



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2012

X Legislatura

Núm. 135

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 4

celebrada el miércoles 20 de junio de 2012

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora directora general de Tráfico (Seguí Gómez), para:

- **Informar de los planes y actuaciones que va a llevar a cabo al frente de la Dirección General de Tráfico. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000047). 2**
- **Explicar las medidas de impulso en materia de seguridad vial, así como las políticas de movilidad sostenible de la Dirección General de Tráfico. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/000076). 2**

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar inicio a esta sesión de la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, que cuenta con la comparecencia de la señora directora general de Tráfico, del Ministerio del Interior, a quien damos la bienvenida a la Comisión.

Quisiera antes de iniciar la sesión dar también la bienvenida a todos los señores y señoras diputados y diputadas miembros de la Comisión, a las personas que nos han pedido estar presentes, representantes de distintas asociaciones. Siguiendo una tradición de esta Comisión nos ha parecido que su presencia hoy aquí es una presencia que contribuye a los objetivos de la propia Comisión y yo les doy la bienvenida. Tenemos aquí a doña Ana María Novella, presidenta de Stop Accidentes, y también de esta organización a doña Rosa María Trinidad Coronado y doña Ana Gallán de Miguel. Bienvenidas, su presencia aquí es especialmente importante para nosotros, creo que su testimonio y su trabajo resultan de un gran valor y además nos dan a todos una responsabilidad añadida en nuestros trabajos y espero, por tanto, que los trabajos de esta Comisión en absoluto defrauden las expectativas que ustedes tan justa y dignamente representan. Por tanto, bienvenidas y, repito, espero que podamos contribuir a los objetivos de su institución. También están presentes don José Miguel Baez Calvo, presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas, un viejo conocido de la Comisión a quien le damos la bienvenida, y don Fernando Santamaría Pastor de RACC y don Antonio Lucas García y don Tomás Santa Cecilia Mateos de RACE. Bienvenidos también a la Comisión. Y del equipo de la Directora General también están presentes algunos que ya son conocidos de nuestra Comisión por cuanto nos trataron realmente muy bien el día que visitamos la Dirección General de Tráfico, tenemos aquí a la subdirectora general de Intervención, al secretario general, vocal asesora del Gabinete de Dirección, subdirector general de Gestión de la Movilidad, director de la Oficina de Comunicación, jefe de la Unidad de Coordinación de Investigación, consejero de Información, subdirectora general de Análisis y Vigilancia Estadística, asesor parlamentario, jefe de la Unidad de Normativa y subdirector adjunto de Estrategias. A todos ellos bienvenidos a la Comisión. Y ya, sin más, vamos a dar inicio.

Saben, señoras y señores diputados, que tenemos una comparecencia de la directora general de Tráfico solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista y otra solicitada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Vamos a sustanciarlas conjuntamente; va a tener en primer lugar la palabra la señora directora general, luego vamos a seguir de menor a mayor por los grupos solicitantes, el Grupo Parlamentario de CiU y el Grupo Parlamentario Socialista, y luego vamos a seguir, también de menor a mayor, con el resto de los grupos para acabar lógicamente con el Grupo Parlamentario Popular.

Tendrán un tiempo de diez minutos. Saben ustedes de la liberalidad de esta Presidencia, que siempre es correspondida con la responsabilidad de los grupos. A partir de estas intervenciones va a tener la palabra la señora directora general y si posteriormente hubiera lugar a alguna réplica, a alguna aclaración, daríamos un turno extraordinario y breve a los grupos para que pudieran repreguntar a la señora directora general, que lógicamente cerraría la sesión. Sin más, bienvenida señora directora general y tiene usted la palabra.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO** (Seguí Gómez): Gracias por sus palabras introductorias, señor presidente.

Comparezco ante ustedes a petición del Grupo Parlamentario Socialista para informar de los planes y actuaciones que voy a llevar al frente de la Dirección General de Tráfico y a petición del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió para explicar las medidas de impulso en materia de seguridad vial, así como las políticas de movilidad sostenible de la Dirección General de Tráfico.

Se cumplen hoy ciento treinta y ocho días de la publicación en el BOE de mi nombramiento, en un año especial en que aún no tenemos aprobada la Ley General de Presupuestos. En esta comparecencia planeo cubrir varios aspectos, que incluyen un repaso a las cifras de siniestralidad hasta el momento, las generalidades del organismo que me honro en dirigir, los retos internacionales y propios que planeamos asumir y las acciones que planeamos potenciar.

Respecto de las cifras de siniestralidad, hasta el lunes 16 de junio, el lunes pasado, una comparativa de las muertes reportadas hasta las ocho de la noche, lo que habitualmente llaman en los medios las muertes a veinticuatro horas, con aquellas contrastadas para el 2011 en vía interurbana muestra una reducción neta del número de fallecidos de veinticuatro o, lo que es lo mismo, un 4%, repito, respecto del año anterior. Esta reducción ha sido así todos los meses, salvo en el mes de abril, en que hubo un ligero repunte —recordarán ustedes la Semana Santa de este año, coincidiendo en otro mes con respecto del año pasado—.

Más allá del continuado descenso global de las cifras de víctimas mortales, me gustaría hacer ahora comentarios acerca de dos hechos diferenciales de estos datos. En primer lugar, un análisis geográfico del lugar de ocurrencia de estos accidentes mortales. Nótese que la reducción del 4% no es sino una media ponderada de una reducción del 8,3% en las áreas geográficas que son competencia plena de la Dirección General de Tráfico en cuanto a monitorización y vigilancia de las carreteras, una reducción del 5% en la siniestralidad reportada desde el País Vasco y un aumento del 17,1% en la mortalidad desde Cataluña, donde saben ustedes que las materias de educación vial y vigilancia en la carretera están transferidas desde hace unos años. Un análisis aún más desglosado de estos accidentes según provincia muestra que esta distribución global neta lo es en realidad en 29 de nuestras 50 provincias, mientras que en

las otras hay aumentos que oscilan entre 13 muertos más en la provincia de Lérida hasta un muerto más en Santa Cruz de Tenerife y Guipúzcoa. Podría relatarles provincia por provincia y los aumentos, pero eso lo podrán ustedes ver en detalle en el texto de la ponencia.

Con estos dos párrafos que acabo de describir he mencionado las diferencias en números absolutos entre los períodos comparables del año pasado y este año al modo y manera que están ustedes más acostumbrados a ver en las diferentes publicaciones, mientras que en las siguientes figuras que les vamos a mostrar les enseñamos análisis adicionales donde pueden ver además de la provincia donde han ocurrido las muertes, análisis por tipo de vía donde estas han ocurrido. La primera diapositiva les muestra la distribución en carretera convencional y lo que pueden ver es cómo el análisis de cuatro años consecutivos —desde el 2008 hasta el 2011 analizando tendencias temporales— nos indica que hay un número de provincias, señaladas en azul oscuro, donde el número de muertes reportadas es inferior a aquel que sería esperado de continuar las tendencias del pasado, mientras que en las provincias señaladas en azul claro hay un número de fallecidos comparable, perfectamente comparable con aquel acaecido en años anteriores y las provincias señaladas en rojo son aquellas que muestran un repunte en el número de víctimas por encima de aquel esperado históricamente. Si bien este es el análisis para carretera convencional, me gustaría enseñarles ahora lo que está ocurriendo, las muertes en autovía, donde pueden ver que hay más provincias donde se está produciendo este aumento, y la tercera y última de las gráficas, las muertes en autopista. Aprovecho para recordarles que el 79% de los fallecidos lo son en vía pública no urbana, la que llamaríamos tradicionalmente carretera secundaria.

Más allá de la distribución geográfica y la localización o tipo de carretera en que ocurren estas muertes, permítanme presentarles algunas cuestiones adicionales respecto de las características de las víctimas y de los accidentes a fin de ayudarnos a entender la realidad. Respecto a los fallecidos reportados en 2011 podemos señalar el hecho de que un 22% de ellos eran mujeres, más del 54% tenían más de cuarenta años y aproximadamente un 21% de estos fallecidos tenían más de sesenta y cinco años. Podemos destacar que el 60% de las víctimas mortales ocurren entre las 7:00 de la mañana y las 7:00 de la tarde. En las mejores estimaciones con los sistemas actuales anotar que un 10% de estas muertes lo son en el transcurso de viajes relacionados con el trabajo y que la diversidad de usuarios señala el alto porcentaje de motoristas, ciclomotores y motociclistas, peatones y pasajeros de vehículos, amén de un 3% de víctimas mortales que son ciclistas.

Como explicaré más adelante, la razón fundamental por la que aún no podemos cerrar el anuario 2011 tiene que ver con el retraso en la obtención de datos, de siniestros ocurridos sobre todo en municipios, y me referiré, por ejemplo, a nuestras recientes conversaciones con el Servei Català de Trànsit en relación a las dificultades que tenemos

en recabar cierta de esa información, como tienen ellos. Confiamos que, igual que otros años, podamos presentar este documento en septiembre, aunque estamos trabajando diligentemente para mejorar esa temporalidad en años futuros. Por cierto, en este anuario que ya presentemos en septiembre ampliaremos información sobre la posición de la mortalidad por accidentes de tráfico respecto de otras causas de mortalidad en la población, se presentarán distribuciones porcentuales de lesiones en las víctimas no mortales según región corporal, se informará de los diferentes indicadores que tenemos la obligación de reportar a instituciones internacionales y monitorizaremos el progreso en los propios indicadores recogidos en el Plan estratégico de Seguridad Vial de nuestro país. Así pues, el hecho constatado es que en el mejor de los escenarios el reto que tenemos en estos momentos en España es que existen unos 2.500 fallecidos al año y al menos 25.000 ingresados hospitalarios y que de la experiencia hasta el momento se recaba que aproximadamente 133.000 personas tienen una discapacidad permanente por lesiones que sufrieron en un accidente de tráfico en algún momento de su pasado. Esto, además de hablar de 80.000 incidentes de tráfico, de los cuales aproximadamente 75.000 de ellos generan retenciones y obstrucciones a la circulación que sin tener una consecuencia directa sobre la salud de la población sí que lo tienen sobre otros parámetros de nuestra calidad de vida. Todo esto en un contexto donde tenemos unos 315.000 kilómetros de vía pública de los cuales aproximadamente 150.000 lo son en vía urbana, 150.000 en carreteras interurbanas convencionales y el resto en vías de alta capacidad. Tenemos unos 30 millones de vehículos circulando, entre particulares y profesionales, y 25 millones de nacionales con algún tipo de permiso de conducir, amén de una población de 46 millones de habitantes a los que tenemos que proteger, tanto como ocupantes y peatones como usuarios de otros medios de transporte y a otros tantos millones de turistas, muchos de los cuales circulan en nuestro país en sus vehículos o alquilan vehículos en nuestro país y también sufren las consecuencias de estos accidentes. Si bien las lesiones por accidente de tráfico y en particular las mortales se han reducido considerablemente en estos últimos años, lo cierto es que aún constituyen la sexta causa de muerte en nuestra población. Se estima que cada fallecido viene a tener un coste para la sociedad de aproximadamente 1.300.000 euros y que en conjunto el coste de asistir a las víctimas y de la congestión podría alcanzar entorno a un 4% de nuestro PIB.

El tiempo pasa y numerosas medidas adoptadas en el pasado han atajado los grandes riesgos de algunas bolsas de la población especialmente afectadas. Atrás quedan el 4% de alcoholemias positivas en controles al azar en la carretera o el casi 31% de fallecidos en que contaba como factor concurrente en su accidente la velocidad inadecuada para las características de las vías. Aun así, tenemos dos grandes retos por delante, el primero y más relevante el de atajar los pequeños riesgos individuales que nos afectan a todos, a los peatones en la ciudad, a

las personas que se desplazan hacia y desde sus trabajos, a los 100.000 conductores que aún dieron positivo en alcoholemias al azar a pie de carretera, al 20% de los conductores que dan positivos a controles de droga al azar o al casi 30% de pasajeros que aún no usa su cinturón de seguridad. Desde la Dirección General de Tráfico queremos contribuir significativamente al reto de una movilidad segura para nuestros ciudadanos. Los cincuenta y tres años de historia de la institución nos hacen fuertes en memoria histórica y capacidad, así como en cobertura geográfica.

Pero sería injusto no mencionar aquí y ahora la situación en que la institución se encuentra. En primer lugar, en cuanto a recursos humanos, comentaré que la Dirección General de Tráfico cuenta con 15.000 personas, 5.000 empleados públicos y 10.000 miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, aunque en los últimos años hasta 500 de nuestros empleados públicos se han marchado, generando así la imperiosa necesidad de, por un lado, reorganizar nuestras tareas y, por otro, estimular su retorno. En segundo lugar, mencionar que nuestro presupuesto neto para 2012 es de 724 millones de euros, de los cuales, pese a una ingente tarea de ordenación y estructuración, tenemos un 100% del capítulo 2 y un 85% del capítulo 6 comprometidos, dejando a este nuevo equipo con una capacidad de gestión nueva de 15 millones; es decir, pasamos de 724 potenciales a 15 millones reales para nueva intervención. Esta realidad económica ha hecho necesaria la adopción de medidas de austeridad resumidas en una instrucción interna, además de la ordenación y racionalización del uso del patrimonio y de otros bienes del organismo.

Tenemos también unas competencias legales algo fragmentadas, tanto en contenido como en ámbito geográfico. Figura en una de las tablas que se les presentan ahora. Por ejemplo, tenemos competencias sobre la obtención y reobtención de todos los permisos de conducir, salvo los de transporte profesional. Vigilamos toda la red viaria, salvo la de Cataluña, País Vasco y algunos municipios con competencia propia. Tenemos competencia sobre la señalización variable de vías de alta capacidad, salvo en Cataluña y el País Vasco. Tenemos competencia sobre la autorización de todos los vehículos que circulan en nuestro país, pero no sobre la calidad y seguridad de los que permitimos circular.

Vivimos en un mundo global y cualquier planteamiento desde la Dirección General de Tráfico tiene que responder y justificarse ante organismos supragubernamentales como la Unión Europea y las Naciones Unidas. Fue la Asamblea General de Naciones Unidas quien formuló la declaración del período 2011-2020 como el Decenio de acción para la seguridad vial. En esta resolución se solicitó a la Organización Mundial de la Salud y a otras comisiones regionales de Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados, preparasen un plan de acción del decenio como documento orientativo. Este plan tiene la finalidad de facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas de modo que se

alcancen las metas y objetivos de este decenio, estabilizando y posteriormente reduciendo las cifras previstas de víctimas mortales en accidente de tránsito en todo el mundo, aumentando así las actividades en los planos nacionales, regionales y a nivel mundial. El plan está destinado a un amplio público, incluidos los gobiernos nacionales, la sociedad civil y las empresas privadas que deseen ajustar sus actividades a este objetivo común y mantiene una perspectiva genérica y flexible. El principio rector es el de sistema seguro y propone varias acciones a los Gobiernos, que incluyen, por ejemplo, la aprobación de legislación relativa a la seguridad vial, la adherencia y aplicación de los principales acuerdos y convenciones internacionales, la formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles, que se fijen metas ambiciosas pero factibles que refuercen la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial, que se mejoren la calidad y recopilación de los datos, se evalúen los avances y el desempeño de las medidas establecidas, se fomente la mayor financiación destinada a la seguridad vial y, por último, se desarrolle esta capacidad a todos los niveles, en todos los ámbitos y, repito, internacionalmente. Y tal y como señala la tabla que les mostramos, nuestro grado de adscripción a estas propuestas es elevado pero no suficiente y mucho menos completo. Naciones Unidas propone en realidad el desarrollo de este plan a través de cinco pilares: gestión de la seguridad vial, vías de tránsito y movilidad más segura, vehículos más seguros, usuarios de vías de tránsito más seguros y mejora de la respuesta tras los accidentes. Como ya se ha señalado anteriormente, pese al interés legítimo de la Dirección General de Tráfico en todos estos pilares lo cierto es que la situación actual nos concede competencias legales algo fragmentadas, que en todo caso intentamos resumir en esta diapositiva haciendo coincidir nuestras competencias que ya he mencionado antes con estos pilares.

Junto con las recomendaciones de Naciones Unidas existe la estrategia de la Unión Europea, que también aboga por un enfoque coherente, global e integrado que tenga en cuenta sinergias con otros objetivos políticos. De acuerdo con el principio de subsidiaridad, las acciones que se describen deben aplicarse al nivel más adecuado y utilizando los medios más pertinentes en cada caso. Es en el marco de estas orientaciones que la Comisión consideró que se deben emprender con carácter prioritario tres tipos de acciones: el establecimiento de un marco de cooperación estructurado y coherente basado en las mejores prácticas de todos los estados miembros, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables, en particular motociclistas, cuyas estadísticas sabemos todos que son especialmente preocupantes, y la adopción de una estrategia sobre lesiones y primeros auxilios para abordar la necesidad urgente y creciente de tratar a los heridos en accidentes de circulación. En España podríamos resumir que nos hemos adscrito sustancialmente a estas recomendaciones europeas.

Esta vocación de mejora en la seguridad vial se plasmó en nuestro país en un plan estratégico de la Dirección General de Tráfico recientemente aprobado por el Consejo de Ministros, en febrero de este mismo año, y que usando las cifras españolas de 2009 como base incluye como concreción los siguientes retos: bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes, reducir el número de heridos graves en al menos un 35% con respecto de la cifra basal, que no haya ningún niño fallecido en accidente de circulación sin uso de sistema de retención infantil, que al menos haya un 25% menos de conductores jóvenes fallecidos o heridos graves en fin de semana, que haya una reducción de al menos un 10% en los conductores que fallecen que tienen más de sesenta y cuatro años —les recuerdo que actualmente un 21% de los fallecidos tienen más de sesenta y cuatro años—, que haya una reducción del 30% en fallecidos por atropello, y así sucesivamente en unos objetivos estratégicos que, no tengo ninguna duda, los miembros de la Comisión conocen de primera mano. Por evaluar nuestro progreso en el primero de estos indicadores les comentaré que, con las cifras provisionales que estamos manejando, de esa tasa por millón de habitantes de 59 muertos en 2009, estamos actualmente en 45 muertos por millón de habitantes, repito, cifras provisionales que estamos barajando en la producción de este anuario a publicar.

Nuestro plan de acción, más allá de la ratificación de estos indicadores, va encaminado a cuestiones que afectan a lo económico, a lo humano, a lo estructural y a lo actitudinal. En los recursos económicos me gustaría mencionar que hemos completado una gran renegociación de numerosos contratos, tenido que cancelar otros muchos, convalidado gastos de 2011 y recién iniciado una programación presupuestaria para 2013 según las indicaciones del Gobierno. Proponemos medidas en los sistemas administrativos que mejoren nuestra capacidad para ejercer la potestad sancionadora frente a grupos de usuarios para los que se ha constatado que gozan de facto de impunidad: los conductores extranjeros, ciertos colectivos de conductores nacionales y resolver sanciones todavía pendientes de tramitación.

Respecto de las sanciones a extranjeros se ha constatado que gozan de esta impunidad, tanto cuando circulan en sus propios vehículos con matrícula extranjera como cuando alquilan vehículos en territorio nacional. Para los aproximadamente 20 millones de extranjeros que viajan en sus propios vehículos la Dirección General de Tráfico, como ya han hecho el Departamento de Tráfico del Gobierno Vasco o el propio Ayuntamiento de Palma de Mallorca, va a buscar un sistema de colaboración público-privada para gestionar las infracciones que cometen estos conductores. Este no es un problema únicamente español. En la gran mayoría de países de nuestro entorno se está trabajando en estas fórmulas, que ya han sido tratadas en una directiva europea, la del 2011/82. Hay que actuar para corregir esta situación, puesto que en algunas de nuestras provincias casi la

mitad de los vehículos captados por nuestros radares son de matrícula extranjera.

Respecto de las sanciones a nuestros propios conciudadanos, un aspecto mejorable en la gestión de los procedimientos administrativos que es competencia de la Dirección General de Tráfico es el de la mejora en los domicilios que tenemos para nuestros ciudadanos. Aunque todo titular tiene la obligación legal, según lo dispuesto en el artículo 59 bis de la Ley de Seguridad Vial, de informar a la Dirección General de Tráfico de un cambio de domicilio, lo cierto es que esta es una obligación frecuentemente incumplida. No tener los domicilios actualizados conlleva que entorno al 15% de nuestros procedimientos administrativos no llegue a sus destinatarios. Dado que el domicilio del padrón municipal es el domicilio por excelencia para la ciudadanía, se propone una modificación legislativa que permita tomar directamente el domicilio del Instituto Nacional de Estadística para el Registro de conductores y asegurar de esta forma que los procedimientos lleguen a sus destinatarios mejor y más rápidamente. No quisiera obviar en esta etapa la necesidad de desarrollar un programa para procesar una bolsa de 80.000 recursos pendientes de tramitación.

En poco más de dos años desde su puesta en marcha el Tablón Edictal de sanciones de tráfico se consolida como el medio moderno y rápido donde el ciudadano puede consultar si tiene alguna sanción, claro está, en caso de que esté interesado en consultarlo. Mediante una única consulta en Internet ya puede saber si tiene una multa en la Dirección General de Tráfico del Servei Català de Trànsit, del Departamento de Tráfico del Gobierno Vasco o de los ayuntamientos de Madrid, Barcelona, Sevilla, San Sebastián, Valencia y Zaragoza. Con la reciente publicada ampliación de este plazo al 25 de mayo de 2014 confiamos que el resto de municipios de nuestro país se suscriba a este sistema.

El conjunto de estas medidas supondrá una mejora cualitativa importante en la aplicación del proceso sancionador y su capacidad ejemplarizante. Por supuesto, también contribuirá a generar más recursos que podamos dedicar a materias de seguridad vial.

Más allá de la publicación de las posibles sanciones nos proponemos también potenciar el centro Estrada para la tramitación de procedimientos sancionadores de ayuntamientos de todo el país, así como replantear su actual estructura financiera para agilizar su gestión.

Nuestra vocación de Administración electrónica se plasma en el hecho constatado de que en lo que llevamos de 2012 prácticamente el 86% de las casi 450.000 matrículas, el 60% de los pocos más de 450.000 informes, el 85% de unas 260.000 bajas, el 61% de casi 1.000.000 de denuncias telemáticas de PRIDE o el 95% de prácticamente 1.500.000 revisiones realizadas hasta el 31 de mayo ya se han realizado de este modo.

Por último, pero no menos relevante en este bloque de recursos económicos o de retos económicos y dado el avance en la Administración electrónica y la reconfigura-

ción de tiempo y de personal, es mencionar que hemos puesto en marcha un proyecto para revisar los costes de producción de tareas administrativas de nuestro organismo y tal vez, a la vista de los resultados, modificar la Ley de Tasas. No descartamos el investigar acerca de posibles vías adicionales de ingresos para la institución, colaborando formalmente con instituciones supranacionales interesadas en avanzar en temas de seguridad vial en países donde la siniestralidad es todavía más gravosa.

Paso a nuestros retos en recursos humanos. La simplificación de nuestra estructura, publicada en un real decreto de febrero, constata la reducción de seis subdirecciones generales a las actuales cuatro mencionadas ya por el presidente de la Comisión al abrir la sesión, pero además se han creado dos unidades, una de investigación y otra de normativa, y se han reconfigurado seis de las que ya existían en la casa: informática, internacional, víctimas, educación, comunicación y la propia Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. La nueva filosofía y visión de esta dirección hace necesario un proceso de revisión de plazas para adecuarlas a la nueva estructura y a la necesidad de cambios, que se traslada también a nuestras oficinas locales, a las jefaturas provinciales de tráfico, donde, como ya hemos señalado, cada vez más de las tareas, al ser telemáticas, permiten la liberación de personal antiguamente dedicado a estas labores. De este modo estamos reforzando y potenciando las unidades de seguridad vial que existen en estas jefaturas provinciales y en concreto estamos potenciando el establecimiento de unidades de asistencia a víctimas, como ya se anunció hace escasas semanas, y la ampliación en contenidos y en personal de las unidades de educación vial e investigación; es decir, educación, investigación, seguridad y, repito, la novedad, asistencia a víctimas. También planeamos reducir las cargas administrativas que soporta la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para potenciar su presencia en las vías, que es donde tiene que realizar una serie de cometidos para los que son insustituibles.

Respecto de la orientación del organismo, comentaré que a nivel de organización interna hemos creado varios comités que se reúnen bien semanalmente, como es el caso del comité de dirección, bien mensualmente, como son los comités de seguridad vial, ejecución presupuestaria, modernización administrativa y comunicación. Como repetiré más adelante, nuestro objetivo es la coordinación y transparencia en el equipo directivo.

Desde mi nombramiento llevo atendidas 131 visitas de personas y asociaciones externas a la organización y al ministerio. Estas entrevistas me han permitido ampliar mi visión de la institución, a la que conocía como investigadora en materia de seguridad vial.

En la Dirección General de Tráfico sentimos todos y cada uno de los incidentes que causan dolor y daño a las personas, sentimos el máximo respeto por cada una de las vidas perdidas y trabajamos para reducir la carga de dolor asociada a la siniestralidad, a la par que seguimos trabajando para facilitar la movilidad de la población,

uno de sus derechos fundamentales. Es precisamente desde el profundo dolor que ponderamos la información recibida para ir modelando la estrategia de la institución en esta nueva fase. Por ello las decisiones estratégicas no se toman improvisadamente y, por tanto, más allá de tener canales de comunicación abiertos y fluidos, el comentar el número de fallecidos en un fin de semana en concreto puede ser contraproducente en cuanto que agotamos al público con explicaciones más o menos volátiles. Las tendencias son las que tenemos que ir monitorizando y contrastando con lo que sabemos ya completamente implementado, posiblemente agotado o tal vez pertinente y novedoso. Por ejemplo, pese a que siempre se menciona la naturaleza multicausal del problema de las lesiones por accidente de tráfico, es fácil encontrar explicaciones que abusan del equívoco posible entre la mera coincidencia temporal de circunstancias, una posible correlación entre eventos y la verdadera relación de causa-efecto entre ellos. Por ejemplo, destaco el hecho de que a las múltiples justificaciones dadas a las cifras descendentes de mortalidad de los últimos años, pocas veces se ha integrado en esta ocasión la evidencia simultánea del descenso en el volumen de tráfico allá donde lo hemos podido medir, un descenso que en estos momentos se cuantifica en un 4%, tal y como se refleja. Y, repito, aquí no estoy infiriendo causalidad, estoy de nuevo aportando coincidencia, pero las coincidencias hay que analizarlas rigurosamente para ver cuándo y dónde devengan en causas.

La estructura orgánica, la Administración electrónica —que además de liberar personal mejora la calidad y accesibilidad de nuestros datos y agiliza los trámites— y esta nueva orientación más reflexiva buscan como efecto la acción más coordinada y eficiente para el beneficio de la población. El gran reto que tenemos por delante es reducir las víctimas mortales y no mortales, sea en los términos descritos en los indicadores del plan estratégico o más allá de esos mismos indicadores, pero para ello tenemos una serie de condicionantes. De los 33 millones de vehículos registrados el 70% tienen una antigüedad de siete o más años. Estamos asistiendo a un aumento progresivo de otro tipo de vehículos compartiendo el espacio público con los vehículos motorizados, con los vehículos tradicionales. Todo esto en un escenario donde tenemos aproximadamente 167.000 kilómetros de vía pública interurbana con más de 80 titulares y unos 150.000 kilómetros de vía pública en los 8.000 municipios de los que constamos como país. Tenemos unos actores que incluyen a unos 25 millones de nuestros ciudadanos que obtuvieron su permiso de conducir hace ya años y a unos 20 millones de extranjeros que circulan con sus vehículos y sus permisos por las vías públicas de nuestro país. El escenario se completa con una situación económica complicada, una reducción en la movilidad donde así ha sido constatada y unos sistemas de información poco ágiles. Así pues, ¿qué queremos desde la Dirección General de Tráfico? Dos cosas: movilidad y seguridad. Respecto a la primera, nuestro objetivo es garantizar la movilidad de la población,

movilidad que incluya el uso racional de los diferentes medios de transporte, sean públicos o privados, motorizados o no, y el que los usuarios cambien de un modo a otro y diferentes modos de transporte coexistan pacíficamente, posiblemente delimitando espacios para diferentes vehículos allá donde fuera posible. El concepto de movilidad sostenible y segura viene fraguándose a nivel europeo desde los años noventa, bajo la concepción del derecho de la ciudadanía a moverse en unas condiciones de movilidad adecuada y segura, con el mínimo impacto ambiental posible. La Dirección General de Tráfico ya suscribió las recomendaciones internacionales que hablan, por ejemplo, de restricciones del uso de motocicletas de alta potencia a los jóvenes, lo cual sustenta el actual régimen de permisos de conducción de estos vehículos. También suscribió la mejora de la visibilidad de vehículos y usuarios, argumentada en el reglamento general de circulación vigente, que requiere del uso de chalecos reflectantes cuando salimos del vehículo o para la circulación interurbana, incluso para peatones. También suscribió el debate del uso de luces diurnas, tal y como fue traspuesto de la directiva europea por el Ministerio de Industria.

La Dirección General de Tráfico promueve suscribir mejoras en la regulación de la velocidad en las vías, tema de amplio interés, al menos en los medios, las auditorías de seguridad de las vías públicas y el apoyo a las mejoras de seguridad de los vehículos. También el desarrollo de indicadores específicos de la mejora de movilidad, que no están incluidos en nuestro actualmente vigente plan estratégico.

Respecto de la velocidad, ratificar el esfuerzo que venimos haciendo para avanzar en la aprobación del nuevo reglamento general de circulación, donde entre otros temas proponemos una revisión del tema de la velocidad en la línea de adoptar límites más bajos, tanto en la vía urbana como en las carreteras convencionales. Respecto de las vías de alta capacidad, cualquier debate, cualquier decisión sobre un posible aumento en determinados tramos de baja siniestralidad ya comprobada, será sobre límites de velocidad variables, en perfectas condiciones climatológicas y sólo para vehículos ligeros, excluyendo transporte público y transporte de mercancías. Y lo ponemos contingente a dos factores: un continuado descenso de las cifras de siniestralidad para el conjunto del país y la mejora económica asociada al problema del posible incremento en contaminación medioambiental y la responsabilidad social contraída en el Convenio de Kyoto.

Ni que decir tiene que el tema de la velocidad es parejo al control de la misma por vía automatizada, radares. Afortunadamente estamos solucionando el problema contractual que tenía a varios de nuestros 750 radares inoperativos. Y aunque sobre la ubicación de los mismos se ha hablado también bastante últimamente, comentaré sólo que la intención es optimizar su uso allá donde la velocidad superior al límite es incuestionablemente un factor de riesgo en esa siniestralidad. Al hilo de este punto comentaré como hechos notables dos. El primero, y posiblemente poco conocido, es que incluso

utilizando la definición más estricta de punto problemático, la antigua definición de punto negro, sólo el 20% de los accidentes con mortalidad asociada ocurren en estos puntos; es decir, tengamos presente que el 80% de las muertes ocurren dispersas en el resto de las vías. El segundo hecho que quería comentar es que cuando se ha evaluado la aplicación de un radar en estos puntos especialmente conflictivos con respecto de la velocidad, se ha conseguido eliminar ese punto como punto negro, es decir, que la efectividad del radar ha sido de hasta un 50%, resolviendo esa acumulación en el número de muertos identificada en años previos. Pero más allá del control de la siniestralidad, hay que destacar la función que tienen los radares como herramienta para acercar más la velocidad de circulación a la velocidad legal para esa vía, reducir la velocidad media en toda la vía y homogeneizar el movimiento global del flujo de tráfico

Nuestro interés en las auditorías sobre la calidad de las vías de vehículos no es nueva y no es menos que nuestro interés sobre la velocidad. Nos ponemos a disposición de los organismos que tienen competencia en la construcción y mantenimiento, tanto de unos como de los otros, para evaluar los riesgos reales de los productos que ellos tienen que definir en nuestro entorno. Desde la Dirección General de Tráfico defendemos el valor de las mejoras estructurales y la necesidad de renovar nuestra flota vehicular.

Canalizar el flujo de tráfico por las vías más seguras es también una prioridad para la Dirección General de Tráfico. De ahí nuestro interés en monitorizar la siniestralidad por tipo de vía, como las figuras iniciales aquí mostradas, y educar a la población sobre el aumento de riesgo que representa circular por carreteras convencionales respecto a circular por autovías y autopistas.

Nuestra contribución directa a la mejora de la movilidad afecta a la regulación de la velocidad a la que se circule por las vías, el control de esta velocidad y la ampliación de los controles policiales respecto de otros muchos aspectos de seguridad vial que desarrollaré en la siguiente parte de mi presentación. Entre otras ampliando nuestro rango geográfico y horario de seguimiento y de vigilancia en estas vías, pero por supuesto colaboraremos como he dicho antes en las tareas de auditoría de carreteras que los titulares tengan a bien iniciar.

Ante el debate social abierto sobre el posible pago por uso de las vías, la DGT sólo puede expresar su voluntad de participar activamente en la toma de esta decisión y en la preocupación expresa de que la posible derivación del tráfico a vías secundarias redundase en un aumento de la siniestralidad, lo cual por nuestra parte exigiría redoblar nuestro esfuerzo en la vigilancia de estas mismas carreteras. Sobre estas medidas que ahora proponemos adoptamos además como piedra angular la transposición de la Directiva sobre Sistemas Inteligentes de Transporte, recientemente publicada, porque se establece el marco para la implementación de los sistemas inteligentes de transporte en el sector

de transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.

Nos complace el hecho de que los datos de movilidad de nuestro organismo recabados y coordinados desde nuestros siete centros de gestión de la movilidad ya están actualmente a disposición de numerosos sistemas de información a los que los usuarios acceden bien directamente conectándose con la DGT o bien a través de las numerosas aplicaciones que otros organismos han desarrollado utilizando sustancialmente datos públicos provistos por nuestra institución. Con los centros de gestión del País Vasco y de Cataluña, previamente bajo competencia directa de la Dirección General de Tráfico tenemos relaciones formales e informales fluidas. Ponemos a consideración e los diferentes titulares de las vías los consorcios de transporte, el 112, Protección Civil y otras administraciones públicas, el uso de nuestros centros de gestión a modo de evitar multiplicidades y aumentar la rentabilidad de estos centros.

El segundo objetivo sobre el que quería hablar es seguridad. Abunda decir que la seguridad de las personas que se desplazan por el territorio estatal es una prioridad arraigada y sincera en el cuadro directivo de la DGT, expresada manifiestamente hoy con la presencia de todos ellos y varios de los subdirectores adjuntos ante esta comparecencia.

A lo largo de esta ponencia he ofrecido datos que alertan de frentes nuevos a abordar, además de continuar nuestra acción sobre el usuario de medios privados motorizados. Me refiero a la necesidad de integrar y abordar la prevención de las lesiones por accidente de tráfico en el contexto de la salud laboral, donde los accidentes de tráfico constituyen la principal causa de muerte y baja laboral, la seguridad en vía urbana, donde la promoción del uso de ciclomotores, motocicletas, bicicletas y al recomendación poblacional de mantenernos activos y caminar aumentan significativamente el número de usuarios vulnerables.

En el afán de promover la seguridad la Dirección General de Tráfico también hizo acopio de recomendaciones internacionales respecto a regular las conductas de la población relacionadas con la ingesta de alcohol, la fatiga, la distracción, el uso de medidas de retención como cinturones o sillitas infantiles o de protección como cascos. Aun así y en aras de la brevedad, señalaré que pese a que el porcentaje de conductores que dieron positivos en controles de alcohol al azar en 2011 ha descendido hasta un 1,6%, lo cierto es que esto representa 100.000 conductores detectados en la carretera con alcoholemias positivas y, peor aun, los análisis toxicológicos de los fallecidos indican que un 31% de ellos tenían índices de alcoholemia positivos en sangre. Los únicos e insuficientes estudios existentes sobre el uso de sistemas de retención sugieren que hasta un 30% de los ocupantes circula sin sistemas de retención entre los fallecidos, o el 21% de los niños menores de 13 años circula sin usar su sistema de retención infantil en zona urbana.

Las cifras obtenidas en una encuesta sobre uso de cinturón, casco y sistemas de retención infantiles del 2011 ponen de manifiesto que hasta un 11,4% de los conductores y entre un 11 y un 22% de los pasajeros, dependiendo del lugar que ocupen en el vehículo, no llevan cinturón de seguridad, porcentaje que se puede elevar hasta un 50% cuando se recuenta este uso entre las víctimas mortales. El principio de acción del cinturón es uno de física universal, ya descrita por Newton y la Dirección General de Tráfico ampliará el rango de cobertura legal a todos los usuarios de vehículos motorizados y colaborará con todas las iniciativas que promuevan y favorezcan su uso.

Entre un 13 y un 35% de los usuarios de motocicleta y ciclomotor en nuestro país aun circulan sin casco, pese a que tenemos un uso obligatorio en ciudad desde el año 1992, por ejemplo. Este es un elemento básico y fundamental, nadie cuestiona la efectividad del casco, nadie cuestiona que tenemos una ley que obliga al casco, lo que claramente necesitamos hacer es reforzar el seguimiento, reforzar la educación, reforzar el entendimiento para que la población se beneficie de esa gran medida que reduce significativamente el porcentaje de traumatismos craneoencefálicos, que en estos momentos es la causa número uno de muerte en nuestra población accidentada.

Por ende, hablar del casco nos lleva a hablar del casco mientras usamos la bicicleta, la promoción del uso de la bicicleta lleva inherentemente asociado el debate sobre la obligatoriedad del uso del casco, cuestión donde el debate radica no en la efectividad del casco, que nadie cuestiona, sino en que dicha obligatoriedad podría detraer posibles usuarios de ponerse en marcha. En todo caso y al menos por el momento la Dirección General de Tráfico animará activamente y en cada una de las intervenciones que sea posible, al uso de este dispositivo que de nuevo tiene gran beneficio en la prevención de traumatismos craneoencefálicos.

En aras del tiempo, repito, no abundaré en otros aspectos pero mencionaré simplemente que en la última campaña de distracciones que la agrupación ejecutó para la Dirección General de Tráfico, en una semana se pusieron 8.711 sanciones por circular mientras el conductor hablaba por su móvil. De modo que ante lo que queda por cubrir hemos de mantener nuestras acciones en todas estas intervenciones intentando cambiar de estrategias a fin de llegar a la población reticente. Proponemos un abordaje decidido a actuar mejorando la eficiencia de la vigilancia para empezar y sobre todo también mejorando la cantidad y calidad de nuestra tarea educativa. También incluidos en los listados de recomendaciones internacionales pero no suficientemente potenciadas hasta ahora está el efecto de la conducción bajo drogas ilegales y medicación, la educación, la investigación y la mejor atención tras los accidentes.

Respecto de drogas y medicamentos mencionaré que las campañas acerca del peligro de la conducción bajo los efectos de esas sustancias han sido hasta ahora meramente informativas. Sin embargo, a la vista del hallazgo

de que un 20% de la población testada en controles aleatorios da positivo a tests de drogas ilegales como cannabis, cocaína, anfetamina, metanfetamina, incluso morfina y otros derivados sintéticos, esta va a ser una de nuestras primeras líneas de actuación, como presentamos ante la prensa y con la presencia del ministro el pasado jueves. Hemos decidido implementar controles rutinarios parejos a los que realizamos con el alcohol, con la salvedad de que tanto para las drogas como para el alcohol nos proponemos cubrir ese mayor rango horario todos los días a la semana y en más lugares de la carretera vía autovía, autopista y carretera convencional que he mencionado antes, lo cual incluye una reforma del procedimiento que la Agrupación de Tráfico y otras policías realizan para ser más ágiles en este proceso de vigilancia.

Respecto de la sugerencia de mejorar la atención tras los accidentes, mencionaré el liderazgo de la Dirección General de Tráfico en el proyecto europeo de E-call y la colaboración con la Dirección General de Protección Civil, así como la de todas sus representaciones autonómicas, como también mencionaré, nuestro reforzado vínculo con el mundo sanitario. Contamos con competencia en la formación de formadores y conductores sobre su papel como accertantes y primeros proveedores de auxilio en la carretera y queremos potenciar esa tarea. Aunque desde la Dirección lideramos algunos otros proyectos como una aplicación para móviles que facilita la respuesta de los testigos, en aras del tiempo también abundaré más en este punto hoy. Hace escasísimas semanas hemos anunciado la creación de la Unidad de Asistencia a las Víctimas, que tendrá su representación en todas las jefaturas provinciales, como ya he mencionado. Y esto es también parte de ese quinto pilar de la recomendación de la Organización Mundial de la Salud. Y mantenemos la subvención a las asociaciones de víctimas a fin de entre otros reforzar su coordinación, su colaboración con la propia institución y el desarrollo de materiales complementarios y exhaustivos que realmente lleguen y ayuden a las víctimas.

Sí que volveré a la necesidad de revitalizar la educación en seguridad vial, lo cual nos lleva a la imperiosa necesidad de regenerar y potenciar la acción educativa, no sólo en el entorno de la educación infantil y escolar y en el entorno de la formación de conductores nuevos sino en la necesidad de educar a la sociedad respecto de la capacidad de actuar en este tema y que cada quien desde su persona y su profesión contribuya al tema. Me estoy refiriendo, por ejemplo, al desarrollo de módulos de educación a integrar en estudios universitarios de pregrado y de posgrado, cursos de formación en formación profesional, merece mención expresa la colaboración con grupos específicos como pudieran ser los jueces, fiscales, médicos de atención primaria, médicos de centros de reconocimiento y medios de comunicación que actúan de facto como portavoces y ejecutores de numerosos de nuestros principios. También hablamos de formación continuada de conductores quienes nos enfrentamos a nuevos vehículos y nuevas formas de

conducir; y si no reflexionemos quién de nosotros aprendió en la autoescuela a conducir sobre una glorieta.

En la recientemente creada unidad de investigación proponemos coordinar esta investigación dentro de la propia casa. Y esto tiene que incluir la capacidad intrínseca de lograr un cierto nivel de investigación que resumiría aquí en lo que llamamos revisiones sistemáticas y metanálisis de temas de interés, así como de priorizar las investigaciones a realizar por profesionales de la materia, fundamentalmente desde las universidades y centros de investigación. Estas líneas de investigación tendrán que casar con los intereses estratégicos de la organización y pertenecer a los pilares de trabajo aquí presentados. Aunque actualmente la única vía de contratación de estos estudios lo es mediante la Ley de Contratos, nos proponemos crear un fondo de subvenciones que facilite y favorezca el régimen competitivo que resulte en la investigación de rigor y calidad. Para este año en curso proponemos invertir cerca de medio millón de euros en estos problemas, lo cual supondrá unos veinte proyectos financiados desde la dirección. Confiamos aumentar esta cantidad notablemente en años venideros. Los trabajos tendrán que culminar en un artículo científico a publicar en revistas competitivas internacionales y en un resumen para la distribución en círculos no científicos como, por ejemplo, a través de la propia unidad de comunicación que acabo de presentar.

En esta unidad de investigación también favoreceremos el intercambio de material de investigación, en ocasiones comprado gracias a la financiación de la propia Dirección General de Tráfico en el pasado, y también favoreceremos la participación de investigadores nacionales en proyectos internacionales. En años venideros trabajaremos para promocionar la ampliación de la financiación actualmente disponible de otros fondos para temas de movilidad, así como la promoción de la cultura de política vial evaluada y basada en la evidencia, que no tanto en la eminencia.

Más allá de la continuidad de medidas que todavía no han cubierto su recorrido o el abordaje de sugerencias internacionales no suficientemente atajadas, nos proponemos realizar tareas sustanciales en tres áreas más: sistemas de información, reforzamiento de los sistemas de obtención y reobtención de los permisos de conducir y mejoras en la accesibilidad a la movilidad segura de colectivos discapacitados.

Respecto de las mejoras de sistemas de información, más allá del conocido debate acerca del fallecimiento antes de las ocho horas de un determinado día o de la muerte a las veinticuatro horas o de esas muertes a los treinta días del accidente, que son el requisito internacional, mencionaré la necesidad de tener información adecuada y suficiente sobre el nivel de lesividad no mortal y de discapacidad permanente y daño psicológico asociado con sufrir un accidente de tráfico, pasando por información acerca del volumen y velocidad del tráfico de nuestras vías y del uso de las medidas de protección existentes. Lo cierto es que los sistemas de información

de la Dirección General de Tráfico no han sufrido cambio alguno sustancial en los últimos al menos diez años. Desde la recientemente creada Subdirección de Análisis y Vigilancia Estadística ya se han acometido varias tareas relativas a la mejora de los datos y de su disponibilidad, en primer lugar realizando un cruce de la base de datos de nuestros accidentados con los fallecidos en el último mes según el Instituto Nacional de Estadística, lo cual ya nos permite una primera aproximación a la verdadera cifra de fallecidos a treinta días que esperamos hacer público a final de este año. En segundo lugar, una instrucción a la Agrupación de Tráfico, extensa también a las policías autonómicas y locales para mejorar el cumplimiento de los partes de accidente, a fin de mejorar la capacidad de comparar fuentes complementarias. En tercer lugar estamos desarrollando un inventario de todas las bases de datos que genera la propia institución, sus antecedentes históricos, el porcentaje de cobertura poblacional, las variables recogidas, etcétera, y toda esta información estará a disposición pública, así como los datos en sí mismo, aspecto que hemos programado en tres fases. En la primera fase pondremos ya con carácter inmediato de acceso público todos aquellos sistemas de información que no requieren de un tratamiento especial para cumplir con la Ley de Protección de Datos, luego iremos respondiendo a demandas que se nos hagan respecto de otras bases de datos y, por último, aplicaremos, desarrollaremos una interfaz amigable para el usuario general, no el investigador, que permita acceder de manera rápida y ágil a numerosos de nuestros indicadores.

Además de mantener y potenciar la calidad de estos sistemas se está trabajando en aspectos adicionales como la integración de nuevos sistemas de información, por ejemplo, estamos iniciando relaciones y conversaciones con UNESPA, a fin de ver de qué manera la información que tienen las compañías de seguros puede contribuir a nuestro análisis de toma de decisiones, y la garantía de análisis descriptivos y de tendencias temporales que incluyan esa noción de variabilidad estadística que he intentado reflejar en las figuras que les he presentado al inicio de mi ponencia.

Respecto de la reforma del sistema de obtención y reobtención del permiso de conducir, mencionar que si bien la introducción del carné por puntos representó un cambio filosófico muy importante, seis años después existen varias áreas de mejora que destacamos hoy y que son las siguientes. La introducción del mismo programa de seguridad vial en todos los aspirantes al carné, no sólo aquellos que necesitan reobtenerlo, creemos que el contenido acerca de seguridad vial tiene que ser uno que reciba toda persona interesada en tener un permiso de conducción. Hemos de realizar mejoras cuantitativas y cualitativas en el proceso de obtención, extendiendo el modelo informatizado de examen teórico, que permite además aumentar el número de preguntas y, por tanto, impedir el proceso de repetición que estamos observando en estos momentos. Y mejoras también sustanciales en el examen práctico, así como mejoras en la eficiencia de la

ubicación y temporalidad de dichos exámenes a lo largo del año y de la geografía nacional. En esta área hay que desarrollar un sistema de evaluación médico-psicológico eficiente y específico al conductor reincidente que permita corregir los problemas cuando los detectamos. Por ejemplo, si ya está sancionado usted por conducir bajo los efectos del alcohol, ¿es necesario esperar a que usted haya perdido todos los puntos para que se pueda beneficiar de un sistema de formación? Tal vez en el momento que identificamos la infracción es cuando debiéramos actuar con carácter preventivo, de modo y manera que esta persona no se convierta en un reincidente. Un cuarto punto es comentar que en España tenemos, precisamente por la estructura de este carné de puntos, un modelo de evaluación de conductores único en el mundo, pero claramente infrautilizado para poder dirigir y mejorar las políticas de seguridad vial, que es lo que pretendemos hacer. Por avanzar y por acabar este punto mencionar que también hay mucho y bueno por contribuir, caracterizando e interviniendo sobre estos llamados conductores reincidentes, pese a que ni la propia definición de reincidente sea una para la que exista consenso, así que esta será otra área de trabajo. Por último, al hablar de la accesibilidad de los colectivos discapacitados, quisiera hacer mención a que el uso del término en este contexto es generoso, es decir, me refiero a cualquiera que no se adecua perfectamente al modelo de vehículo disponible en el mercado hoy en día. Por supuesto estamos hablando de la problemática de conductores con movilidad reducida pero que pueden ser subsanada, pero también de la seguridad de todos aquellos pasajeros que por su vulnerabilidad necesitan ser especialmente protegidos, ¿o acaso los adolescentes con parálisis cerebral infantil no merecen tanta protección como la que ya disfruta una persona de su misma edad pero que se puede poner el cinturón de seguridad como si ya fuera un adulto?

En resumen, desde la Dirección General de Tráfico proponemos ordenar nuestras intervenciones en los siguientes cinco pilares básicos de actuación que resumen, que integran lo que acabo de describir. Mejoras en los sistemas de información, reformas en el sistema de obtención y reobtención del permiso, visión cero en drogas ilegales y alcohol y eventualmente medicamentos, movilidad segura y accesibilidad de colectivos discapacitados. Y todo ello usando las únicas tres herramientas de las que disponemos aquí y en cualquier otro lugar del mundo para potenciar la movilidad segura que perseguimos, que son la educación, la legislación y seguimiento de esa legislación y los cambios estructurales.

Esto me lleva al último de los cuatro puntos que quería presentar, que es el cambio en la actitud de la Dirección General de Tráfico. Todas estas actividades hasta aquí descritas se realizarán bajo unos nuevos principios, primero el de la asignación competitiva y transparente de recursos, segundo el favorecer la accesibilidad a los datos públicos que he mencionado hace escasos minutos. Tercero, mejorar la visibilidad de nuestra institución creando una imagen más coherente y más consistente.

Integrar la comunicación es uno de los objetivos a corto plazo que me planteo y para ello la recientemente creada Unidad de Comunicación, que depende directamente de la dirección, integra el antiguo gabinete de prensa, la *Revista de Tráfico*, a los técnicos que dirigen y controlan las campañas de medios, de radio, televisión y otros sistemas de comunicación, así como a la propia web de la organización. Desde esta unidad estamos desarrollando un argumentario para unificar vocabulario, nótese, por ejemplo, que intentamos obviar el uso del término carretera en pos de vía pública, a fin de intentar pasar el mensaje de que nos afectan las muertes que ocurren en toda la vía pública, sea o no urbana, interurbana, de vía de alta capacidad o normal. Este comité recibirá el asesoramiento de un grupo de expertos en comunicación, a fin de potenciar la capacidad de cambiar actitudes, mejorar conocimientos y divulgar mensajes preventivos del organismo. Esta integración será fundamental para sacar mayor rendimiento de las aproximadas 12 campañas especiales que anualmente la Dirección viene realizando, cubriendo aspectos varios y variados. La próxima de estas campañas tiene que ver con la publicitación de esos 18 millones de puntos extras de aquellos conductores que en estos últimos tiempos no han cometido ninguna infracción que les deviniera en una detracción de puntos.

Concluyo con nuestro interés en cooperar con otros organismos, tanto dentro de nuestro propio Ministerio, por ejemplo, la Policía Nacional, Protección Civil, otros ministerios, Fomento, Educación, Industria, Sanidad, Justicia, Defensa y, por supuesto, ayuntamientos y comunidades autónomas.

Respecto de los ayuntamientos mencionar que están en marcha más de 300 convenios básicos bilaterales entre ayuntamientos y las jefaturas provinciales, y este marco de colaboración es cada día más importante porque permite a la Dirección General de Tráfico adecuar las recomendaciones y acciones a las necesidades concretas locales, a la par que contemplar la cesión de quipos para la vigilancia y disciplina del tráfico en esas localidades. Además estamos revisando en nuestro convenio de colaboración con la Federación Española de Municipios, que por supuesto es la manera más eficiente de intentar llegar a esos 8.000 interlocutores con los que nos enfrentamos. Concluyo esta sección de colaboración mencionando las alianzas adicionales con las asociaciones profesionales, las asociaciones de víctimas, los medios de comunicación y los agentes internacionales.

Otro cambio de actitud requiere un proceso de selección de intervenciones basadas en la evidencia, las buenas ideas no siempre funcionan, y por ello es especialmente importante tener clara la diferencia entre efectividad, es decir, efecto y eficiencia, con un consumo de recursos razonable. Ello no siendo óbice, por supuesto, para que se mantengan líneas de investigación que exploren nuevas posibilidades de nuevas intervenciones. Y aun siendo efectivas y eficientes, para que las intervenciones se implementen hace falta voluntad política que aúne intereses aparentemente contrapuestos. Ocurre

a menudo que no siempre el pagador y el benefactor coinciden, así por ejemplo, del gasto directo ejecutado por la Dirección General de Tráfico para mantener mayor vigilancia policial se derivan ahorros en costes sanitarios en los que las comunidades autónomas son beneficiarias y ahí se produce un fenómeno que puede distorsionar la imagen del tomador de decisiones. Siguiendo la misma línea argumental el casco para la bicicleta, que actualmente ha de pagar el usuario de la misma, representa de nuevo un ahorro para el coste sanitario del Sistema Nacional de Salud.

Estos temas, los de las externalidades asociadas a la adopción o no adopción de determinadas medidas de seguridad, así como el régimen jurídico en el que se sustenta el pago por asistencias sanitarias de las víctimas, forman parte de un debate mucho más extenso y profundo que el posible en este foro. Sin embargo, expreso aquí la voluntad de esta dirección de participar activamente en cualquier foro que se debata estos temas, a fin de optimizar beneficios sociales y minimizar costes. De todos modos en el 2012 ya existen implementadas una abundancia de medidas que se saben efectivas,

Acabo esta comparecencia manifestando nuestra voluntad de que la Dirección General de Tráfico sea la agencia nacional que lidere el esfuerzo al que hacía referencia Naciones Unidas en su pliego. La Dirección General de Tráfico tiene la voluntad de potenciar el desarrollo de la capacidad nacional y de cooperación internacional y para ello necesitamos de su ayuda, de la ayuda de la Comisión, además de la ayuda de otras muchas personas, porque tenemos ganas renovadas.

El señor **PRESIDENTE**: Con precisión, una hora justa prácticamente, aunque ha sido convenientemente advertida hace unos minutos, Le agradezco el esfuerzo de síntesis y la cantidad de datos que nos ha suministrado, y como imagino que los van a distribuir por cualquier vía disponible además de a los diputados y diputadas, a todos los ciudadanos, todos dispondremos de esta información que nos va a ayudar muchísimo en nuestro cometido.

Vamos ya a proceder a la intervención de los grupos que han solicitado la comparecencia de la señora directora general. En primer lugar tiene la palabra el portavoz de —CiU, señor Jané.

El señor **JANE I GÜASCH**: Señorías, en primer lugar en nombre de CiU, quiero dar la bienvenida a la directora general de Tráfico, en esta que debería ser su Comisión a lo largo de esta legislatura. La Dirección General de Tráfico, si tiene alguna Comisión directamente asignada en el Congreso de los Diputados para realizar el control, para realizar la capacidad de propuesta, es evidentemente la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, por tanto, está usted en casa, está en su Comisión en el Congreso de los Diputados y en la Comisión desde la que pretenderemos durante la legislatura ir conociendo la evolución de la seguridad vial e ir conociendo las

propuestas que entre todos seamos capaces de impulsar con un objetivo compartido, como es mejorar la prevención de los accidentes de tráfico. Eso es calidad de vida para nuestros ciudadanos, como lo es mejorar también la movilidad. Esos son los dos grandes objetivos que tiene esta Comisión y de ahí que les reclamamos ya de entrada desde CiU máximo consenso, pacto de Estado.

Si en algo debería haber una anuencia entre todos los grupos parlamentarios, yo no creo que nadie vaya a ganar un voto o perderlo por medidas de seguridad vial, la gente lo que quiere es que nos pongamos de acuerdo para mejorar, para ponerle sentido común a aspectos que en ocasiones no acaban de funcionar y sobre todo ser capaces de impulsar medidas que al final beneficien a la ciudadanía en su conjunto, y salvar vidas es de las mejores propuestas que puede realizar alguien cuando gobierna. Por tanto, usted tiene el honor, tiene el privilegio de ir como máxima responsable de una dirección general que puede hacer mucho en ese camino ya iniciado y que continuamos de intentar que la evolución sea lo menos desfavorable posible. porque nunca diremos favorable; mientras haya muertes, mientras haya heridos, la valoración nunca no puede ser favorable pero sí menos desfavorable y ello querrá decir que en algo habremos contribuido. Por tanto muchas gracias, señora Seguí, señora directora general de Tráfico por esta primera y extensa comparecencia. Me coincide esta Comisión con la Comisión Constitucional, donde estamos aprobando un proyecto de ley orgánica y de ahí que incluso me haya perdido —porque antes he intervenido en dicha Comisión Constitucional— la primera parte de su comparecencia de hoy, pero creo que no va a afectar a aquello que desde *Convergència i Unió* le queríamos trasladar.

Primer aspecto, velocidad. El debate está en la calle, en los medios, en las cafeterías. Se habla mucho de que van a cambiar los límites de velocidad. Sin embargo, usted ha hablado poco sobre este tema. Se ha hablado más fuera que dentro de la Comisión. Le pediríamos mucha más concreción aquí, dentro de la Comisión. Hablemos claro, con propuestas y no lancemos cortinas de humo fuera, porque todos hablan de ello y la gente, los medios están pendientes de lo que vaya a decir sobre los límites de velocidad. Ha apuntado algún aspecto, pero nos gustaría concreción.

Le vamos a aportar alguna visión desde *Convergència i Unió* sobre por dónde deberían ir los cambios. Así lo hicimos ya —fuimos los primeros— cuando compareció el Ministro del Interior ante esta Comisión. Le planteamos el tema de la velocidad y el ministro, rápidamente, a pesar de que en su intervención inicial no había tratado el tema, en respuesta a este portavoz de *Convergència i Unió* aportó alguna idea. Hace unos días el propio ministro ha hecho importantes declaraciones sobre los límites de velocidad y de alguna manera ha hablado de reducir —algo que también le habíamos sugerido desde *Convergència i Unió*: no siempre se trata de aumentar; en algunas ocasiones puede ser reducir—. Ha dicho: Vamos a reducir en las carreteras secundarias

y pondremos a 90 el límite máximo de velocidad. Para empezar, carreteras secundarias —usted lo sabe porque es buena conocedora de la terminología viaria— no es un término al uso. ¿Cuáles son las carreteras secundarias? ¿Estamos hablando de todas aquellas carreteras que tienen un arcén de menos de 1,5 metros, donde ahora el límite ya es de 90? ¿Incluimos también aquellas que tienen un arcén de más de 1,5 metros? ¿Dónde está? Cuando decimos vamos a reducir a 90, ¿es en todas? Por ejemplo, en el eje transversal en Cataluña, ¿el límite va a ser de 90? Poner todo en el mismo saco en ocasiones puede tener también sus riesgos de contribuir a algo que no queremos desde *Convergència i Unió*, que es que los límites no sean creíbles y que cuando haya un límite la gente realmente tenga la sensación de que ese límite no es acorde con la calidad, la anchura, el mantenimiento o la orografía de esa vía en concreto. Por tanto, deberemos ir prefijando muy bien ese debate y desde *Convergència i Unió* —ya lo dijimos en su día— estamos de acuerdo en que, en determinadas carreteras secundarias —que dice el ministro; nosotros diríamos con un boral, con un arcén que no tenga realmente las condiciones necesarias—, ese límite que ahora está en 100 pueda pasar a 90. No le decimos que no de entrada, porque entendemos que cuando vamos a hacer la segunda propuesta es bueno que hagamos una primera, es decir, en algunos momentos hay que reducir el límite máximo.

Hay dos poblaciones que me conozco bien, Barcelona y L'Arboç del Penedès —hago mucho ese trayecto—. Si usted va de Barcelona a L'Arboç del Penedès, tiene una autopista en que el límite es 120, y le aseguro que, en algunos tramos con tres carriles en cada uno de los sentidos de la marcha, determinadas horas se puede ir a 120, pero sales en Vilafranca del Penedès para coger la N-340 y dirigirte hacia la provincia de Tarragona y te encuentras de repente a 100 y uno piensa que ir a 100 cuando toda la carretera es una línea continua y vienen camiones de cara o es un límite extremadamente generoso o el de 120 es extremadamente riguroso. ¿Cuál es la propuesta que le hace *Convergència i Unió*? El límite máximo en autovías y autopistas, el máximo, debe ser 130, no 120: 130. Así se lo propone *Convergència i Unió*. Ese límite es máximo. No quiere decir que el límite siempre deba ser 130 en cada una de las autovías y autopistas, no, límite máximo 130. En determinadas ocasiones, atendiendo a la climatología, atendiendo a la peligrosidad de determinados tramos de autopistas y autovías, ese límite puede ser 110, y no rígido 120 siempre, no, eso no es de sentido común, eso no produce credibilidad. Como pensaba que hoy nos traería una propuesta más articulada, desde *Convergència i Unió* ya le pedimos esta: flexibilice esos límites de velocidad. En determinados tramos de autopista es posible ir a 130 y no por ello —las estadísticas lo demuestran— el tramo es peligroso. En cambio, es cierto que la mayoría de accidentes se producen fuera de las autovías y autopistas y lógico es que ahí nos planteemos una posible reducción. Por tanto, hablemos de velocidad desde parámetros creíbles, porque el mejor límite es aquel que se

cumple, pero sobre todo aquel que el ciudadano entiende, porque ve que en el contexto en el que se mueve es el límite acertado.

Es igual respecto a la ubicación de los radares. Pongamos los radares donde realmente hay peligro, pongamos los radares donde realmente puede haber un accidente, señalicemos bien esa ubicación del radar para que, como nadie quiere ser multado, nadie quiere que el radar se le dispare, a lo mejor alguien va a reducir la velocidad y vamos a evitar un accidente, que es de lo que se trata, de evitar accidentes. No pongamos el radar, siguiendo una picaresca, en aquel tramo concreto donde se ha cambiado el límite de velocidad de repente, no hay un peligro excesivo, pero sabemos que mucha gente no va a cumplir el límite y ahí le van a multar seguro. Eso provoca una cierta reactividad negativa: van a por mí, van a recaudar, y, no, el radar no es para recaudar, el radar es y debe ser para intentar prevenir accidentes. El mejor radar es aquel que se anuncia y no se dispara, porque el conductor, como es un tramo peligroso, reduce y evitamos el accidente. Esta es la filosofía de *Convergència i Unió* y ya hemos presentado también una proposición no de ley al respecto.

Respecto a las víctimas, usted sabe la atención que para *Convergència i Unió* han tenido siempre las víctimas de los accidentes de tráfico. Debemos tenerlas muy presentes y por tanto valoramos positivamente esas unidades de atención a las víctimas que ha creado la DGT. Conoce bien que en Cataluña el *Servei Català de Trànsit* ha creado ya la oficina de atención a las víctimas y por tanto estamos en esa misma dirección.

En cuanto a educación, usted ha hablado de educación vial, de la necesidad de profundizar en la educación vial. Nosotros le lanzamos una propuesta. Pedimos que en esa nueva asignatura de la que todos hablan y nadie sabe muy bien qué contenido tendrá, que antes era Educación para la Ciudadanía y ahora se la va a llamar Educación Cívica y Constitucional, por lo menos entren módulos obligatorios de educación vial. Haríamos un gran bien a todos los alumnos, que obligatoriamente deberían de alguna manera estudiar contenidos de educación vial en esa asignatura de Educación Cívica y Constitucional. Esta no es la propuesta de *Convergència i Unió*. A nosotros nos gustaría educación vial como asignatura, pero mientras esto no sea posible, aprovechemos las herramientas que nos da el sistema educativo para introducir contenidos de educación vial.

Usted ha hablado también de la atención que ha dirigido —y no lo dudo porque usted es una persona con gran capacidad de trabajo— a más de 130 asociaciones. Yo le pido ahora en público —lo hice ya en privado— que reciba a la Federación Española de Esclerosis Múltiple, porque llevan semanas pidiéndole ser recibidos en la DGT, ellos necesitan simplemente que se cambie un programa informático que es muy rígido y que realmente los expulsa de entrada de lo que constituye la renovación o la primera emisión de su permiso de conducir. Tenemos nuestra portavoz en la Comisión de Discapacidad, la

diputada *Concepció Tarruella*, que está muy en contacto con esa federación. Le piden hora, atiéndalos. Se lo pido también porque aunque ya se lo dije en privado, siguen sin recibir ni concretar la hora de la visita. Hay muchos colectivos directamente relacionados con la seguridad vial que esperan atención, como lo esperan las víctimas a través de un nuevo baremo y ese nuevo baremo lo debemos consensuar con ellas. En ese sentido desde *Convergència i Unió* le pedimos esa voluntad de intentar consensuar ese baremo.

Veo aquí a representantes de las autoescuelas, que hacen una gran labor en el ámbito de la seguridad vial, en un momento que no es fácil, porque en esta situación de crisis económica todo lo que tiene que ver con el ámbito de la educación para conductores no es fácil. Las autoescuelas pueden ayudarnos en este campo y le pido que entre todos seamos capaces de consensuar nuevos modelos de examen, nuevos modelos de prácticas para que la obtención del permiso de conducir sea realmente garantía de que en todo momento se pregunta aquello que es esencial para ser un buen conductor y se exige en las prácticas aquello que es mejor para demostrar realmente la pericia necesaria para emitir el título y le pedimos que realice una labor que seguro que entre todos seremos capaces de llevar a cabo.

Señor presidente, señorías, hay muchos temas más que quería plantear, pero quiero terminar con una reflexión sobre el aspecto competencial. En temas de seguridad vial hay un programa compartido de todas las administraciones con competencias, que es mejorar las cifras de accidentes, trabajar juntos para la seguridad vial; por eso le proponía ese pacto de Estado. Pues bien, en ese camino conjunto y compartido, sabe usted que desde el *Servei Català de Trànsit* se está haciendo mucho y que quieren hacer más, pero hay algún impedimento legal en el ámbito competencial que en estos momentos impide, por ejemplo, que el *Servei Català de Trànsit* pueda realmente culminar el proceso que inicia cuando empieza a imponer una pérdida de puntos: no puede llegar nunca a la retirada del permiso. Se tramita todo desde Cataluña y hay que pasar a la DGT para que vuelva otra vez a Cataluña. Es una pérdida de tiempo por motivos burocráticos que nos podríamos ahorrar si profundizáramos en el ámbito de las transferencias. Lo mismo ocurre con lo relativo al registro de las inspecciones técnicas de vehículos, en que todo está muy centralizado, se cobran incluso unas tasas destinadas a la seguridad vial, pero quien realiza competencialmente los programas de seguridad vial en Cataluña para los conductores de allí es el *Servei Català de Trànsit*. Por tanto, aquí tenemos todo un camino por recorrer en el ámbito competencial que desde *Convergència i Unió* le anunciamos hoy. Le ofrecemos colaboración estrecha, andar juntos en ese camino compartido en la necesidad de prevenir accidentes, de señalizar mejor nuestras vías, de, al final, mejorar esa movilidad y esas cifras de accidentalidad, porque detrás de cada una hay muertes o heridos graves, hay una persona, una familia, alguien

que sufre, y evitar ese sufrimiento entre todos debería ser la causa que nos uniera en esta Comisión. Muchas gracias señora Seguí, señora directora general de Tráfico, por su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra ahora el señor Corcuera, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista

El señor **CORCUERA PLAZA:** Le doy la bienvenida a usted y al equipo que la acompaña, esta vez, sí, a la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Es un placer tenerla hoy aquí y esperamos que venga con frecuencia a explicarnos las políticas de su departamento. Créame que le deseo el mayor de los éxitos, de los aciertos, porque eso significará que han salvado vidas, que no es poco. Tomó usted posesión a principios del mes de febrero. Entonces supimos que pretendía modificar el método de obtención de los datos de siniestralidad y establecer un nuevo modelo de cómputo. Hoy nos ha dicho que a final de año esperan tenerlo diseñado. Sorprende que esta fuera la primera medida que se anunciara en materia de seguridad vial y preocupa además que este anuncio fuera acompañado de advertencias sobre posibles sorpresas, justamente cuando, como usted ha dicho, la evolución de las cifras es positiva en los últimos ocho años en el descenso de esa mortalidad. Veo que de momento siguen ustedes utilizando y llevando las estadísticas de siniestralidad que se venían realizando. Incluso hay quien afirma que usan el mecanismo que tanto critican de utilizar índices correctores, no solo en los datos anuales sino también en el resto de los datos. No le miento si le digo que me preocupó la intervención del señor ministro hace unos meses en la que anunciaba unas mediciones más reales y que estas mediciones iban a romper la serie histórica, lo que hará imposible una comparativa de la evolución de la siniestralidad, y como ya tenemos en ese Ministerio del Interior un antecedente en este tema, no le niego que nos preocupa.

El pasado 27 de marzo compareció el ministro del Interior ante esta Comisión para informar de las líneas generales que pensaba llevar al frente del departamento y en ella nos fijó cuatro ejes o líneas fundamentales, que coinciden a grandes rasgos con los que usted también nos ha trasladado hoy. Nada más sabíamos sobre el cumplimiento de los objetivos marcados por el ministro del Interior en su comparecencia ni sobre cuáles iban a ser las prioridades de la DGT en las políticas de seguridad vial. Lo único que habíamos conocido a través de usted, en este caso con motivo de la presentación del presupuesto que hizo en la Comisión de Interior, era que la inversión de la Dirección General de Tráfico para este año 2012 se veía reducida en un 30% en el capítulo de inversiones, mientras que por el contrario subían un 34% las transferencias al Ministerio de Hacienda.

Tras meses de este silencio, por fin la semana pasada empezamos a tener más detalles de algunas de las medidas anunciadas por el ministro. En los últimos días

se han sucedido declaraciones, una tras otra, del ministro del Interior y de usted misma sobre dos de los temas que más repercusión tuvieron ante los medios de comunicación en aquella comparecencia: los controles de droga y los límites de velocidad. Si la inminencia de la comparecencia genera tal actividad, deberemos pedirle, señora directora, que comparezca muy a menudo ante esta Comisión. Echamos a faltar, señora directora, más presencia en los medios de comunicación, esa labor de márketing que a usted tanto le gusta. Mucho nos tememos que haya una cierta voluntad de hacer desaparecer la seguridad vial de la agenda política, de mantener un tono bajo en los medios de comunicación o de convertir la DGT en un especie de macrogestoría encargada básicamente la de resolución de trámites, cosa que no nos parece mal, que se resuelvan de forma rápida y eficiente los trámites. Bienvenidos también al actual procedimiento sancionador. Les recuerdo que ustedes votaron en contra la legislatura pasada. Por lo pronto, este es el único cambio de actitud que ya tenemos constatado.

En cuanto a estos dos grandes temas que sí que han tenido una repercusión mediática importante y que evidentemente lo son, sobre el tema de las drogas coincidimos con ustedes en el objetivo de tolerancia cero en el consumo de drogas al volante. La última reforma del Código Penal de 2010 ya introdujo la saliva como muestra biológica con la que realizar la prueba de determinación de las sustancias en conductores y otorga a los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil plena autoridad para la realización de las pruebas, determinando además la obligatoriedad de someterse a ellas. Aplaudimos la decisión de poner en marcha, a partir del próximo 9 de julio, una campaña de tolerancia cero con el consumo de drogas al volante. ¿Cuántos controles prevén hacer? No es un procedimiento barato, señora directora, porque cada positivo deberá ser contrastado en un laboratorio, sin perjuicio de que el conductor pueda además solicitar una prueba de contraste en sangre. También aprovecho la ocasión para hacer un reconocimiento al importante trabajo que realizan tanto la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil como las secciones de Tráfico de los Mossos d'Esquadra y de la Ertzaintza, un trabajo sacrificado y arriesgado. Nos preocupa, señora directora, la drástica reducción del presupuesto de inversión en recursos para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, nos preocupa la situación de la plantilla, en cuánto van a aumentar los medios humanos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, cómo van a mejorar sus medios materiales, cuánto va a destinar usted a los cursos de formación que, como sabe, ellos mismos vienen solicitando desde hace tiempo, y no solo en el presente presupuesto, sino en el que se está preparando ya para el año que viene.

Ahora llegamos a la propuesta estrella, tal como decía el compañero de Convergència i Unió, a la que los medios de comunicación han dado mayor repercusión, los límites de velocidad. Sorprende de entrada que haya colocado los límites de velocidad en ese epígrafe de movilidad y no en el de seguridad. Nosotros creemos que tienen mucho que

ver con la seguridad, no solo con la movilidad. Empezaron la semana anunciando una campaña de vigilancia en las vías secundarias y con una sorprendente petición a los conductores para que usen preferentemente las autovías y autopistas. Ciertamente es, señora directora, que es en las carreteras secundarias o convencionales donde se producen el mayor número de siniestros. Ciertamente es que la probabilidad de sufrir un accidente en una carretera convencional es mayor que en una autopista o una autovía, pero es evidente que esta mayor siniestralidad tiene mucho que ver con el mal estado de algunas de estas carreteras. Quizás, en lugar de recomendar el uso de vías de pago para frenar la siniestralidad de estas carreteras, se debería aumentar la inversión en mantenimiento en lugar de reducirla. Se ha reducido casi un 19% del presupuesto para la conservación de carreteras del Ministerio del Interior. Habría que eliminar los puntos negros en lugar de eliminar la partida destinada a tal efecto que existía en el presupuesto de la Dirección General de Tráfico o mejorar la seguridad de estas vías, por ejemplo, con guardarraíles seguros para motoristas.

A la presentación de esta campaña ha seguido escasos días después —me refiero a la campaña sobre las carreteras convencionales— el anuncio del ministro del Interior de la intención del Gobierno de bajar el límite de velocidad de las carreteras convencionales —entendiendo que de todas— a 90 kilómetros/hora. Ayer mismo, en este goteo de informaciones, nos enterábamos a través de una entrevista del ministro de su intención de empezar a implantar la velocidad variable por tramos en función de la climatología en las autopistas y autovías de toda España antes de finalizar el año. Bienvenida también la fe del converso, porque el Grupo Popular a lo largo de la legislatura pasada, junto con *Convergència i Unió*, criticó, día sí y día también, la velocidad variable en los accesos a Barcelona. Y todo ello aderezado además con el anuncio de una posible subida en los límites de autovías y autopistas. Por cierto, ¿han calculado cuánto puede suponer el coste de estos paneles de velocidad variable? Me temo que no es poco. Extrañas contradicciones. Se anuncia la bajada del límite de velocidad para las carreteras secundarias por motivos de seguridad y al mismo tiempo se deja entrever un posible y más que probable aumento del límite en autopistas y autovías. Ante estos anuncios de bajadas y posibles subidas, algunos medios de comunicación ya han señalado que este empeño de aumentar la diferencia del límite entre las convencionales, las carreteras y las autopistas responde más a un interés de hacer más atractivas las vías que son o serán de pago, en unos momentos de crisis en que se ha reducido de forma importante el uso y, por lo tanto, la rentabilidad de estas vías, que a motivos estrictos de reducción de la siniestralidad.

Dicen, señora directora, que la prudencia es una virtud y las prisas son malas consejeras. Yo quiero decirle que no creo que sea así, pero cierto es que algunos medios de comunicación ya lo han planteado. Sea como fuere, señora Seguí, tendrán el apoyo de nuestro grupo parlamentario para reducir en 10 kilómetros/hora el límite de

las carreteras convencionales, porque coincidimos con ustedes en que, a menor velocidad, menor siniestralidad, pero ya le anuncio que por ese mismo motivo estaremos en contra si se acaba plasmando un posible aumento en las autovías y autopistas. Nos oponemos por los mismos motivos que lo hemos hecho mientras gobernábamos, en primer lugar porque está demostrado estadísticamente que, a más velocidad, más posibilidades de sufrir un accidente y de que este además sea mortal. El aumento de la velocidad incrementa el impacto y el daño de los accidentes, pero también, a mayor velocidad, más consumo energético y más contaminación. El Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, el IDAE, ha demostrado que incrementar la velocidad en 10 kilómetros por hora supone un gasto de hasta un 11% más de combustible, y si se consume más, también se contamina más, 2,32 kilos de CO₂ por cada litro de gasolina extra y 2,68 kilos por cada litro de diésel. Y hablando de diésel, la OMS, que tanto ha mencionado usted en su intervención, también ha señalado que el diésel es potencialmente peligroso. ¿Qué piensa usted al respecto?

Ahora mismo, por diferentes razones, ya se circula a 135 kilómetros por hora por las autovías y autopistas sin ser sancionado. Sabemos que más o menos esa es la velocidad media de nuestras autopistas y autovías. Si permitimos los 130 o 140, a lo mejor estamos ampliando, en el caso de los 140, a casi los 160. Ya tenemos bastantes muertos, casi todos jóvenes, por la velocidad como para además tentar a la suerte. Por cierto, ¿van a cambiar ustedes la ubicación de los radares de su actual ubicación a las carreteras convencionales? En el presupuesto no comprometió la instalación de radares ni por tramos ni fijos, aunque el ministro reconoció que son útiles porque descargan determinados trabajos de control a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que podrá dedicarse así a otras labores como los controles de alcoholemia o drogas. Espero que eso también se haga en Cataluña, el poner los radares en esos tramos especialmente complicados.

Nos preocupa también, señora directora, la formación en seguridad vial. La formación de los conductores, tanto en el entorno educativo como en el acceso a la conducción y en la actualización de sus conocimientos, es un elemento fundamental en la educación de cara a evitar la siniestralidad. Es además una de las debilidades de nuestro sistema. El ministro en su comparecencia reconocía este déficit y apostó por mejorar la educación, pero ustedes no han presentado un presupuesto para hacer frente a esta apuesta por la formación, sino todo lo contrario, ya que se reduce en un 30% la inversión en educación. En lo que hace referencia al entorno educativo, lo ha comentado también mi compañero de *Convergència i Unió*, con la desaparición de la asignatura de Educación para la Ciudadanía en la primaria, desaparece también la seguridad vial de los planes e estudio de nuestros escolares. El ministro se comprometió a favorecer su inclusión en la nueva asignatura de Educación Cívica. ¿Sabe algo al respecto, si se ha conseguido, no se ha conseguido, si se va a conseguir?

En cuanto al acceso a la conducción, en numerosas ocasiones el Grupo Popular ha señalado un déficit de formación de profesores y examinadores, unos examinadores que han denunciado una elevada carga de trabajo, lo que influye negativamente en la calidad del servicio que prestan a los ciudadanos. ¿Cómo piensan abordar el problema? Respecto a los exámenes estoy de acuerdo con usted en que hay que reformarlos, hay que mejorar la calidad de esos exámenes introduciendo por ejemplo elementos como conducción eficiente y dando más peso a los temas de seguridad vial.

Sobre las víctimas nos parece muy bien la unidad que usted ha anunciado que habrá en todas las jefaturas de Tráfico, pero no olvide a las asociaciones de víctimas. Úselas porque ellas conocen muy bien, perfectamente y de primera mano, lo que es el drama de una muerte o de una lesión grave en una familia. Ellas conocen mejor que nadie lo importante que es la actualización del baremo de indemnizaciones de las víctimas por accidentes de tráfico. Desde hace unos meses se está estudiando su reforma. ¿Cuál es el estado de los trabajos de la comisión que está estudiando la reforma del baremo? ¿Cuándo tienen previsto aprobar dicha modificación?

En movilidad sostenible, digamos que no ayudan las declaraciones sobre un posible incremento de la velocidad en las autopistas y autovías, ya que el transporte es el responsable del 50% de las emisiones totales de gases contaminantes y, a mayor velocidad, como le he dicho, mayor consumo de carburante y más emisiones. Tampoco van en la buena línea las políticas e incrementos desmesurados de los precios del transporte colectivo, ya que disuaden de su uso e incrementan el del transporte privado. Un mal ejemplo lo tenemos aquí en la ciudad de Madrid. ¿Tienen en mente impulsar, participar o elaborar una necesaria ley de movilidad sostenible?

Respecto a la reforma del reglamento general de circulación, nos hemos enterado por la entrevista de ayer del ministro que piensan reformarlo y que tienen previsto que se pueda presentar al final del segundo semestre. ¿Cuál es su estado de tramitación? ¿Cuáles son los cambios sustanciales que se abordarán en la revisión, además de la velocidad? Porque el ministro anunció que estaba en revisión en profundidad para atender diferentes reivindicaciones de los entes locales y asociaciones de peatones y ciclistas.

Sobre el tema de las bicicletas, su presencia en las ciudades españolas sigue siendo una asignatura pendiente, aunque existen notables avances. La bicicleta ha vuelto a nuestras ciudades y su utilización está empezando a modificar las pautas de movilidad. Las ventajas que aporta son incontestables. La aplicación coherente de políticas de transporte y desarrollo sostenible, la crisis, el encarecimiento del petróleo y la tradición de muchos países de Europa son motivos para que en España también se plantee la adopción de medidas de todo tipo con el objetivo de impulsar el uso de las bicicletas en nuestras ciudades. Resulta imprescindible la reforma del reglamento general de circulación para

regular la coexistencia de peatones y ciclistas, pero también para hacerlos protagonistas de la vía urbana. Se trata también de adoptar en colaboración con las administraciones locales y autonómicas, visitas o actuaciones para favorecer el desarrollo de la bicicleta en las ciudades, apoyar la intermodalidad de la bicicleta, la creación del registro nacional de bicicletas para dificultar el robo y facilitar su recuperación. Un plan nacional para la promoción de la bicicleta.

Finalizo mi intervención únicamente señalándole o manifestándole que no ponga solo el foco en la velocidad para reducir la siniestralidad. Así lo creen también los clubes de automovilistas que recuerdan la necesidad de inversión en las carreteras convencionales pero también en autovías y en autopistas ya que en 2012 ha sido reducida la inversión en 360 millones.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar al turno de los grupos que no han solicitado la comparecencia. En primer lugar tiene la palabra la representante de La Izquierda Plural, señora Ortiz.

La señora **ORTÍZ CASTELLVÍ**: Quiero agradecerle también a la directora general su comparecencia y disculparme por esta ausencia pero los grupos a veces tenemos que simultanear varias comisiones.

Ha sido realmente una comparecencia extensa, ha explicado cosas pero también tengo que decirle que, a nuestro entender, ha sido un poco decepcionante. A lo mejor no es responsabilidad suya, pero como también decía el diputado de CiU, se habían creado muchas expectativas con su comparecencia, porque se había anunciado que aquí se explicarían medidas, los medios de comunicación llevan toda esta semana diciendo que se anunciarían medidas y luego aquí realmente hemos hablado mucho de cifras, ha sido una comparecencia muy descriptiva de los marcos de referencia que tenemos, pero luego a la hora de hablar de medidas concretas, de cambios normativos que se van a adoptar, ha entrado poco en materia. **(El señor vicepresidente, Martín González, ocupa la Presidencia).**

Compartimos los avances en seguridad vial y esto debe ser un patrimonio compartido por todas las fuerzas políticas, y es importante que también desde el cambio político se reconozcan los avances que ha habido en los últimos años en la reducción de la siniestralidad y en las mejoras de seguridad vial. Ha hablado de que tiene que haber matices, de que a veces hay coincidencias en las cifras y que, por lo tanto, no siempre se puede hablar de causalidad en algunas medidas. Seguramente es verdad, pero debemos empezar esta trayectoria del nuevo Gobierno reconociendo que sí que ha habido avances fruto de ciertos cambios y de exigencias; avances que no solo son patrimonio del Gobierno de turno, sino que ha sido un trabajo de mucho tiempo, de pedagogía, también en la educación, de cambios en la sociedad civil, con las empresas, con trabajadores, con sindicatos y con las asociaciones.

Para empezar una nueva etapa es importante reconocer que muchas de las medidas tomadas han dado sus frutos. Y me alegra que usted venga hoy aquí diciendo que debemos mantener el nivel de exigencia y la ambición para hablar de seguridad vial. Es importante no relajarnos, pero la primera condición para no relajarnos es ser prudentes. Y a veces cuando hablamos de velocidad, cuando hablamos de tráfico hay una cierta tentación a querer conectar con el ciudadano y decirle: Yo ya sé que a lo mejor nos gustaría ir más rápido porque esa cultura de la velocidad todavía está muy instalada en nuestro país. Si algo hemos ganado en los últimos años y ha tenido consecuencia —y ahí están las cifras— es precisamente la prudencia, el cambio de la cultura de la velocidad, de la cultura del riesgo y de la adrenalina en las carreteras por la prudencia y por salvar vidas, que es lo prioritario. Y le pido también esa prudencia desde el Gobierno.

Hablaba de los costes, de las víctimas de tráfico. Es importante, ahora que el Gobierno habla tanto de austeridad, incorporar precisamente ese principio por dos cuestiones, no solo por los costes incalculables que tiene en vidas humanas, en víctimas de tráfico, sino también por los costes que tiene el tráfico para la economía del país. Se ha referido al principio al concepto de economía, de movilidad sostenible, pero luego no lo ha incorporado en ninguna de sus medidas. Yo sé que usted se ocupa del tráfico, de las vías, del tráfico privado, pero a nosotros nos gustaría que usted incluyera también los costes de los desplazamientos del tráfico privado, el aumento de la velocidad o la disminución de la velocidad en términos medio ambientales y en términos económicos, por ejemplo, en importación energética, en balanza comercial. Usted no ha hablado de esa cuestión. Aunque la estrategia a la que usted hacía referencia, la estrategia 2011-2020, ese documento que se ha trabajado con todos los actores, incorpora claramente ese concepto. Habla de seguridad vial, pero habla de calidad de vida vinculada a la contaminación atmosférica, a la calidad del aire, y ahí usted también tiene responsabilidad en la mejora de esos indicadores de la calidad de vida. Y en ese sentido usted no ha hablado y ahí deberíamos hablar también de las víctimas por tener una mala calidad del aire. Tenemos 30.000 muertes prematuras por enfermedades vinculadas a la mala calidad del aire. No lo ha hecho usted, pero es que no lo hace ningún otro miembro del Gobierno y como grupo ecologista nos preocupa.

Entrando en temas concretos, aquí el representante de CiU le pedía que fuera flexible, que ellos le pedían un aumento de la velocidad en algunas vías, en autopistas. Teniendo en cuenta que yo vengo de un partido que precisamente estuvo gestionando en Cataluña la movilidad y que fuimos pioneros en aplicar reducciones de velocidad, en aplicar la velocidad variable como mejora en la gestión de los flujos y para descongestionar las vías, que dio frutos claros en la reducción de la contaminación, en la mejora de la calidad del aire y en la reducción de los accidentes y de la mortalidad, mi grupo parlamentario le recomienda prudencia. La reducción de la velocidad tuvo consecuen-

cias claras y mejoras positivas, como la mejora en la velocidad y también en los flujos en las carreteras y usted ha venido aquí a dar unos datos. Hemos reducido en el 2012 en todo el Estado excepto en Cataluña. Ha habido un cambio de Gobierno, se han quitado los límites de velocidad en los límites de 80, etcétera, y se ha entrado otra vez en ese discurso de la cultura de la velocidad, en más laxitud. Yo no voy a decir que haya una causalidad directa, porque no es verdad, porque hay casuísticas concretas, porque hay puntos negros, etcétera, pero le aviso de las consecuencias que puede tener pasar de algo que cuesta mucho, de hacer pedagogía en la gente, a alimentar esa cultura de la velocidad.

No ha hablado mucho de esa reducción en las carreteras secundarias o convencionales, o como las queramos llamar. Nos gustaría que nos aclarara cómo se va a aplicar. También ha hablado de la posible aplicación de velocidad variable en autopistas y autovías. Nos gustaría saber en qué consistirá, si en paneles, si en algunos tramos habrá velocidad variable, cómo va a hacer esa inversión o si va a ser también con el formato de cambiar pegatinas en algunos tramos. Nos gustaría saber cómo va a funcionar y cuántos recursos que se van a destinar a ello. No compartimos que ahora sea, ni ahora ni nunca, la oportunidad de plantear y abrir esa caja de los truenos de aumentar la velocidad, porque no sabemos exactamente qué ventaja hay en aumentar la velocidad. Los países que tienen menor siniestralidad y menores víctimas son países que tienen como mucho 120. Suecia que tiene 110, Holanda que tiene 120 e Inglaterra que tiene entre 110 y 112, son los países que tienen unos mejores indicadores en víctimas y mortalidad. Por tanto, yo no entiendo quien se beneficia de aumentar precisamente la velocidad porque tiene costes ambientales, costes en contaminación, costes en balanza comercial, en aumento de importación energética y aumentamos el riesgo. No le diré que hay una causa directa en mortalidad, pero como mínimo aumentamos el riesgo en comparativa europea. ¿Quién exactamente se beneficia de esto? No creo que la población ni que el país en general, a lo mejor habrá algún sector que esté muy interesado en fomentar esto o en aumentar el número de coches que pasan por las autopistas o las autovías. A lo mejor sí que hay algún interés privado en esto, pero entiendo que no hay una correspondencia a nivel de interés público y creo que el país, precisamente por la situación de las emisiones y los compromisos internacionales, debería ir hacia todo lo contrario. Y ya que han abierto el debate, nos gustaría saber si han evaluado los costes que tiene, los costes que tiene en emisiones de contaminantes, en pagos también por emisiones de CO₂, y en la importación de carburantes; en definitiva, si han elaborado un informe para empezar a hablar de velocidad variable.

Otra cuestión de la que usted hablaba era el fomentar el uso de las vías, de las autopistas y las autovías. Una de las cuestiones fundamentales de la prevención es evitar los puntos negros y usted decía que en las carreteras secundarias o no convencionales se produce el 80% de los accidentes. Por tanto, fomentar el uso de otras vías. Yo

vengo de Cataluña, donde gran parte de las autovías, casi todas, son de peaje. Yo no sería partidaria de rescatar todos los peajes, porque algún peaje tiene un elemento de gestión de la movilidad, pero creo que hay un agravio comparativo y especialmente en algunos tramos donde hay puntos negros, porque hay obras que se están eternizando como es el caso, por ejemplo, de la N-II hasta Girona donde los accidentes son constantes. Por tanto, deberíamos estudiar la posibilidad de un rescate puntual de ese peaje para garantizar que haya una alternativa a la movilidad. Las obras no se están acabando, llevan veinte años arrastrando. Es necesario también colaborar con otros ministerios para avanzar por ahí.

Otra cuestión. El Grupo Socialista hablaba también del uso de la bicicleta. En el 2011 hubo el II encuentro de ciudades para la seguridad vial y allí se pedía que las ordenanzas municipales tuvieran un marco legal de referencia para regular precisamente la movilidad a pie y en bicicleta. De hecho hubo un borrador que no se llegó a aprobar por el anterior Gobierno, que presentaba novedades en el fomento de la bicicleta como uso prioritario en muchas ciudades, en dar más seguridad, dar facilidades y mejorar el papel de cada uno de los actores, de los peatones, de la bicicleta y del transporte privado en las ciudades. Sería importante recuperar ese borrador porque había novedades sustanciales y es un reclamo para muchas organizaciones y la sociedad civil. Nos gustaría que se recuperaran esas medidas porque facilitarían también la planificación en muchas ciudades.

Usted hablaba de la reincidencia y la vinculación en el carné por puntos. Aquí solo le pediría una aclaración. Usted decía que es mejor empezar a hacer pedagogía o reeducación antes de que se agotaran los puntos, pero nos gustaría que nos aclarara un poco más en qué va a consistir esto. Quedarse sin puntos y sin capacidad de poder coger el coche es un elemento disuasorio, es decir, es un elemento disuasorio en sí mismo reincidir en una conducta que está penalizada. Quisiera que me aclarara en qué va a consistir el cambio que usted quería introducir. No tenemos nada en contra de reeducar a alguien, pero queremos saber si lo que usted quiere es evitar precisamente que alguien se quede sin puntos o sin la capacidad de tener el carné hábil.

En definitiva, a nosotros nos gustaría que introdujera en su discurso no solo la seguridad vial, que es fundamental, la prudencia, la cultura de minimizar el riesgo, sino también el aspecto medioambiental en la movilidad, también en la movilidad privada. Ha hablado poco, por ejemplo, del trabajo con empresas y la movilidad de muchos trabajadores. Ha hablado del 10% pero hay datos que dicen que el 20% de los accidentes se producen de camino al trabajo. ¿Cómo se va a trabajar? ¿Cuáles son las medidas alternativas? ¿Cómo se trabajará en Fomento para disponer de vías alternativas sin que cada trabajador tenga que ir en coche por sí mismo? Hay mucho camino por recorrer, especialmente en movilidad sostenible, y nos gustaría que la dirección general introdujera también en su discurso alguna medida de ese tipo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Ahora por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Señora directora, estamos encantadas de tenerla de nuevo en sede parlamentaria y le damos la bienvenida desde el Grupo Parlamentario Popular. Igualmente queremos dar la bienvenida a las diferentes asociaciones y organizaciones que nos acompañan y nos ponemos también a su disposición para todo lo que necesiten.

Lo siento pero soy una fan suya, ya lo sabe. Su exposición me ha parecido muy clara, muy concreta y sobre todo muy pedagógica. Yo alabo cuando los políticos logramos ser pedagógicos, que es en realidad lo que hay que hacer, y se lo explicamos a la ciudadanía. Me ha parecido una comparecencia completa. También le quiero agradecer desde el inicio, por esa faceta que tenemos que tener los políticos y que nos la demandan además en la calle, que usted y todo su equipo —al que también quiero saludar y dar las gracias por la visita que nos hicieron en la DGT— están haciendo un gran esfuerzo por conocer de primera mano los problemas concretos de la seguridad vial en este país. ¿Por qué digo que de primera mano? Porque —y usted lo ha mencionado— se ha reunido, usted y todo su equipo, con 131 personas y asociaciones externas a su organismo y al ministerio y eso es muy importante. A mí eso me parece clave en un momento en que la ciudadanía nos reclama presencia directa a atender a los ciudadanos de forma directa.

Quiero reiterarle, aunque usted ya lo sabe, que aquí tiene al Grupo Parlamentario Popular para apoyarles a todos en todas sus tareas. Nos parecen claves las tareas de información, de sensibilización y de formación, cuyo objetivo final —es lo que han dicho todos los grupos— es mejorar nuestra seguridad vial. Confío en que esta Comisión al final, aunque haya discrepancias —que además son buenas porque de la discrepancia se crece, se nace a cosas mejores—, llegaremos a acuerdos, que será una comisión de acuerdos, de consensos, porque realmente estamos hablando de algo muy importante que es la seguridad de todos los ciudadanos. Por ello de nuevo le doy mi apoyo a esa apuesta por la formación, que me parece que es clave, desde todos los niveles educativos, desde cero años —sería primordial ahora que hablamos en educación desde los cero años— en adelante, y por ese apoyo siempre importante a las víctimas, nos sumamos a las asociaciones de las víctimas, a ese dolor que se ha mencionado aquí cuando hay una víctima.

Tras la comparecencia anterior del ministro del Interior y la suya de hoy, a nuestro grupo le ha quedado muy claro que la seguridad vial es una de las prioridades del departamento de Interior y de todo el Gobierno en general. Quiero incidir en que a pesar del evidente recorte presupuestario —todos hemos hablado de que estamos en una época de austeridad—, de acuerdo con la política global de saneamiento de la economía española y que ha de aplicar el organismo, creemos que su

departamento, que su dirección general va bien encaminada. Como le digo, a pesar de esas medidas de austeridad, estamos seguros de que su dirección general sabrá encontrar, habida cuenta de su elevado *know how* y de la profesionalidad más que demostrada de todos sus componentes —usted ha hablado de esa plantilla tan amplia que tiene la Dirección General de Tráfico—, la ruta hacia el éxito. No en vano el organismo destinará más de 100 millones de euros a inversiones en el próximo 2012. Todo un esfuerzo que supone llevar a cabo la gestión tratando de alcanzar la excelencia, como usted ha manifestado a lo largo de su exposición.

Hay un hecho claro y es que en España hace tiempo que la seguridad vial ha dejado de ser considerada como un peaje que era necesario pagar por la libertad que supone la motorización para ser considerada como un asunto de Estado, como ya se ha mencionado aquí, que es como lo consideramos en el Partido Popular y también en el Gobierno. Por ello le felicito de nuevo —ya no la voy a felicitar más— por presentarnos no un listado de buenas intenciones, sino una estrategia de seguridad vial. Pero no solo eso, en un mundo globalizado como el que estamos viviendo la estrategia planteada se encuentra perfectamente alineada como nos ha quedado claro tal su exposición, tanto en el marco conceptual proclamado por la Asamblea General de las Naciones Unidas —usted ha hecho referencia a ella— como con las orientaciones políticas europeas sobre seguridad vial para este mismo período, es decir, no podemos estar fuera de lo que nos exige una estrategia global. La directora general nos ha presentado muy claramente esa estrategia de seguridad vial apoyada en esos cinco pilares que usted ha desgranado perfectamente. Simplemente voy a enumerarla: la gestión de la seguridad vial, las vías de tránsito y movilidad más seguras, los vehículos más seguros, los usuarios de las vías de tránsito más seguros y la respuesta eficaz tras los accidentes, en línea a mejorar todo eso que hemos dicho. Esos tres objetivos estratégicos que pueden inferirse del planteamiento que usted ha hecho para desarrollar su acción política, disminuir el número de víctimas y de lesionados graves, garantizar la movilidad sostenible a través de una adecuada gestión del tráfico e incrementar la calidad de la gestión de todos los servicios asociados a la circulación de los vehículos a motor, nos parecen que son unas metas alcanzables, que son unas metas muy realistas, una vez que el programa que nos acaba de comentar comience a dar sus frutos. De esta materia, como del resto de los casos, lleva muy poco tiempo siendo responsable el Partido Popular; el Gobierno del Partido Popular lleva muy poco tiempo gobernando. Vamos a dar un poco de tiempo. Insisto, en este como en otros muchos temas.

Nuestro grupo está convencido de que el programa que nos ha presentado la señora directora general permite alcanzar esos objetivos preferentes. Uno de ellos que a mí me parece clave es lograr que la sociedad entienda que la inseguridad vial es un drama colectivo y no un problema individual. Para ello es preciso evidentemente mejorar la calidad y la accesibilidad a los datos, como usted ha cons-

tado; reestructurar ese organigrama que yo no voy a repetir porque usted ya lo ha mencionado; insistir en todo el tema de la educación, de la formación y también en esa misma línea quiero agradecerle, supongo que en este caso estoy poniendo la voz a las asociaciones de víctimas, la creación de esas unidades de asistencia a las víctimas. También usted ha insistido mucho en que hay que optimizar la gestión económica y unido a ello, vinculado a ello la infraestructura tecnológica, se ha apostado, ya se ha mencionado en sede parlamentaria, por la administración electrónica, por todo lo que supone la mejora de la gestión y eso nos parece encomiable. También se ha mencionado todo lo que lleve encaminado el fomento y la mejora de la formación vial; de nuevo la perseveración en esos mandatos mundiales, ya no hablamos de europeos sino de mundiales porque este es un problema de todos, sobre todo los relativos, como usted ha mencionado, a la prevención y vigilancia de esas conductas de riesgo que siguen estando ahí. La cultura del alcohol en este país por desgracia está muy establecida y sigue formando parte de nuestra forma de vida. Yo vengo de una región, La Rioja, donde lo tenemos hasta en el nombre, es nuestro producto estrella. Hay una cultura establecida y evidentemente hay que seguir educando, sensibilizando y formando.

A partir de todo esto, quiero insistir en que nos parece clave la perspectiva preventiva. Es preciso alinear todos los esfuerzos que se han planteado aquí con el resto de los objetivos que de manera más específica nos lleven a una movilidad sostenible, sobre todo los que tienen que ver con la reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero y con la posibilidad de una convivencia segura entre los diferentes tipos de usuarios de las vías, los peatones, los ciclistas, los motoristas y los conductores. Unos objetivos a los que sin duda va a contribuir de manera muy notable, como ya he señalado, ese pilar tecnológico sobre el que el Gobierno está cimentando esta nueva política española de seguridad vial, la gestión y tecnología del tráfico, así como la mejora de la movilidad.

Quiero cerrar mi intervención agradeciendo, como he dicho al principio, ese planteamiento coherente, consistente y persistente que nos ha presentado la señora directora, y compartiendo ese deseo de que la DGT se convierta en la agencia nacional que lidere transversalmente la política de seguridad vial en España. Y, por último, queremos manifestar nuestro apoyo a este nuevo enfoque de la seguridad vial, el cual asentado en el máximo consenso posible, como ya he mencionado al principio, nos permita desplegar con éxito la hoja de ruta hacia un sistema seguro de movilidad en nuestro país. Y solamente me gustaría que nos hiciera al Grupo Parlamentario Popular dos matizaciones, aunque ya se ha hablado de ello, pero no todo lo que nos gustaría. En primer lugar, acerca de la seguridad vial en el entorno laboral que también se lo han preguntado y de nuevo insistir en esa idea de este mundo globalizado y aunque ya ha hablado ello, me gustaría que profundizara un poco más, cuál es la posición de la DGT en el contexto internacional.

De nuevo, quiero reiterarle nuestro agradecimiento y felicitarle por su comparecencia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Ahora, para responder a los cuatro portavoces, si lo estima oportuno, tiene la palabra la directora general, sin límite de tiempo.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO** (Seguí Gómez): Quiero agradecerles su presencia en esta sesión y no solo su presencia en la sesión sino su participación en la Comisión de Seguridad Vial, lo cual ya es de por sí un éxito y un mérito de todos ustedes. Hablan de la necesidad, de conveniencia de que alcancemos consenso. Me alegra enormemente que don Jordi Jané haya podido regresar a tiempo. En todo caso, agradezco especialmente a los portavoces que me han interpelado por el tiempo y la energía que requiere esta tarea. Voy a intentar en aras del tiempo consolidar los temas sobre los que me han interpelado. Espero ser exhaustiva, pero si en algún momento me quedo sin mencionar algo por favor ruego que me disculpen.

Me ha llamado la atención que al mismo hecho han respondido ustedes de manera diferente, unos quejándose de que no lo he cubierto con la suficiente velocidad y otros quejándose de que lo haya incluido en la primera comparecencia. Con lo cual está claro que el tema suscita pasiones e interés, eso siempre es bueno, pero que nunca se puede abordar o presentar todo lo que todo el mundo quisiera.

En aras de ese espíritu, comento que ante esta mi primera comparecencia en esta Comisión —a la que por cierto vengo en el momento en que lo han permitido las agendas de sus señorías, no ha sido antes porque no he podido ser convocada con anterioridad—, me parecía especialmente pertinente que fuera una visión global, la de la estrategia de la casa, lo cual requiere un tiempo de reflexión e introspección para saber qué es lo que tenemos, qué es lo que nos falta y de visión. En todo caso, las circunstancias de la vida hacen que otros temas hayan salido un poquito antes o por delante y hayan sentado una expectativa para esta presentación en concreto que no era ni mucho menos la que a mí me parecía más pertinente y el mejor uso de su tiempo. Efectivamente, es un placer estar aquí, vendré tantas veces como sea necesario y podemos hacer las sesiones específicas que sean pertinentes para en los grandes temas en los que sea necesario alcanzar ese consenso al que hace alusión el señor Jané.

Me permito empezar con algunos puntos que se han mencionado. Creo que ha sido el señor Corcuera quien ha hablado de la especial atención a las víctimas. En todo caso, querría responder con tres puntos. El primero es que espero y confío que ellas mismas sean testigos de que jamás he olvidado a las asociaciones de víctimas, no solamente las hemos recibido individual y colectivamente sino que hemos organizado una sesión conjunta para ellas, hemos promovido la aprobación de la subvención como primera de las medidas que podíamos

aprobar con el nuevo presupuesto y hemos anunciado y creado la estrategia para esta unidad de víctimas con carácter prioritario.

En cuanto a la alusión que ha hecho la señora Ortiz acerca del dolor de las víctimas, simplemente expondré como anécdota personal que afortunadamente no tengo la experiencia en mi familia más cercana, pero sí tengo la experiencia profesional de haber atendido a pie de carretera a numerosas víctimas y a los familiares de las mismas, así que creo tener buen conocimiento del dolor que supone ese evento. De manera que eso va por delante. En todo caso, reitero, señor Corcuera, si hay alguna queja especialmente gravosa, por favor, explíquela claramente, pero no me parece pertinente hacer un comentario general que no creo que sea justo.

En relación con este punto, las dos preguntas que se han formulado acerca del baremo son absolutamente relevantes y pertinentes, pero la elaboración del baremo no es competencia de la Dirección General de Tráfico, es una tarea que está gestionando el Ministerio de Justicia y, por lo que conozco, el proceso está avanzando, tenemos conversaciones fluidas y habituales, especialmente con al Fiscalía General de Seguridad Vial y, en tanto en cuanto ha habido preguntas concretas para la Dirección General de Tráfico, me consta que las hemos contestado puntual y debidamente. De manera que en todo caso les refiero a las personas directamente responsables de concluir este proceso para que les informen con mayor rigor, no sería pertinente por mi parte hablar en detalle de un proceso que no me compete a mí liderar en el día a día. Repito, no sin mencionar el mucho interés que, por supuesto, tengo en que esto llegue a muy buen puerto.

Hablaré ahora del tema de uso de medios de transporte alternativos. Creo que fue en mis primerísimas declaraciones públicas en donde ya hice énfasis en esta noción desde la Dirección General de Tráfico, y vamos a tener un especial cariño y atención a la promoción de métodos alternativos de transporte. Teniendo un bagaje personal en salud pública soy muy consciente de la necesidad de contribuir a la mejora de esa salud de la población promoviendo el ejercicio físico, caminar, ir en bicicleta, el vaciar los espacios urbanos de esa congestión que no solo nos hace ganar peso sino que además dificulta nuestras patologías respiratorias. Así que, en todo caso, si no ha salido explícitamente en esta presentación —y creo que tangencialmente sí ha salido, cuando he hablado de la necesidad de que la DGT preste rigurosa atención a esos métodos complementarios, métodos alternativos de transporte—, lo hago expresamente ahora en relación a su interpelación.

Paso ahora al tema de educación en el que me complace responder a varias preguntas puntuales. La primera es que, ante la sugerencia de participar activamente, con módulos concretos, en esta nueva asignatura de educación para la ciudadanía, sepa, señor Jané, que ya estamos participando en las sesiones de trabajo que se coordinan desde el Ministerio de Educación, de manera que efectivamente tenemos no solo toda la intención sino la

acción expresa y concreta de ser ya partícipes de esa actividad. En cuanto a una pregunta que ha formulado el señor Corcuera, es precisamente de estos 15 millones de libre disposición de los que sacamos 300.000 euros para promover material educativo novedoso, lo cual supone un aumento de 300.000 euros sobre cero, porque lo que sí es cierto es que la estrategia educativa de la anterior legislatura no abundaba o no ejercía toda la potestad necesaria y suficiente en este ámbito. De modo que son 300.000, porque no pueden ser más, pero son 300.000 bien utilizados puesto que hemos anunciado también la regeneración de ese centro de educación de Salamanca en el que hay un colectivo de profesionales especialmente dedicados a estas tareas y desde la Subdirección de Intervención y Políticas Viales se está estructurando este ambicioso programa de educación que, reitero, va más allá, mucho más allá de la educación infantil y los parques infantiles en que muchas de nuestras jefaturas provinciales ya participan para abundar en la necesidad de esa formación continuada a nuestra ciudadanía en múltiples temas, incluidos los de protección de medio ambiente y movilidad alternativa a que hacía alusión la señora Ortiz.

Habiendo cubierto el tema de la educación, haré un comentario específico al señor Jané y es que lamento que haya alguna organización que no se sienta adecuadamente atendida. Sepa usted que la agenda de visitas de septiembre ya está procesada. En todo caso, tomo nota de esta asociación y preguntaré a mis secretarías qué es lo que ha ocurrido con ellos, pero creo que todas las personas que han solicitado una entrevista han recibido una respuesta afirmativa, otra cuestión es el tiempo porque, que yo sepa, mi día sigue teniendo solo veinticuatro horas, como confío que también lo tenga el suyo, si no, deme por favor la receta.

En todo caso, de atender a la gente y de escuchar a todos los que llevo escuchados y a los que planeo seguir escuchando se derivan dos grandes necesidades, la primera es esa comunicación directa y fluida y esa visión de conjunto. Cada quien trae una pequeña pieza del puzzle y es necesario escucharlos a todos ellos para poder tener esa capacidad de dirigir lo que es sin duda alguna un reto fascinante y de cuya oportunidad me siento especialmente honrada porque significa poder aportar calidad de vida a muchas personas. Es, reitero, un auténtico honor.

Se han mencionado también los radares y la ubicación de los radares. Cuando hablo de radares luego hay gente que hace comentarios en las redes sociales que son de lo más entretenidos, pero en todo caso le comento ahora, señor Jané, que todos nuestros radares están catalogados como radares móviles y, por lo tanto, así son reconocidos, vigilados y monitorizados por la Dirección Española de Meteorología; es decir, que en cualquier momento podemos cambiar de ubicación los radares, por supuesto, teniendo una pequeña infraestructura mínima que en estos momentos está bastante desarrollada pero que podríamos ampliar. Pero, reitero, afortunadamente —y esa fue una

decisión estratégica, desde mi punto de vista muy sabia—, no tenemos una división sino una homogeneidad en el uso de esos dispositivos que garantiza que, tengamos los que tengamos —y ojalá en años venideros pudiéramos, si así fuera necesario y prioritario, ampliar esa medida—, se rentabilice su uso en pos de la seguridad vial. No puedo más que compartir enfáticamente la única objetiva utilidad de esta herramienta. A quien pudiera interesar, sepan ustedes que yo no tengo ningún interés concreto ni específico en ninguna velocidad superior. Mi interés, repito, es en redundar en menos víctimas y en menos víctimas mortales, pero ahora que hablamos de intereses comento esos dos en especial para que no haya lugar a malos entendidos.

Decía la señora Ortiz que le gustaría que elaborara un poco más la noción de los reincidentes. Me gustaría que mis palabras no fueran malinterpretadas, no se trata en absoluto de que yo no quiera que nadie pierda los puntos. Efectivamente, la noción del carné por puntos, la noción de que es un privilegio que puedes perder por mal comportamiento, es en sí una medida de atención. Pero si estamos hablando, por ejemplo, de algunos aspectos puntuales como pudiera ser el consumo de alcohol o el consumo de drogas ilegales, me parecería también amoral, por no decir inmoral, el que dándome cuenta de que una persona está incurriendo en un acto de riesgo para él y para el resto de los ciudadanos no aprovechara esa oportunidad para ofertar, recomendar y transferir a esa persona a los grupos profesionales dedicados a la asistencia de personas que pudieran tener problemas de adicción, tanto a un producto como a otro. Es simplemente una medida de buen samaritano, si me dejan expresarme en esos términos, porque —reitero— en lo que no tengo ningún interés es en encontrarme a esta persona unos meses después en mis cifras de víctimas mortales o de heridos graves, ese seguro que es uno de mis intereses. Si de eso se deriva un hecho positivo y es que esa persona no llega a perder nunca todos sus puntos, permítame que lo dé por bien aplicado, habremos salvado varios problemas de salud de esa persona gracias a una iniciativa. A eso me refería y pido que no se malinterprete en ninguna otra dirección esa acción preventiva, educativa, correccional, sobre las medidas que por las que estamos abogando.

Hablaba usted acerca de que mi información ha sido expositiva y descriptiva y que había hecho alusión a la diferencia entre correlación y causalidad, y si me permite usted la distensión, también le puedo decir que el Reino Unido y Holanda y Suecia posiblemente compartan la lluvia y el no tener ni peatones ni motociclistas ni el tipo de usuarios que tenemos nosotros, de manera que las cifras más bajas de siniestralidad pueden serlo por multitud de factores. Efectivamente, es responsabilidad de la Dirección General de Tráfico analizar en rigor los factores modificables que tienen un efecto positivo en la distinción de las muertes. No tenga ninguna duda de nuestro interés en profundizar en esa línea de trabajo. Y si hay una medida efectiva trasladable a nuestro entorno, tampoco tenga ninguna duda que vendremos a esta

Comisión y allá donde fuera necesario para abogar por su implementación, pero me permito incorporar en su discurso el hecho de que la misma regla de tres se aplicaría a ese comentario.

No quisiera acabar con un tema que no quería en absoluto que fuera monográfico o monotemático, puesto que en esta visión completa de las actividades, de los retos y de los objetivos de la Dirección General de Tráfico, las modificaciones de la velocidad que quiero que retengan ustedes son precisamente las que van a afectar a más gente y en más entorno, y de esas hay poco que discutir porque estamos todos de acuerdo. He hablado de 150.000 kilómetros de vía urbana, y si algo puede confirmarse — hemos avanzado bastante en los estudios que queremos presentarles hasta alcanzar su consenso— es en la aplicación de zonas de reducción de velocidad en vía urbana, precisamente de modo y manera que ese tráfico multimodal, esos peatones, esos ciclistas, esas personas que no están circulando en el vehículo se beneficien de unas velocidades de tráfico motorizado inferiores de las que actualmente tenemos. Son 150.000 kilómetros en donde esas reducciones tendrían aplicación, estamos hablando de otros 150.000 kilómetros de carretera convencional —y permítame, señor Jané, que no sea hoy el día ni el momento en el que hablemos de los metros de arcén o de las características exactas de la vía— donde contemplamos muy rigurosamente una disminución de la velocidad. Ante el comentario que viene en la prensa sobre el problema de las convencionales, como las llaman allí, me permito comentar que, puestos a salirte de la vía, no es lo mismo colisionar a 100 o a 110 kilómetros por hora contra el árbol que hacerlo a 90. Es decir, el control de la velocidad en las vías en donde cualquier desliz de segundos uno se coloca fuera de su trayectoria segura será una medida que redundará positivamente.

Creo haber identificado sucinta pero muy claramente el único espacio físico en el que estaríamos dispuestos a continuar investigando esa subida potencial a no más de 130. Las he cuantificado muy específicamente y no abundaré en ellas para no volver a la presentación. Y por supuesto que hay numerosos estudios realizados en el pasado que, en tanto sean pertinentes, se volverán a actualizar. Está claramente identificada como una medida contenciosa al hecho de que la reducción de la siniestralidad disminuya, que lo haga significativamente y la situación económica del país mejore. Pero, repito, para poner las cosas en su contexto global —incluso en el tema de la velocidad, que no es sino una pequeña fracción de todo lo que he venido a comentar hoy—, estamos hablando de un punto muchísimo más concreto: es francamente fascinante —si me permiten la expresión coloquial— ver lo que fascina la velocidad cuando uno trae un pliego de retos y de objetivos tan ambiciosos como el que me parece que hemos traído de la manera más representativa posible. Por supuesto, no lo he cubierto todo porque aunque haya hablado una hora, a expensas de la reprimenda del señor Pere Macías, no lo he dicho todo, repito, pero estaré encantada de volver a la Comisión.

Por último, me permito preguntarle al señor Corcuera por qué, cuando ya se habló en el pasado de una reducción de convencionales a 90 kilómetros por hora, no acabaron de implementarla. Me complace escucharle ahora decir que esa reducción la van a soportar completamente. En todo caso, sería una extraordinaria noticia.

Hay un aspecto por el que se me ha preguntado explícitamente. Con respecto a la recomendación de la OMS y el efecto cancerígeno de determinado combustible, permítanme decir que no tengo nada que ver ni con esas investigaciones ni con las políticas de la OMS, así que en todo caso tampoco es competencia de la DGT decidir el tipo de vehículo ni el tipo de combustible que usan los vehículos. Cuando sea pertinente y en los foros que sean necesarios, acudiremos con gusto a esa discusión.

Con respecto a los paneles variables, independientemente de cualquier otra consideración, querría llamarles la atención sobre el hecho de que ese es el futuro de la información en la carretera de todos modos, de forma tal que el usar esos paneles variables para anotar potencialmente una velocidad variable formaría parte de la gestión del tráfico que cada día más en más lugares del mundo se está realizando desde esa metodología, por no hablar de otras incluso más avanzadas y que empiezan a estar en la carretera.

Concluyo entonces con esa última pregunta que tenía que ver con la posición de la DGT en el entorno internacional y me complace comentarles que precisamente la semana pasada realicé mi primer viaje internacional en este caso a Colombia en donde a raíz de una conferencia internacional sobre seguridad vial tuvimos la ocasión de firmar dos convenios internacionales, el primero con el Banco Mundial para un proyecto que implica la asesoría técnica de España a Argentina y varios otros países latinoamericanos en la recogida de datos, en concreto era un memo entre el Banco Mundial, Argentina y España. Y el segundo documento que firmamos fueron los estatutos fundacionales del llamado Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, en donde fundacionalmente constamos México, Perú, Argentina, Costa Rica y España pero confiamos en que en breves meses se amplíe a todo el cono central y sudamericano, amén de algunos otros países del Caribe. En todo caso lo que sí que es cierto es que aprovechando ese viaje a Bogotá, tanto el Banco Mundial, como el Banco Iberoamericano, como alguna otra entidad financiera internacional nos ha contactado para evaluar la posibilidad de que la Dirección General de Tráfico actúe con carácter técnico y consultivo ante esos numerosos planes de promoción de seguridad vial que están acometiéndose en todo el mundo para reducir ese 1.300.000 muertos que acontecen cada día en nuestro planeta.

Con esto doy por concluido mi turno de respuestas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Como había dicho el Presidente al principio, por cortesía, aunque antes ya han tenido ustedes la oportunidad de hablar tres minutos más del tiempo establecido, vamos

a dar otro turno de tres minutos a cada portavoz, el que lo quiera utilizar.

Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Quiero agradecer las respuestas de la directora general y hacer dos precisiones. Yo no estaba al inicio de la intervención pero del eco del algún teletipo podría parecer que la directora general de Tráfico recrimina el alto índice de accidentes en Cataluña a diferencia de lo que ocurre en el territorio DGT. Yo le quería abrir una reflexión, porque sabe de los esfuerzos del Servei Català de Trànsit. Cataluña es un país de peaje, tiene a su derecha una diputada por Girona que conoce bien cómo la mayoría de autopistas o autovías son de peaje, lo que no ocurre en el resto del territorio. En Cataluña, sí. Ello, en un contexto de crisis económica, ha llevado a que muchísimas personas que podrían ser usuarios habituales de una autopista de peaje opten por carreteras que no son de peaje pero que no son autovías y que son muy peligrosas, lo que evidentemente puede redundar en un incremento puntual de los índices de accidentes. La secretaria de la Comisión sabe lo que pasa en el N-II en Girona —por poner solo un ejemplo—, que es una alternativa al peaje pero es mucho más peligrosa. Por tanto, esa reflexión creo que es altamente injusta, porque la responsabilidad no sería tanto de quien gestiona —en este caso el Servei Català de Trànsit— sino de una política viaria en el conjunto que a determinados territorios les incita más a ir por vías convencionales mucho más peligrosas, no por autopistas o autovías. De ahí la reflexión, que creo que es acertada, de reducir en esos tramos el límite máximo de velocidad porque es ahí donde realmente se producen los accidentes y donde tenemos que prestar atención. Esta es la primera precisión.

La segunda es que se anuncie la ubicación de los radares, sean móviles o no, esto es importante, y que se coloque donde hay peligro. Más allá de la propia estructura móvil que permite cambiarlos, hay que buscar siempre su ubicación donde más peligro exista.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Al final casi ha utilizado usted los tres minutos. **(Risas)**.

Tiene la palabra el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Yo voy a ser mucho más breve. Quiero dar las gracias a la señora directora general por sus explicaciones. Tendrá en este grupo voluntad de consenso, siempre y cuando las políticas que ustedes apliquen desde la Dirección General de Tráfico vayan en beneficio de la seguridad y no de otros parámetros.

Como le he dicho, desde mi grupo estaremos en contra de que se eleven los límites de velocidad por las tres causas que le he dicho. No le he oído comentar en ningún momento la causa del coste medioambiental. Se ha referido, sí, al tema de la siniestralidad, se ha referido también al coste económico, pero no le he oído —me imagino que lo comparte, pero en cualquier caso no estaría

de más que usted también lo dijera— que tiene un coste medio— ambiental importante. Quiero preguntarle si han hecho o están haciendo estudios sobre los costes medioambientales que tiene, porque el propio IDAE ya nos ha informado de lo que puede suponer este aumento de velocidad y, desde luego, no es una panacea. Hay muchos intereses en juego en estos aumentos de velocidades y provocan, por ejemplo, repuntes en comunidades autónomas como la de Cataluña. No dudo, señor Jané, que parte de lo que usted dice sea cierto, no lo dudo, yo también soy catalán, también vivo en Cataluña y sufro los peajes, efectivamente tenemos muchas autovías con peaje en Cataluña y ello conlleva que los ciudadanos, en una situación de crisis, tiendan a no usar estas autovías porque les generan un coste económico. Pero también es cierto que la movilidad ha descendido de forma importante y también lo es que el nuevo Servei Català de Trànsit aumentó los límites de velocidad que había establecidos, por ejemplo, en los accesos a Barcelona. Se han flexibilizado los límites de velocidad en Cataluña, lo que sin duda también se ha reflejado en ese aumento de siniestralidad. Ya le digo que comprendo su razonamiento y no le digo que, en parte, no sea así, pero creo que es importante tener esto en cuenta.

También le pregunto si han hecho ustedes estudios para saber si realmente los conductores están a favor de aumentar los límites de velocidad, porque a lo mejor no es así, a lo mejor los conductores prefieren primar la seguridad, el tema económico y el tema ecológico antes que ganar 10 kilómetros por hora, que al final es lo que es.

Finalizo diciéndole que en esa línea de mejora de la seguridad vial nos va a tener a su lado de forma responsable, como hemos hecho en los últimos años.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Ahora tiene la palabra la señora Ortiz.

La señora **ORTIZ CASTELLVÍ**: Quiero agradecerle, en primer lugar, las explicaciones y decirle que puede contar con esta Comisión para trabajar conjuntamente. Creo que en la anterior legislatura fue un instrumento útil para hacer avances, para establecer ese diálogo entre Gobierno, Congreso y sociedad civil, y creo que debe marcar el trabajo conjunto con el Gobierno en ese sentido. A mí me tranquiliza porque me iré de aquí sabiendo que la intención es reducir la velocidad en las carreteras donde hay más siniestralidad y más accidentes y creo que es una buena noticia, además de pedagógica, y que se avanza por una vía prudente que dista mucho de algunas actitudes que habíamos visto de algunas formaciones políticas cuando no estaban en el Gobierno. Me voy más tranquila en ese sentido.

Por otro lado, en cuanto al tema de si aumentamos la velocidad o no, yo no le he hablado de su interés particular; a usted le irá o le vendrá, no sé a quién querrá contentar, pero no he hablado de un interés particular. Digo que es muy difícil ver las ventajas económicas o en términos de minimizar riesgos si al final son sectores

muy concretos los que pueden estar interesados en aumentar la velocidad en las autopistas. Y eso es lo que creo que sería una mala noticia, estar al servicio de algunos intereses que creo que no benefician. Usted lo ha condicionado a la mejora económica, está claro, porque tiene costes aumentar la velocidad, pero creo que es bueno que se diga y que el Gobierno lo diga: tiene costes ecológicos y tiene costes económicos y es bueno que se reconozca y que el Gobierno también lo diga.

Yo no le he hablado tanto del diesel y de los componentes cancerígenos, pero sí le preguntado, porque tiene que ver también en parte con su responsabilidad, por la velocidad, el control y la congestión, cuáles son los contaminantes que se emiten, cómo están nuestras carreteras, cuán congestionadas están, cómo se circula, si pacificamos el tráfico o no. Y también me he referido a las ciudades cuando le hablaba de priorizar bicicleta y peatones. Sí que tiene que ver, porque pacificar el tráfico, el desplazamiento del coche, también tiene que ver en parte con su trabajo y, sobre todo, la velocidad tiene una vinculación directa con las emisiones y estas con las muertes prematuras por enfermedades respiratorias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Ahora, para rematar y concluir esta Comisión (**Risas**), tiene la palabra, sin límite de tiempo, la señora directora general.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO** (Seguí Gómez): No remataremos a nadie. (**Risas**).

En primer lugar, quiero agradecerles a todos ustedes esa voluntad de consenso y de progreso. No tengan ninguna duda de que la seguridad vial es la prioridad rige el análisis de las muchas decisiones que desde esta dirección se tienen que tomar.

Quiero hacer un comentario a las palabras del señor Jané. Yo también soy catalana y no ha sido ninguna recriminación, en absoluto, es una preocupación porque observo esas cifras, las incluyo en las estadísticas que reportamos cada fin de semana y no tengo ninguna capacidad de acción. Es algo que me preocupa y también me parecería irresponsable no alertar a aquellas personas que sí tienen capacidad de actuación sobre este problema en la gestión del tráfico y la vigilancia de las carreteras.

Y le comento, señor Jané, su hipótesis es muy válida y muy buena, la hemos estado explorando y aunque no estaba usted en ese momento le hemos presentado tres diapositivas en donde analizamos ese aumento de la siniestralidad por tipo de vía y precisamente los datos contradicen la hipótesis, puesto que donde se producen más muertes en Girona, Lleida y Barcelona es en las autopistas. En todo caso, le ofrezco esa información con lo único que yo puedo hacer, que es analizarla. Repito, colaboraremos con gusto en cualquier tema en el que consideren ustedes que la DGT puede hacerlo, puesto que nada nos complacería más que, en lugar del repunte que se produce allí, hubiera una disminución más marcada para el conjunto de la ciudadanía.

Repasando mis notas me he dado cuenta de algo que antes no he mencionado. Se me ha preguntado acerca del avance de la revisión del reglamento de circulación y les comento ahora, aprovechando esta oportunidad que he tenido de repasar las notas, que confiamos en iniciar esa ronda de consulta final a partir del verano, a fin de poder tenerlo aprobado a finales de año. En todo caso, la revisión está concentrándose fundamentalmente en tres áreas: peatones y bicicletas, el tema de las velocidades y la coexistencia de los diferentes modos de transporte. Entendemos que existía un gran esfuerzo de revisión y consenso previo que no sería razonable desaprovechar en estos momentos.

Con esto concluyo mi segunda ronda de respuestas. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Muchas gracias a usted.

Quiero agradecer su presencia a todas las personas que han intervenido y, en especial, la asistencia de todos los miembros de las asociaciones y del magnífico equipo que tuve la oportunidad de conocer el día que estuvimos visitando la Dirección General de Tráfico, que nos han atendido magníficamente durante toda la Comisión. Espero que la Comisión pueda volver otra vez. Muchísimas gracias y hasta la próxima.

Se levanta la sesión.

Eran las siete 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**

