. Desde el punto de vista legal, no se puede hacer, no tiene sentido, pero desde el punto de vista de cooperación y colaboración sí se pueden hacer muchísimas cosas y esa es la línea que hemos emprendido. Las jornadas de Gijón están en esa línea y también los convenios que he anunciado. En definitiva, vamos a ofrecer nuestra experiencia a los ayuntamientos para convertirnos en asesores y vamos a ofrecer también la posibilidad que tiene la Administración del Estado para organizar cosas que permitan intercambiar experiencias, porque lo que sí demostró Gijón es que hay muchos ayuntamientos haciendo cosas muy útiles y válidas que seguramente pueden funcionar en otros sitios. Le agradezco la intervención.

También le agradezco su intervención al señor Jané, que es un experto en esta Comisión, la conoce bien, la ha presidido y ha recordado que hemos cumplido, lo que no significa —lo decía él y yo lo vengo repitiendo— que debamos caer en la autocomplacencia, por el contrario

debe ser más bien un acicate. Tenemos que ser conscientes de que cada vez que avanzamos nuestro margen se reduce, pero seguimos avanzando y ciertamente hay que darle vueltas a todo lo que hacemos e intentar mejorarlo en este espíritu de consenso que preside esta Comisión y que tan útil es desde el punto de vista político. Sé que estamos en un tema transversal; estoy absolutamente de acuerdo con usted. Para lo bueno y para lo malo, cae en Tráfico y en Interior; hay veces que es bueno y otras que es malo, porque hay nevadas, accidentes; en fin, hay de todo, porque las carreteras dan mucho, pero es así y yo asumo gustosamente sus sugerencias.

En cuanto a los radares, ya he dicho en esta Comisión que los radares se ponen porque lo deciden las comisiones provinciales de Seguridad Vial, donde están el subdelegado, la Guardia Civil, el titular de la carretera. Es verdad que cuando se decide poner un radar se revisa la velocidad y se confirma, todo eso se hace. Lo que sí quiero que quede claro, señor Jané, es que está descentralizada la decisión porque nos parece que debe estarlo y que lo último que anima a las autoridades que deciden eso es el afán recaudatorio, y desde luego no al Ministerio del Interior. Jamás le he preguntado al director de Tráfico cuántas multas se ponen o si es bueno cambiar los radares para poner más multas, jamás, no es ese el tema y ya lo he dicho muchísimas veces. El ministerio, el Estado en general recauda una cierta cantidad por multas, que ahora además se va a destinar a seguridad vial de acuerdo con la nueva ley, y no es nuestro afán el recaudatorio, para nada, el afán es básicamente evitar accidentes. La multa, como toda sanción, tiene un carácter preventivo, esa es la finalidad y ya lo he dicho muchas veces. Ya sé que popularmente, en los bares —y lo sé porque aunque voy poco a los bares, cuando voy me lo dicen—, se dice: queréis recaudar más, nos exprimís, etcétera. Pues no, no es el objetivo ni la preocupación del ministerio, ni lo ha sido cuando hemos cambiado la ley. Y la prueba, como he dicho en varias ocasiones, es que si miramos la ley en su conjunto probablemente perdamos recaudación, porque las medidas que hemos puesto para facilitar que la gente pague nos van a dar como resultado que vamos a recaudar menos, pero es que la recaudación no es importante, lo importante es que la gente pague. Lo importante es que la gente pague, porque el acto de pagar es un acto en el que se produce una concienciación inevitable en relación con las normas tráfico que hay cumplir. Por tanto, no van por ahí los tiros. Fíjese, señor Jané, yo estoy dispuesto a considerar cualquier medida que esta Comisión estime oportuna en relación con la velocidad, pero no me gustaría que el mensaje político que diéramos fuera que esto de la velocidad no es importante, porque creo que es justo lo contrario, es muy importante. Es verdad que hoy todavía un porcentaje altísimo de accidentes se produce porque la gente va por encima de la velocidad autorizada. Esto creo que debemos decirlo una y otra vez. Hay sugerencias de todo tipo en relación con la velocidad, hay discusiones

pertinentes sobre si hay que ir a 120 o a 130, sobre si en Austria... Me parece que todo eso son discusiones oportunas, pero quiero que quede claro —me gustaría que fuera el mensaje unánime y estoy convencido de que toda la Comisión lo comparte— que correr es muy malo, que correr por encima de la velocidad permitida es muy malo, que cualquier mensaje que se transmita en dirección contraria, de flexibilidad y que implique una cierta permisividad es un mensaje equívoco, y por eso lo recuerdo.

Ciclomotores. Aquí estamos, como suele pasar muchas veces en una decisión de esta naturaleza, entre dos aguas; los fabricantes quieren 14 años y el resto del mundo quiere 16 —y al decir el resto del mundo me refiero a asociaciones de víctimas, colegios, padres de familia, todo el mundo relacionado con la seguridad vial. Los fabricantes razonablemente piden 14 y en estas épocas que corren entiendo que lo pidan con más énfasis todavía. Nosotros al final optamos por una decisión salomónica, lo cual a veces en política es la peor de las decisiones, que fue 15 años, y además dimos una moratoria de dos años y medio, que ahora se acaba. Yo a priori me inclino por no ampliar la moratoria. Como siempre, no seré yo quien deje de escuchar a ningún miembro de esta Comisión, pero creo que han sido dos años y medio de una decisión que finalmente no es la que pide el conjunto del tejido asociativo que se mueve en seguridad vial, incluidos los colegios y los padres, que piden 16 años. Hemos ido a una posición intermedia que creo que es justa. Por tanto, ya le digo que a priori me inclino por esta y así se lo he hecho saber al Gobierno catalán, que se ha dirigido a mí en varias ocasiones en relación con este tema. Entiendo la preocupación, es verdad que hemos dado dos años y medio de moratoria, pero inicialmente me inclino por no modificarla.

Respecto al tema de las ciudades, ha dicho usted una cosa que está muy puesta en razón. Es verdad que probablemente la gente conduce por la ciudad de una forma más distraída que por la carretera y que cuando uno sale a la carretera inmediatamente parece que se tensa. Tiene razón y de hecho en las ciudades una de las causas fundamentales de los accidentes es justamente que la gente va distraída. Tiene usted razón también en lo del móvil y en lo del semáforo, todo eso es completamente cierto. Hemos hecho alguna cosa, alguna campaña de seguridad vial en relación con el tema de las distracciones, y tomo buena nota de esa sugerencia, que ciertamente es muy pertinente. El tema de la droga ya he dicho que nos preocupa a todos y creo que tenemos que tomárnoslo en serio. Así va a ser.

Finalmente, me hacía una sugerencia sobre la seguridad vial y la educación obligatoria y hacía referencia a mi conocimiento del mundo educativo. Es verdad que lo tengo, estuve diez años en esa casa y anteriormente ocho años dando clase, o sea que son unos cuantos trabajando sobre ese tema. También es verdad que la edu-

cación tiene una presión terrible y es que cada cosa nueva que aparece inmediatamente queremos que se refleje en el horario escolar. Eso lo viví como ministro de Educación. Te venía la asociación de economistas y te decía: ¿cómo puede un niño acabar la educación secundaria sin saber lo que es la inflación o el PIB? Tiene razón. La asociación de informáticos: ¿cómo puede acabar un niño la educación secundaria sin manejar la informática? Tiene razón. Pero cómo es posible que en el horario escolar no haya ecología, si la ecología es la vida, etcétera. Pues tiene razón. Pero luego, claro, ¿qué quito? ¡Ay amigo! Como se te ocurra tocar una hora de cualquier materia, inmediatamente te sale la asociación de profesores diciendo: ¡Cómo es usted tan bárbaro de quitar una hora de tal o cual materia! Al final, el horario escolar es el que es, no podemos embutir a los niños más horas y más horas y más horas. En definitiva, la presión para entrar en la escuela es mucha y la presión para salir es cero. Por ello tiendo a ser también en eso muy cuidadoso. Ahora; ¿qué quiere que le diga? Si a mí me dejaran el currículum de la educación para la ciudadanía —bueno, algo conseguí meter, en el currículum básico aparecen cosas de seguridad vial—, claro que metería seguridad vial, sin duda. Y de hecho sabe usted que tenemos un convenio con Educación y que potenciamos un premio en los colegios, en los públicos y en los privados, que funciona bastante bien. Claro que hay que introducir la seguridad vial en la escuela, la educación vial en su conjunto, y también la educación para la seguridad, de la cual la seguridad vial es una parte. Estoy absolutamente de acuerdo con usted. De ahí a declararlo obligatorio creo que hay un paso, pero, en fin, toda sugerencia, toda iniciativa en esa materia cuenta con mi absoluta predisposición favorable, se lo puedo garantizar.

Termino ya con el agradecimiento al señor Corcuera por su apoyo y por su intervención. Creo que efectivamente ha hecho un recorrido sustancioso de lo que se ha hecho y, sobre todo, de lo que queda por hacer. Ha puesto sobre la mesa un conjunto de temas en relación con la seguridad urbana o la seguridad en vial en las ciudades que debe formar parte de nuestro plan trabajo, del calendario de trabajo para los próximos meses.

Reitero mi agradecimiento a todos los portavoces por sus intervenciones.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que ha sido tan exhaustiva la intervención del señor ministro que no procedería en principio utilizar ningún turno, ni de los formales ni de los que se usan aquí habitualmente extra forma. Quiero agradecer al señor ministro la prolijidad de su información y esperar que vuelva, él o su sucesor —quien fuera—, si alguna de las predicciones aquí comentadas se producen. En todo caso mucha suerte.

Gracias a todos.

Era la una y diez 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**