



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES

Año 2012

X LEGISLATURA

Núm. 209

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 7

celebrada el lunes 12 de noviembre de 2012

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora directora general de Tráfico (Seguí Gómez), para presentar el anuario estadístico general 2011. A propuestas del Gobierno. (Número de expediente 212/000709)

2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 2

Se abre la sesión a las once y treinta minutos de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la sesión número 7 de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, que se ha convocado para sustanciar un único punto, que es la celebración de la comparecencia, a petición propia, por tanto del Gobierno, de la señora Seguí Gómez, directora general de Tráfico, con el objetivo de presentar las principales cifras de la siniestralidad vial en España en 2011, en el marco del anuario estadístico general de dicho año.

En nombre de la Comisión, quisiera agradecer la cortesía que la directora general ha tenido al querer presentar estas cifras en sede parlamentaria. Creo que es una decisión que le honra. Que se presenten estas cifras en el Congreso de los Diputados tiene un valor muy significativo. También quiero agradecer a los portavoces de los grupos que con su buena disposición hayan hecho posible esta comparecencia en una semana muy compleja parlamentariamente, puesto que saben que a partir de esta tarde tenemos que sustanciar la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado para el año próximo y, además, el jueves tenemos un Pleno ordinario sobre la materia legislativa que esta casa tiene que ir tratando. Repito mi agradecimiento a la señora directora general y a los portavoces de los grupos.

La señora directora general, que ha venido ayudada de una presentación para que las cifras puedan ser asimiladas por las señoras y señores diputados, tiene la palabra.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO** (Seguí Gómez): Gracias por sus amables palabras.

Comparezco a petición propia ante todos ustedes a fin de presentar las principales cifras de siniestralidad vial del año 2011, documento que tengo en versión doméstica, pero que está actualmente en maquetación para su distribución, tanto vía PDF, a través de la web, como en papel, igual que en años anteriores. Me he permitido contribuir con una presentación de diapositivas precisamente para ilustrar lo que creo que es la esencia tanto de las cifras como de los cambios introducidos en este importante documento de referencia. En los minutos en los que voy a hablar me gustaría tener la oportunidad de hacer lo que indica esta diapositiva de presentación de objetivos. En primer lugar, contextualizar el informe y la presentación en sí; en segundo lugar, presentar las cifras de mortalidad, de lesiones por accidentes de tráfico durante el año natural 2011; a continuación, presentarles el cambio realizado con respecto a la identificación de los fallecidos por accidente de tráfico a treinta días; progresaremos después para hablar de cifras de lesividad y de secuelas de aquellos lesionados no mortales que estuvieron involucrados en un accidente de tráfico en ese año; podremos contrastar la evolución de los principales indicadores de seguridad vial en estos últimos años y, por último, identificar algunos de esos retos que consideramos que son de consecución inmediata en los próximos meses. Déjenme recordarles que de las múltiples publicaciones que la Dirección General de Tráfico realiza existen dos tipos de informes periódicos, de carácter anual. Por una parte, está el anuario estadístico general —tienen en la imagen dos fotografías, tanto del de 2010 como del de 2011—, que se publicó hacia marzo de este año, y, por otra parte, está el llamado anuario estadístico de accidentes, que es un monográfico dedicado a las lesiones, a los lesionados en estas circunstancias. En las fotografías pueden ver ustedes las carátulas del último de esos anuarios, que es el de los datos de 2010, en su versión más extensa y en su versión resumen. Seguramente recordarán ustedes mejor el de la imagen fotográfica señalado en la diapositiva.

En el informe que hoy vengo a presentar existen cuatro grandes bloques de mejoras, de cambios que planteo a continuación y que clasifico de la siguiente manera. En primer lugar, además de utilizar los datos policiales y las fuentes de información tradicionales de la Dirección General de Tráfico, en este informe incorporamos nuevas fuentes de datos que, fundamentalmente, resumo en dos categorías. Por un lado, están aquellas derivadas del Instituto Nacional de Estadística, tanto por el registro nacional de defunciones para el año 2011 como una referencia a la estadística de defunciones según causa. Por otro lado, para incorporarlas al informe hacemos acopio de fuentes de datos del Ministerio de Sanidad respecto del llamado conjunto mínimo básico de altas hospitalarias, que no es sino un compendio de todos los ingresos hospitalarios ocurridos en nuestro país en un año determinado; utilizamos la encuesta nacional de salud que por tener carácter europeo se llama en realidad encuesta europea de salud, pero que son resultados representativos para nuestro país en un año en concreto, y también la encuesta nacional de discapacidades.

En el segundo bloque de mejoras o de cambios planteamos nuevos métodos. El primero, es el del fallecimiento a treinta días con seguimiento real de las víctimas; pero también, cuestión muy relevante, hablamos del cómputo de heridos utilizando fuentes de datos alternativas, criterios alternativos, y describimos las lesiones para poder así contribuir a la priorización de las medidas que redunden en mayor beneficio para nuestra sociedad. Precisamente porque se trata de una carga social nos hemos permitido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 3

añadir el concepto de coste social, atribuyendo un valor monetario, difícil de calcular en algunas ocasiones, pero muy útil en según que otros debates, utilizando costes unitarios ya publicados por la propia Dirección General de Tráfico en años anteriores. El nuevo informe tiene también un nuevo índice, que es extenso porque incluye todo lo anterior. Todos ustedes, que están acostumbrados a manejar el informe y a ver amplias y numerosas tablas, deben saber que las van a encontrar todas igualmente, que no hay ninguna cifra que se presentara previamente que no esté actualizada en el nuevo documento. Respecto de las novedades, quiero mencionar que introducimos información adicional relacionada con la mortalidad y también contextualizamos estos fallecidos en relación con otros en la población española en ese año y añadimos esas secciones acerca de la morbilidad, las lesiones no mortales, el coste económico y, es muy importante, los factores concurrentes; es decir, qué ocurrió en nuestro país durante 2011 en cuanto a la velocidad, al uso del casco, a determinado tipo de infracciones, al uso de sillitas infantiles, etcétera. Los cambios metodológicos se ven sustanciados con explicaciones en apéndices y, en conjunto, el documento, aunque ustedes piensen que es finito, contiene 87 tablas y 42 figuras. Reitero que ningún dato del pasado ha sido obviado, en todo caso ha sido incluido y aumentado en aquellas direcciones que acabo de resumir.

Dicho esto, pasamos a centrarnos en las cifras de mortalidad por lesionados durante 2011, recogidas en el informe. En este mapa tengo la cifra de fallecidos en el conjunto del Estado en el año 2011 a treinta días en vía urbana e interurbana, que es de 2.060. Me gustaría poner esa cifra en relación con los 1.479, que fue el número de fallecidos en carretera y a veinticuatro horas, que se publicó en nota de prensa el día 3 de enero de 2012. Cambien ustedes en su memoria ese número de 1.479, porque los fallecidos en España en 2011 fueron 2.060. Estos fallecidos, presentados aquí en números absolutos, podemos también investigarlos con relación a ciertos denominadores. Los dos siguientes mapas muestran, en un caso, tasa por millón de habitantes de esa provincia en concreto y, en otro, por 100.000 vehículos/kilómetro viajados en esas provincias. En cualquier caso, estos mapas, que no son sino un ejemplo de los que encontrarán en el informe, muestran en azul cielo aquellas provincias cuya tasa de fallecidos, según un denominador u otro, está en torno a la media nacional, más/menos una desviación estándar. En blanco tienen ustedes aquellas provincias cuya tasa de fallecidos por accidente de tráfico ha sido inferior a esa tasa estatal. En azul oscuro tienen ustedes las provincias en las que el número de fallecidos, dividido por ese denominador, sea población o sea viaje, ha sido superior, al menos en más de una desviación estándar, al de la media nacional. A título de ejemplo, me parece relevante poder constatar que, efectivamente, hay provincias en las que no importa qué denominador escojamos porque están por debajo de la media nacional y hay otras que están por encima. En todo caso, esta es una herramienta estupenda para poder decidir dónde priorizar según qué intervenciones. También da pie a que la estructura provincial de la Dirección General de Tráfico se ponga en marcha con dos mentalidades complementarias, ambas necesarias: una es cómo actúo sobre la población residente en esa provincia y, otra, cómo actúo sobre la población transeúnte en mi provincia, que no tienen por qué ser coincidentes.

Respecto de estos 2.060 fallecidos, quiero constatar que el informe presenta amplias descripciones acerca de su distribución a lo largo de cuantiosas variables. En esta única diapositiva, permítanme pasar rápidamente por lo que podría ser el perfil del lesionado mortal en 2011. De este conjunto de fallecidos solo el 2 % tenía menos de catorce años, mientras que un 50 % tenían cuarenta y cinco años o más; el 78 % de los fallecidos eran hombres. Respecto de la hora, el día o el mes en que ocurrió el accidente, les informo de que el 61 % de los fallecidos lo fueron tras sufrir accidentes entre las ocho de la mañana y las ocho de la tarde; el 65 % de esos fallecidos lo fueron por sufrir accidentes entre el lunes y el viernes; el 79 % fallecieron tras estar involucrados en accidentes entre septiembre y junio. Este aspecto me parece especialmente notable en aras de enfatizar ese cambio de perfil de circunstancia que tal vez en años anteriores era absolutamente válido pero que, en todo caso, se ha modificado, por lo que es importante anotarlo y actuar en consecuencia. Por supuesto, la mayoría de las víctimas mortales son conductores y un 18 % peatones. En cuanto al tipo de vehículo implicado en ese accidente en el que iban estas personas o contra el que interactuaron, tienen ustedes la descripción en la diapositiva. El 78 % de las víctimas mortales lo fueron en accidentes en vía interurbana. Como ustedes saben, dentro de la vía interurbana tenemos la vía de alta capacidad o la vía convencional, pues bien, el 62 % de las víctimas mortales lo fueron en accidentes en vías convencionales. El tipo de accidente más frecuente sigue siendo la salida de la vía, pese a que eso represente un 31 % de la tipología del accidente en el que se han visto implicadas estas víctimas mortales. De estas 2.060 personas fallecidas en nuestras carreteras en 2011, tenemos un 22 % que no usó el cinturón en vía interurbana y un 41 % que no lo hizo en vía urbana. Respecto del no uso del casco, me parece reseñable el hecho de que el 19 % de las víctimas mortales en vía interurbana

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 4

no llevara su casco y que un 16 % de las víctimas mortales conductores de un ciclomotor tampoco lo llevaran en el momento del accidente. Para terminar esta descripción les diré que según la opinión del agente actuante un 23 % de las víctimas mortales lo fueron en accidentes en los que la velocidad era inadecuada.

Después de este brevísimo resumen de las características de los fallecidos, que, repito, encontrarán ustedes desgranado en muchas páginas del informe cuando puedan acceder a él, déjenme poner relación los fallecidos por accidente de tráfico con todos los fallecidos en nuestro país. En esta tabla contextualizada, según el Instituto Nacional de Estadística y el Registro de defunciones según causa, si uno clasificara la población por categorías de edad y colocara el *ranking* de las cinco primeras causas de muerte, lo que se encontraría sería que los accidentes de tráfico en los que están involucrados los niños menores de cinco años están en la quinta posición, mientras que de uno a los sesenta y cuatro años estos accidentes representan una de esas cinco primeras causas de muerte. No están indicadas las posiciones relativas a sesenta y cinco años en adelante, simplemente porque estarían en las posiciones octava, novena o décima y la tabla quedaría demasiado densa. En todo caso, me parece relevante recordar que en 2011 en nuestro país la principal causa de muerte de la población entre quince y treinta y cuatro años todavía es un accidente de tráfico, pese a que en cifras absolutas ese sea un número pequeño. El grueso de los fallecidos por accidente de tráfico está fuera de ese margen de edad más joven de nuestro país.

Procedo ahora a explicarles el cambio que hemos realizado en la identificación de esos fallecidos a treinta días. Déjenme hacerlo poniendo en contexto histórico cómo se estaba haciendo hasta este momento. Hasta 1992 la Dirección General de Tráfico solo presentaba cifras de fallecidos en el territorio estatal a veinticuatro horas. A partir de entonces, según reza el texto de la Orden Ministerial de 18 de febrero de 1993, con el propósito de cumplir con la expectativa de Naciones Unidas de que el cómputo de fallecidos en carretera en todo el mundo se realizara con un seguimiento a treinta días naturales después del accidente, se propuso, con carácter provisional, en tanto no se desarrollaran los sistemas adecuados para que esto fuera así, una solución pragmática que decía que las cifras reportadas por la Dirección General de Tráfico en este periodo eran los fallecidos a veinticuatro horas más los heridos graves reportados por los cuerpos policiales, multiplicado por un factor de corrección. La última actualización de este factor de corrección fue en el año 2000 y, reitero, hacía que la cifra de 2.478 muertos que se publicó en el anuario estadístico de 2010 fuera en realidad una mezcla de muertes reales, de las personas fallecidas en veinticuatro horas, y para las que los cuerpos policiales habían constatado ese fallecimiento, más una cuantía estadística derivada de la aplicación de un factor de corrección al número de heridos graves. La propuesta que hemos realizado desde la Dirección General de Tráfico y que les presentamos hoy es que, gracias a la colaboración con el Instituto Nacional de Estadística y a los boletines de defunción, podemos realizar un seguimiento de todos esos heridos graves identificados por los cuerpos policiales y confirmar si en el plazo de treinta días naturales desde el momento del accidente esas personas han fallecido a consecuencia de las lesiones derivadas del accidente. No quiero presentarlo como un cambio metodológico, porque aquí no hay más metodología que el seguimiento prospectivo de los heridos que hace prácticamente 20 años se tenía que haber reestructurado, según dictaba aquella orden ministerial de 1993 que, repito, habla del carácter temporal del uso del factor de corrección.

Déjenme ilustrar, de forma práctica, el hecho de que hoy estamos hablando de 2.060 fallecidos en vía urbana e interurbana a treinta días —es el seguimiento real de las cifras de 2011—, mientras que en el informe del año pasado se hablaba de 2.478 víctimas mortales, vía urbana e interurbana, a treinta días. Uno podría hacer el ejercicio complementario de pensar qué hubiéramos hecho nosotros para 2011 si no hubiéramos cambiado el método, si siguiéramos aplicando el factor de corrección, y el resultado es que la cifra de la que estaríamos hablando hoy sería de 2.149 —la tienen ustedes en *italica* y en gris encima de la de 2.060—. Por el contrario, con carácter retroactivo podemos ir a los datos de 2010, a los boletines de defunción del Instituto Nacional de Estadística, y rehacer la cifra que se presentó en su momento. Haciendo ese ejercicio, el número de fallecidos en España en 2010 hubiera sido de 2.393 y no de 2.478. ¿Qué estoy diciendo con esto? Que el factor de corrección, tal y como se estaba aplicando en esos momentos, sobrestimaba el número de fallecidos a treinta días, posiblemente en relación con las mejoras en la reducción de la gravedad de las lesiones en el momento del accidente y el mejor seguimiento y tratamiento sanitario a posteriori. Con el uso del factor de corrección se estaba declarando un mayor número de fallecidos del que constata el seguimiento real de esos heridos graves según el Instituto Nacional de Estadística.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 5

Haciendo esta comparativa de lo que presentamos, de los últimos datos publicados y de lo que hubiera ocurrido en otros escenarios, se nos planteaba un dilema. ¿No cambiamos de método? ¿Publicamos el informe de 2011 al estilo de los informes previos? Quizás sería mucho más cómodo y de esa forma no me habrían estado preguntando en los últimos meses acerca del cambio de método. Si hubiéramos hecho eso —tienen ustedes la diferencia de esas dos cifras—, estaríamos hablando de una reducción del 13 % de la cifra de mortalidad en España en 2011 en relación con la de 2010. La alternativa sería: ¿Aplicamos el seguimiento con carácter retroactivo? Sepan ustedes que lo hemos hecho hasta 2009. De haberlo hecho así, la disminución de la cifra de víctimas mortales de 2011 comparado con 2010 hubiera sido del 14 %. Eso significaría que tendríamos que reeditar el informe de 2010 para que ustedes pudieran constatar, para cada uno de los múltiples análisis presentados, cuál hubiera sido la cifra en el informe de 2010 de haber hecho el seguimiento a treinta días. La tercera posibilidad es aquella de cambiar solo el método este año y dejar que la gente contraste la cifra con el año previo. Entenderán ustedes que esta es la opción errónea, porque, como se nos decía cuando estudiábamos en el colegio, sería comparar peras y manzanas. Entre la alternativa de no cambiar de método o aplicar el seguimiento retroactivo, puesto que ya he comentado que la segunda alternativa implicaría la reedición del informe, lo que hemos decidido presentar, que es lo que contiene el informe de 2011, es esta cifra con la reducción del 13 %. Cualquier porcentaje de reducción que ustedes detecten lo será porque hemos comparado peras con peras y, en todo caso, en el anexo del informe encontrarán paso a paso cómo hemos llegado a esa diferencia, en un ejercicio de absoluta transparencia hacia los cómo y los porqués.

Paso ahora a presentar esa serie temporal a la que el diputado señor Jané hizo referencia la primera vez que hablamos de cifras de fallecidos y del posible cambio metodológico. Pueden ver en la diapositiva el número oficialmente comunicado por la Dirección General de Tráfico desde 1965, primer año en que se publicó este tipo de estadística. Lo que tienen señalado en amarillo son los últimos cinco años. Pueden ver que la barra de color azul, que representa el método tradicional, está muy cerquita del nuevo método con carácter retroactivo, aspecto que ahora me entretengo en enseñarles con más detalle. Esta gráfica no es sino una ampliación de la zona en amarillo de la primera diapositiva. El factor de corrección, de color azul, estaba contando más muertos de los que el seguimiento real denota, que es la línea roja. Dirán ustedes que esa diferencia en la práctica parece pequeña, pero son aproximadamente 300 personas las que estábamos dando por fallecidas cuando no lo están. Más allá de esa diferencia, me parece importante señalar el hecho de que ahora estamos hablando de personas identificadas, reales, que hemos confirmado si fallecieron o no o, por el contrario, sufrieron esas heridas graves inicialmente identificadas, con un procedimiento, además, que ya no tiene marcha atrás.

Voy a hablar ahora de las lesiones no mortales y de las secuelas que han sufrido las personas involucradas en accidentes de tráfico durante 2011. Según los datos policiales de la Dirección General de Tráfico, en 2011 se computaron 11.347 heridos graves —en el lingo de la Dirección General de Tráfico significa hospitalizado— y 104.280 personas que sufrieron heridas que pudieron requerir asistencia en la carretera o en urgencias, pero no un ingreso hospitalario. Sin querer entretenerme en la descripción de estos lesionados —comentaré solo las directrices generales—, les informaré que estos datos denotan que el herido grave o leve es ligeramente más joven que el fallecido, en mayor proporción mujer, en mayor proporción involucrado en un accidente en zona urbana. También podrán observar el alto uso o no de las medidas de protección, como el uso del cinturón, el casco en el ciclomotor o en la motocicleta. Más allá de esa generalidad, que podrán evaluar por sí mismos en el texto, lo que me parece importante reseñar es que el mismo nivel de detalle con el que se analizaban los heridos mortales, los fallecidos en informes previos, se aplica ahora a los heridos graves y a los leves, de manera que podemos identificar las circunstancias que acompañan este tipo de consecuencia. **(El señor vicepresidente, Martín González, ocupa la Presidencia.)** Si uno pusiera gráficamente estas cifras aparecería la llamada pirámide de las lesiones relacionadas con el tráfico para el año 2011, que tiene en la punta esos 2.060 fallecidos, de los que ya hemos hablado, y en esa zona intermedia, en color naranja, los 11.347 heridos graves, según estas fuentes policiales. Permítanme también contextualizar esta cifra, puesto que el 3 de enero de 2012 la cifra de heridos graves que se comunicó para el año 2011 fue de 7.069; es decir, prácticamente un aumento de 3.200 heridos graves entre la cifra inicialmente reportada con carácter provisional y la cifra final. A esos heridos hospitalizados hay que añadirles esos 104.000 heridos leves. Con esta fuente de datos, esta pirámide muestra que por cada fallecido en 2011 en España hubo hasta 6 personas que requirieron un ingreso hospitalario y 51 que requirieron algún tipo de asistencia sanitaria.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 6

Los datos anteriores proceden de fuentes policiales. Nos hemos introducido en las fuentes sanitarias y hemos ido a los ingresos hospitalarios para ver cuántas personas ingresaron en España por lesiones provocadas por accidentes de tráfico. Hemos ido a la encuesta nacional de salud para ver cuánta gente reporta haber sido atendida en urgencias o en una consulta externa por lesiones derivadas de un accidente de tráfico. Esas fuentes no estaban actualizadas hasta 2011 y, por tanto, la pirámide que les presento a continuación contiene una variedad de años, pero me parece que lo primero que destaca de esa comparación es que cuando uno acude a otras fuentes esa pirámide es mucho más grande. El número de heridos graves, según la misma definición, es decir, hospitalizados, prácticamente se duplica, mientras que el número de heridos leves es cinco veces mayor cuando uno busca fuentes alternativas. Me parece especialmente importante en este momento decir que esto no es una crítica hacia los cuerpos policiales, a cuyo trabajo estamos muy agradecidos, sino que es un hecho constatado en cada país que ha evaluado esas dos fuentes de información una contra la otra. No forma parte de la naturaleza de la actividad policial identificar con tanto detalle esos heridos que ingresan o no o que requieren o no asistencia sanitaria. Repito que no vean esta comparación como una crítica negativa sino como la constatación oficial desde la Dirección General de Tráfico de que el sistema policial actualmente implementado puede no ser suficiente para identificar el número total de víctimas y su composición. Vuelvo a decir que con respecto a las fuentes policiales se duplica el número de ingresos hospitalarios y se quintuplica el número de heridos leves. Eso hace que esa relación de un muerto, 6 ingresados y 51 heridos leves, según las fuentes policiales, pudiera ser en realidad lo que señalamos aquí, y es que por cada fallecido hubiera hasta 11 personas que requirieron ingreso hospitalario y 266 que requirieron algún otro tipo de asistencia sanitaria. Además, poder acceder a esos informes de alta hospitalaria nos da una posibilidad única de analizar las lesiones sufridas por estas personas, de manera que diseñadores de vehículos, diseñadores de la vía y personas dedicadas a dirigir intervenciones concretas con propuestas concretas puedan concentrar su atención sobre algunas patologías, algunas lesiones específicas. Déjenme señalar, por ejemplo, el hecho de que entre los heridos hospitalizados por accidente de tráfico en nuestro país, las lesiones más cuantiosas son los traumatismos de tórax, de la pierna, del tobillo y cerebrales. La mayoría de nuestros ingresados lo son por lesiones en estas regiones corporales. En concreto, las fracturas representan el 57 % de las lesiones de los ingresados y las lesiones internas un 17 %. Pero para este foro, más allá de la distribución de estas lesiones, este nuevo método nos permite cuantificar de manera precisa lesiones o lesionados que se comentan de otro modo en según qué foros y según qué circunstancias y para los que siempre ha sido difícil tener una magnitud en nuestras manos. Por ejemplo, de los 22.000 ingresados hospitalarios por accidente de tráfico, 222 sufrieron una fractura en la columna vertebral que afectó la médula espinal, es decir, son pacientes susceptibles de sufrir después paraplejas o cuadraplejas, mientras que 1.851 sufrieron fracturas en la columna vertebral que no implicaron la médula espinal, que no tuvieron afectación neurológica. Déjenme recordar como ejemplo otras dos lesiones muy mencionadas. Entre esos 22.000 ingresados por accidente de tráfico, hubo 35 amputados de extremidad inferior y 70 personas que requirieron amputaciones de extremidades superiores. Reitero, son ejemplos de patologías que en diferentes foros y en diferentes circunstancias aparecen como graves, como relevantes, pero para las que difícilmente había antes una posición oficial respecto a la magnitud de ese tipo de enfermedad.

He mencionado las fuentes policiales, he mencionado las fuentes sanitarias y he dicho que en muchos otros países del mundo, cuando se contrastan ambas fuentes, existen discrepancias. De hecho, en el seno de la Unión Europea estamos debatiendo la definición consensuada y universal de herido grave, y ese herido grave no va a ser el ingresado, puesto que el ingresado depende de muchas circunstancias, incluso de la estructura del sistema sanitario del país pertinente. La definición de herido grave que apunta a ser la que se adopte —el 15 de enero tenemos una reunión en Europa con ese propósito— es la que habla de lesiones especialmente graves, de acuerdo a una determinada escala que no es propósito ilustrar aquí. Sepan ustedes que España ya tiene sus cifras de heridos muy graves para 2011 con esa definición que —reitero— apunta a ser la que a partir del año que viene empezará a implementarse en Europa. Según esto, el año en cuestión hubo unas 5.300 personas que sufrieron al menos una de esas heridas, de esas lesiones especialmente gravosas, especialmente difíciles, y en nuestro país ya tenemos también tasas poblacionales calculadas.

Por último, a modo de ejemplo, quiero mencionar que del análisis de la última encuesta nacional de discapacidad disponible —que no habla de aquellas personas que se quedaron con una discapacidad física o mental permanente en un año en concreto, sino de cuántas personas había viviendo en España con alguna discapacidad en el año que miramos— se desprende que casi 79.000 personas en España,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 7

casi 79.000 de nuestros ciudadanos dicen tener una discapacidad permanente por lesiones por accidente de tráfico que sufrieron a lo largo de su vida. En el informe detallamos el tipo de discapacidad y el tipo de circunstancias en los que estos accidentes ocurrieron.

He comentado que estas magnitudes podían también ponerse en el contexto económico, en el contexto monetario, y he mencionado al inicio que fue la propia Dirección General de Tráfico quien encargó durante el año 2011 la realización de un estudio para poder cuantificar en euros el coste asociado con un fallecido por accidente de tráfico, que era de 1.400.000 euros; con un herido grave, 219.000 euros, y con un herido leve, 6.100 euros. Si esos costes unitarios los multiplicamos, opción A, de manera conservadora, por la cantidad de fallecidos, heridos graves y heridos leves reportados por las fuentes policiales, o, de manera novedosa, por el número de heridos graves y leves que hemos encontrado en las otras fuentes de datos, el número de muertes y el número de fallecidos es el mismo, porque ya lo hemos contrastado, pero nos surge el siguiente hallazgo: en el más conservador de los escenarios, los lesionados por accidente de tráfico, desde fallecidos a heridos leves, suponen un 0,6 del producto interior bruto de nuestro país en ese año. Sin embargo, si tomáramos el número de lesionados de las fuentes sanitarias, el resultado sería que el coste de los lesionados por accidente de tráfico en España en 2011 fue un 1 % del producto interior bruto. Estas cifras las hemos contrastado —esto forma parte del ejercicio riguroso de evaluación interna que tenemos que hacer— con aquellos objetivos aprobados en el Plan estratégico 2011-2020, del que todos ustedes, señorías, formaron parte en su momento. Pero antes de llegar al plan estratégico, déjenme presentar en una diapositiva las principales cifras de la evolución de la siniestralidad vial desde 2010.

En primer lugar, ha habido una reducción en el número de fallecidos del 13 %, que es consistente y coherente a lo largo de todas las dimensiones que hemos evaluado —y son muchas—, salvo las excepciones mencionadas en la diapositiva. La diapositiva resume las excepciones; el descenso lo es por cualquier otra dimensión que puedan ustedes contemplar. Existe, según datos policiales, policía 2010 *versus* policía 2011, una reducción del 5 % en el número de heridos graves en todas las dimensiones analizadas, salvo en las mencionadas en la diapositiva. Según la policía, existe una reducción del número de heridos leves con respecto a los que reportó en 2010 de un 4 % en todas las dimensiones, salvo en las indicadas en la diapositiva. El índice de letalidad sigue mejorando y pasa a ser del 1,8 % frente al 2,0 % publicado en 2010. Hay una reducción global del número de accidentes con víctimas, sean mortales, graves o leves, del 3 % en todas las dimensiones, salvo en las indicadas en la diapositiva. En 2011 ha habido un aumento del 1 % respecto a 2010 en el censo de conductores. No hay ningún cambio en el parque de vehículos —esto no significa que no se hayan incorporado vehículos, sino que el resultado del balance entre los que se han incorporado y los que se han dado de baja es cero—, ha habido un pequeño aumento en el número de kilómetros de vía interurbana que se han construido durante 2011 y ha habido una reducción del 2 % en el número de desplazamientos, medidos desde la DGT —que son los únicos que podemos medir—, que —como ya les hemos informado con anterioridad— ya venían disminuyendo en los últimos años.

En relación con esos trece indicadores del Plan estratégico de seguridad vial 2011-2020, permítanme explicarles la diapositiva. Tienen los 13 indicadores descritos con su texto; tienen la cifra basal de 2009, que fue la que se utilizó para desarrollar el plan estratégico; tienen, en la última columna, la cifra objetivo para 2020 y tienen en medio la cifra de ese indicador para 2011. Permítanme hacer una reflexión. Tienen ustedes marcados en verde dos indicadores, la reducción del 10 % de conductores fallecidos mayores de 64 años y la reducción del 30 % de fallecidos por salida de vía en carretera convencional, cuyas cifras en 2011 ya son inferiores a las cifras objetivo en 2020, es decir, estos dos indicadores ya estarían incluidos en el mismo año 2011, lo cual no deja de ser paradójico si, como les he indicado, la edad de las víctimas mortales y conductores sigue aumentando y el porcentaje de salida de vía es el 31 % que he mencionado con anterioridad. Esto apunta a que necesitamos revisar al menos esos indicadores para plantearnos objetivos más ambiciosos y que denoten un mayor progreso en esos dos aspectos. Tienen ustedes en amarillo un indicador que todavía no está superado, pero que está prácticamente a punto de serlo, que es la reducción del 25 % de los conductores entre dieciocho y veinticuatro años fallecidos en fin de semana. Esto legitima el hecho de que la DGT esté preparando una modificación del plan estratégico que recoja tanto el cambio de perfil del lesionado, al que les he hecho alusión, como que los indicadores puedan necesitar una revisión y mayor intensidad o aspiración, si me permiten decirlo así.

Respecto a los retos, los sistemas de información que forman parte de esos pilares de estrategia que anuncié en mi comparecencia previa siguen necesitando mejoras. Hay que mejorar los tiempos de transmisión de los datos; hay que mejorar la información relativa al lugar del accidente *versus* la residencia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 8

del lesionado, para poder decidir intervenciones diferentes ante distintos problemas; hay que mejorar la existencia de denominadores para calcular esas tasas que hablen de desplazamientos con más rigor y con más detalle del que tenemos y hay que mejorar la calidad de ciertas variables que analizamos, pero lo más importante es que este informe nos permite evaluar con rigor las intervenciones a promover desde la Dirección General de Tráfico: la revisión del plan estratégico, que acabo de mencionar, de modo que avancemos en direcciones sustantivas; el mantenimiento y ampliación de cualquier acción que redunde en la reducción del número de fallecidos —nadie se va a olvidar nunca de seguir trabajando en esa reducción— y, de manera muy importante, la intervención para la reducción de los heridos no mortales, que —confío haya quedado claro— a nivel social acaban suponiendo una inmensa carga de dolor, de problema sanitario y de dificultad económica. Por supuesto, tenemos todavía muchos aspectos sobre los que actuar. No repetiré las cifras de no uso del casco, de no uso del cinturón o de velocidad excesiva, pero me parecen llamativas y, en todo caso, abogan por la necesidad de seguir trabajando por esas medidas de manera implacable, independientemente de que trabajemos en otros factores de comportamiento.

Como resumen, me complace poder presentarles un informe para 2011 en el que se mantiene la tendencia descendente del número de fallecidos en nuestras vías públicas, bien sea en carreteras o en zonas urbanas. Me complace especialmente, porque la seguridad vial es apolítica, es de todos y todos tenemos que trabajar conjuntamente para que estas cifras sigan disminuyendo y lleguen a ese anhelado cero que preconizamos. Ese descenso se cuantifica en este período en concreto en un 13 % y —reitero esa buena noticia— se aplica a todas las dimensiones. Ya han visto ustedes que las excepciones a la reducción son muy poquitas y bien identificadas. Me parece especialmente relevante en este resumen hacer de nuevo referencia al perfil del fallecido, esa persona de edad más madura, que está en un accidente en jornada laboral, de ocho a ocho, de lunes a viernes, de septiembre a junio. Esto no significa que no sigamos trabajando con las excepciones del fin de semana y del período vacacional, sino que tenemos que poner la atención donde se produce el grueso de las víctimas mortales. Me complace especialmente poder transmitirles que tenemos un procedimiento implementado para hacer el seguimiento de los heridos graves a treinta días y para poder identificar las víctimas mortales, procedimiento —reitero— que ha sido implementado en un plazo de nueve meses y a coste adicional cero. Estamos utilizando sistemas de información que ya tenía el Estado en marcha. Me preocupa destapar un problema, y es que los fallecidos no son sino una fracción de la siniestralidad vial en estos momentos. En el mejor de los escenarios, por un fallecido hay 6 ingresados; en otro escenario, por un fallecido hay 11 ingresados. En todo caso —reitero—, sobre este grueso de personas tenemos que trabajar, trabajar con ahínco para evitarles ese dolor y ese sufrimiento. Hay que destacar además el hecho relevante de que la carga social de estas lesiones llega a costarnos un 1 % del producto interior bruto, cosa que en estos momentos me parece especialmente relevante, puesto que incuestionablemente cualquier mejora será una mejora para la economía de nuestro país.

Concluyo hablando de la necesidad de destacar ese progreso en cuanto a las cifras de víctimas mortales, progreso que va unido a la necesidad de modificar el plan estratégico, a ese objetivo de incluir los lesionados no mortales que acabo de mencionar y a hacer énfasis en la vía interurbana convencional y en el problema de la conducción y del tráfico en jornada normal. Estos resultados refuerzan los pilares de la estrategia que presenté ante la Comisión hace unos meses y, en todo caso, nos dan ánimo para seguir peleando con más ahínco si cabe. Es relevante mencionar también que existen bases de datos ajenas a la Dirección General de Tráfico que proporcionan una información muy útil para dirigir las políticas de seguridad vial —doy mi agradecimiento más sincero a aquellos profesionales que han colaborado en esta nueva sinergia entre instituciones— y que el sistema ya está en aplicación para presentar los datos de 2012. Con esto concluyo mi presentación. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Muchas gracias, señora directora, por la claridad de su informe.

Pasamos a las intervenciones de los portavoces. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Guillaumes. El tiempo no está tasado, pero vamos a establecer como máximo diez minutos para cada portavoz.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Señora directora general, en primer lugar quiero mostrarle mi agradecimiento por la claridad y por prolijidad de su informe. Me gustaría hacerle cuatro preguntas. Una de ellas es casi filosófica, otra de método, otra quizás excesivamente concreta y otra, ya aviso, se puede considerar fuera de lugar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 9

La primera, la filosófica, es si existe algún colectivo de conductores que aprendió a llevar el volante hace veinte años o más, cuando no había ninguna concepción de seguridad vial, que se va haciendo mayor y que continua siendo —entre comillas— más irresponsable que los demás o si el concepto de seguridad vial se ha introducido en todos los sectores, incluso en aquellos que en su momento no lo aprendieron en la autoescuela o a través de los medios de comunicación. Esta sería la pregunta más filosófica.

La segunda es la de método. Usted ha expuesto —pido perdón por si lo ha dicho antes, porque he llegado unos minutos tarde— una serie de tantos por ciento en los que no se utilizaban los métodos de seguridad —el cinturón, el casco, etcétera—, pero ¿sabemos en qué proporción la población en general no lleva casco o no lleva cinturón?, porque, si no, esta cifra pierde su contenido. Pido disculpas si lo ha dicho antes, pero si no tenemos este dato al lado las conclusiones que podemos sacar de esta información son ciertamente débiles.

La tercera es muy concreta. Como catalán, me he fijado muy especialmente en que la provincia de Gerona estaba marcada en azul oscuro en las dos tipologías que usted ha expuesto. Ha dicho que se tenían en cuenta un gran número de variables. Mi pregunta es si entre ellas —le sugeriría que así fuese si no lo es— se encuentra el arcaísmo de las vías o las condiciones en las que se encuentran determinadas vías. No sé si sabe —nuestro grupo tiene una cierta obsesión con esto— que hay una carretera, la N-II, que llamamos el corredor de la muerte. Al ver el azul, nos gustaría que nos aportase argumentos a esta valoración y, en todo caso, que si ahora no es así, en un futuro se valorase el arcaísmo de determinadas vías.

La última pregunta, que admito que está fuera de lugar, no se refiere al informe, pero tenemos aquí a la directora general de Tráfico y, por aquello del Pisuerga y Valladolid, quiero insistir en una cosa que hace tres legislaturas que se arrastra, que es importante, que parece que no se valora, que esta Comisión ha aprobado por unanimidad durante tres legislaturas y que parece que no llega, que es la homologación de las luces prioritarias. Lo hemos aprobado hace poco por tercera vez, con mayorías totalmente distintas en las tres ocasiones. En toda Europa, las luces prioritarias son de un determinado color, pero aquí no lo son. Esto, en zonas fronterizas, es un problema y además es fácil de solucionar. Tengo que pedirle excusas, porque sé que no entra dentro del informe, pero aprovecho para preguntarle ya que la tengo aquí. Le agradezco una vez más la claridad de conceptos de su explicación.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Bienvenida una vez más, señora directora general, a esta Comisión de Seguridad Vial. Es un placer volver a tenerla aquí. Nos gusta tenerla aquí y que venga a traernos información.

Mientras la escuchaba he intentado tomar algunos datos —me ha sido imposible, también se lo digo, porque ha llegado un momento en el que he perdido la posibilidad de seguir haciendo ese listado de cifras— y me ha dado la sensación de que estaba en una rueda de prensa. Por eso no le sorprenderá que lo primero que le diga sea que es imposible hacer un debate si no disponemos de la información. Si viene usted aquí y los medios de comunicación disponen de la información, pero los diputados que formamos parte de esta Comisión, especialmente los portavoces, no la tenemos, difícilmente vamos a poder hacer muchos comentarios sobre esas cifras. No obstante, le agradezco su labor de *marketing*, que es buena; es una labor de *marketing*, que siempre es interesante hacer y que por tanto siempre hay que hacer.

Desde su primera intervención, cuando fue nombrada directora general, nos habló de la necesidad de hacer estadísticas reales a treinta días. En todas sus comparecencias y en las del señor ministro a las que he asistido he dado el apoyo de mi grupo parlamentario para intentar obtenerlas y, si lo conseguía, felicitarla por ello, por qué no. Cualquier mejora en los datos siempre es bien recibida y es interesante mejorar los datos siempre que podamos. En ese momento, cuando fue nombrada directora general, anunció que nos podríamos encontrar sorpresas. Con los primeros datos que he ido apuntando, la primera sorpresa que me he encontrado ha sido que las cifras de fallecidos eran inferiores a las que en su momento se iban expresando. Es una sorpresa gratamente positiva. Luego, en su intervención, me ha parecido entender que esas sorpresas a las que usted se refería se concretaban en que se destapaba un parte del problema, que no eran los fallecidos, sino los heridos graves y leves. Eso era algo que todos conocemos, porque todos sabemos que aparte de los fallecidos hay un drama importante. Aprovecho para reconocer y poner en valor, ya que tenemos algún representante de asociaciones de víctimas, que las víctimas no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 10

mortales son tan o más importantes que las víctimas mortales. Por tanto, mi primera pregunta es dónde están las sorpresas, si ya sabíamos que el número de lesionados era importante en relación con el número de fallecidos. Por otro lado, nos ha presentado los datos a 2011, pero no nos ha dicho cómo han evolucionado desde 2004 esos números de lesionados, para comparar peras con peras, como usted decía.

No acabo de entender, y le ruego que me lo explique, si los datos reales a treinta días —además de los del INE, que me ha quedado claro que son los fallecidos del INE— se corresponden con los datos facilitados por los centros hospitalarios o solo se tienen en cuenta los datos aportados por la encuesta. **(La señora directora general de Tráfico, Seguí Gómez, hace gestos afirmativos).** Parece indicarme usted que sí, que se corresponden con los datos que ofrecen los centros hospitalarios. Le agradezco que me haya aclarado esta cuestión.

En su comparecencia del pasado 20 de junio también nos anunciaba que tenía la voluntad de poner a disposición pública —entiendo que también de esta Comisión— un inventario de bases de datos. Mi pregunta es: ¿Qué datos se han puesto ya a disposición pública? ¿En qué situación se encuentra ese proceso? ¿Cuáles son sus previsiones en un futuro más o menos inmediato?

Por otro lado, hay una cosa que es evidente. Cuando usted fue nombrada directora general recibió una magnífica herencia, consecuencia del trabajo realizado por el equipo que dirigía su antecesor, don Pere Navarro, en los siete años anteriores. Hoy nadie duda en calificar esa etapa como la más fructífera de la historia de la Dirección General de Tráfico en cuanto a la obtención de resultados, en cuanto a la reducción tanto de las cifras de siniestralidad como, supuestamente, la de lesionados y, sobre todo, en cuanto al cumplimiento de los objetivos que planteaba la Unión Europea. Como consecuencia hay que decir que esto se produjo sobre un trabajo de concienciación importante que se sustentó básicamente sobre reformas tan potentes y tan importantes como el permiso de conducir por puntos, la reforma del Código Penal para tipificar determinadas conductas contrarias a la seguridad vial y la reforma del procedimiento sancionador. Aprovecho para decir que fue una reforma a la que el partido que le nombró a usted directora general se opuso desde el primer momento y que ahora defiende como un dogma. Es evidente que la concienciación y el reconocimiento de las asociaciones de víctimas, junto con la labor de los medios de comunicación y el trabajo de esta Comisión, completaron ese círculo. El resultado lo conocemos todos: más del 55 % —que seguramente será más en función de esa corrección que nos presentaba— de reducción de víctimas y heridos graves entre 2004 y 2011.

Señora directora general, me alegro de que haya optado por continuar con las políticas de su predecesor. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).** Cuando algo funciona, parece que lo sensato e inteligente es mantenerlo, reforzarlo y corregir sus puntos débiles. Los números que ya existían y los que usted nos presenta parecen avalar esta opinión. Le confieso que en sus primeras declaraciones tenía algunas dudas en cuanto a las políticas que iba a seguir desde la Dirección General de Tráfico, pero ha optado por una opción que considero que es la inteligente: continuar con las políticas que se venían llevando a cabo desde la DGT y que se habían demostrado que funcionaban, que eran una garantía de éxito y que eran positivas para todos. No obstante, señora directora general, la crisis económica y la política de recortes del Gobierno, del que usted también forma parte, han provocado que tengamos en estos momentos infraestructuras, vías interurbanas, en peores condiciones, fruto de la reducción de las inversiones en mantenimiento que se están produciendo en esas vías, a lo que se añade también una peor conservación de los vehículos. La importante reducción de los desplazamientos —me ha parecido entender que nos decía que era del 2 %— puede haber compensado en parte estos déficits de la seguridad vial, pero es evidente que cuando la economía se recupere —nuestro grupo parlamentario desea que ocurra lo antes posible— también lo harán los desplazamientos y, sin duda, se incrementará el riesgo de sufrir accidentes. El reto será entonces mantener lo ganado hasta ahora en estos datos de siniestralidad.

Para acabar quería hacerle algunas preguntas sobre estos datos que he podido recopilar, aprisa y corriendo, sobre este ejercicio —no sé si de rueda de prensa, de comunicación o de *marketing*— y acabar con una pregunta —como decía mi compañero de Convergència i Unió— fuera de contexto, pero que me interesa porque es de mi territorio. Quisiera saber —la tengo aquí— si me puede dar la información y, si no, le agradecería que me la diera más adelante. Respecto a las cifras que nos presentaba, intuyo que nos encontramos ante varios retos importantes. En primer lugar, por las horas y el día en que se producía el mayor número de accidentes y fallecimientos, parece que nos encontramos ante un problema de seguridad vial y de relaciones laborales, es decir, lo que se conoce como los accidentes *in itinere* y en misión. Puede que una parte importante de esas horas del día se la que provoca mayores accidentes. Es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 11

una reflexión que pongo sobre la mesa para ver qué es lo que piensa usted. De las cifras que nos facilitaba me ha parecido intuir que volvemos a reiterar los colectivos que tienen los problemas más importantes, porque los peatones, los motos, los ciclomotores y las bicicletas destacan muy por encima en los porcentajes de fallecimientos. Dentro del número de fallecidos en el entorno urbano, no sé si también están incluidos esos datos reales. Cuando disponga de los datos, los miraré e intentaré averiguar si realmente es así. Son importantes todos los datos que nos ofrece. Espero que la ponencia de estudio de reforma del baremo de víctimas tome en cuenta los trabajos que se están llevando a cabo para poder plantear y aprobar la reforma lo antes posible, incluyendo también los posibles datos que se puedan obtener de las nuevas estadísticas que nos presenta. Le agradezco la información y las estadísticas que nos ha trasladado, que son bien recibidas por parte de este grupo parlamentario —cuantas más, mejor—, pero explicadas con la antelación suficiente como para que las podamos examinar.

Acabo con una pregunta —que me preocupa personalmente, porque afecta a mi territorio— que transmití por escrito a la Dirección General de Tráfico o al Ministerio del Interior —no acabo de entender la respuesta que me han hecho llegar desde su dirección general— y que hace referencia a un problema que se produce en la Jefatura de Tráfico de mi ciudad, Sabadell. En ella le preguntaba cuáles eran las medidas que pensaba tomar la Dirección General de Tráfico respecto a las colas que se estaban produciendo en los trámites ante esa Jefatura de Tráfico, si había un problema de personal y cómo se pensaba solucionar dicho problema. También le preguntaba cuántos trabajadores y trabajadoras se habían reducido en la plantilla de esa Jefatura de Tráfico y cuánto tiempo debe esperar un ciudadano que quiera realizar un trámite. La respuesta de la Dirección General de Tráfico ha sido que la media está en torno a los veinte minutos. Paso habitualmente por delante de esta oficina y le puedo asegurar que no es así. Hay ciudadanos que, lloviendo, están haciendo cola en la calle para realizar estos trámites. No se lo digo como una crítica, sino para que contemplen si allí tienen o no un problema de personal o de organización de la oficina, porque es evidente que tienen un problema en esa jefatura. No sé si eso es extensible a otras jefaturas u oficinas de Tráfico, no lo puedo asegurar, pero sí sucede con la oficina de Sabadell. Si es así, le agradecería que comprobara qué está ocurriendo en esta oficina para intentar solucionarlo lo antes posible.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene ahora la palabra doña Concepción Bravo, portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Señora directora, bienvenida otra vez a esta sede parlamentaria. Quiero agradecerle de nuevo su presencia y felicitarle por su iniciativa, por venir a presentarnos este anuario. Por lo que he podido rastrear un poco en esta casa, desde el año 1997 —que fue en concreto el señor Muñoz-Repiso— no ha habido ningún director general que lo haya hecho como usted a instancia propia, con esa voluntad de transmitirnos el máximo de información para que entre todos podamos trabajar por este tema que venimos tratando, desde el inicio de esta legislatura en esta Comisión, con el fin de mejorar la seguridad vial. Quiero empezar, como siempre, saludándola, pero sobre todo felicitándola y agradeciéndole que, de *motu proprio*, haya pedido comparecer en sede parlamentaria para explicarnos este anuario. En una actitud que no me parece ni de *marketing* ni de comunicación, entre otras cosas porque ha usado un estilo —como le caracteriza siempre— muy pedagógico y claramente didáctico —haciendo honor a su profesión— con el que nos ha explicado ese objetivo que todo su gran equipo persigue, que es mejorar la seguridad vial y evitar todos los accidentes en la medida en que se pueda. Como bien señala, no solamente para reducir el número de muertes, sino también de víctimas, algo tan dramático por las secuelas que se producen. Como señalaba el señor Corcuera, nos acompañan representantes de las asociaciones de víctimas, a las cuales quiero aprovechar para saludar y reiterarles de nuevo el apoyo de este grupo parlamentario. Estamos ante un gran objetivo por el drama humano que supone perder un familiar o un allegado, no solamente de forma definitiva, sino también por las secuelas o accidentes, incluidos el detalle que ha mencionado sobre el gasto social. No hemos hablado de gasto económico, que también es muy importante, porque me parece mucho más apropiado ese adjetivo de gasto social.

En absoluto me ha parecido un ejercicio de *marketing*, sino que ha marcado su línea de trabajo, como lo ha hecho desde el momento en que llegó a esta Comisión. El señor Corcuera lo ha señalado muy acertadamente, de forma inteligente ha marcado la línea de trabajo con un criterio muy claro. Como tiene mucho criterio, habrá conservado lo que está bien hecho, porque no viene a cuento deshacer lo que funciona; eso me parece siempre un error, y en política más. Hay una estructura muy bien constituida, por lo que mantengamos lo que funciona y mejoremos lo que haya que mejorar. Este es el criterio con el que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 12

trabaja y con el que se apoya en ese equipo, porque al final un político o un director general solo no es nadie si no cuenta con todo ese equipo que le apoya.

Han sido muchos los datos que nos ha aportado, por lo que es difícil hacer un seguimiento. Nos ha hablado de forma muy clara lo que desde el primer momento dijo que quería hacer y que hoy ya es una realidad. Esa fue una de sus prioridades, ha trabajado en ella y se lo ponemos de nuevo en valor, porque nos ha dado unos datos realistas y lo más exactos posibles. Ha habido unas variaciones que ha resaltado muy bien. Nos ha explicado —diría que hasta en exceso— cuál ha sido esa metodología —le iba a preguntar por ella—, ha señalado que no ha habido ningún y que se ha insistido en el seguimiento. Los que le estamos siguiendo desde el principio sabemos que ha reiterado una y otra vez que esa iba a ser su línea de trabajo. Insisto en que le iba a preguntar por la metodología, pero me ha quedado claro para el trabajo que tengo que desarrollar de apoyo a esa labor que hace todo su equipo. Todos los grupos parlamentarios estamos en esta misma línea de apoyo, con alguna variación lógica de los diferentes partidos.

Ha comentado —y también lo ha señalado el señor Corcuera— que sigue habiendo una población más de riesgo: los jóvenes y los mayores. Nos llama de nuevo la atención que, a pesar de todo lo que se invierte en campañas de difusión, de información y de sensibilización, la gente siga sin usar el casco o el cinturón. Pensamos que todo el mundo lo hace y, sin embargo, se puede comprobar que no. Quería resaltar que el número jóvenes fallecidos ha disminuido. Resalto esta conclusión porque me parece muy interesante ya que nos permite abandonar la excesiva e injusta estigmatización sobre el comportamiento vial de los jóvenes, lo que nos parece muy bien. Le instamos a que siga trabajando —y sabemos que lo va a hacer— en esos colectivos que necesitan una mayor concienciación. Señorías, todos estamos de acuerdo en que se confirma —y ahora ya con una perspectiva estadística— este concepto de la mejora de la seguridad vial en España. En España, con la colaboración de toda la sociedad, hemos consolidado en la última década una ruta que nos lleva, años tras año, a la mejora continua de la seguridad vial y estamos convencidos de que seguirá mejorando.

Voy a acabar la intervención —puesto que para mí ha sido sumamente esclarecedora— agradeciendo el esfuerzo que, en relación con el conocimiento de la realidad de la siniestralidad vial en España, nos consta está llevando a cabo la DGT. Sabemos que se está desarrollando un ingente trabajo, como así nos lo ha demostrado el hecho de que por primera vez —no lo podemos olvidar— los datos no proceden de ajustes matemáticos, sino que son un reflejo de la realidad. Tengo entendido que se está tramitando la orden ministerial que regula la comunicación de la información relativa a los accidentes de tráfico y a las víctimas al Registro estatal de víctimas y accidentes de tráfico. Sería muy interesante que nos informara acerca del estado de su tramitación, así como de las implicaciones y consecuencias que tendrá la citada orden ministerial. Nos gustaría —es otra reflexión— que el año que viene, puesto que ya tiene esa metodología en marcha y consolidada, trajera el anuario de 2012. Sabemos que nos lo traerá en cuanto lo tenga y nos informará. Se lo agradecemos.

Para terminar —y siguiendo la línea con la que ha finalizado— no quiero dejar de mencionar los desafíos a los que se enfrenta la Dirección General de Tráfico, unos retos que paso a enunciar de forma muy sucinta y que, según la línea de trabajo que preconiza siempre, constituyen las prioridades de la estrategia española de seguridad vial, como son: mantener y, si es posible, acelerar la mejora de la seguridad vial registrada en el último decenio; actuar de manera eficiente y eficaz sobre la causa raíz de la inseguridad vial de los grupos de usuarios con mayor peso estadístico —los mayores y los usuarios vulnerables—, y, finalmente —y no por ello menos importante—, incrementar notablemente la seguridad vial en las carreteras convencionales. Señora Seguí, para ayudarle a resolver todo esto y a definir esa estrategia —que desde nuestro grupo parlamentario creemos que está llevando a cabo con criterio, orden, rigor y seriedad— cuenta con el apoyo de nuestro grupo parlamentario y de toda esta Comisión. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a darle la palabra a la directora general para que pueda responder y dar todos aquellos datos que le parezcan oportunos. Tiene la palabra, señora Seguí.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO** (Seguí Gómez): Quiero dar las gracias a los tres portavoces por sus comentarios, los positivos y los negativos, porque de todo hay que aprender siempre. Reitero nuestra voluntad de seguir trabajando y mejorando cada día todos los aspectos en los que tenemos competencia y capacidad. Va a ser más efectiva la respuesta si la integro y luego volveré a las preguntas concretas que hayan quedado sueltas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 13

En primer lugar, quiero decir que este es un trabajo de equipo. Me complace aprovechar este momento para agradecer muy sinceramente a los representantes de la Dirección General de Tráfico, tanto a su dirección de estadística, en particular, como al resto de subdirecciones y direcciones adjuntas, puesto que han abrazado esta iniciativa desde el primer momento y han trabajado diligentemente —reitero, en nueve meses y sin ningún coste adicional— para que esto sea una realidad en un momento de dificultades como el que estamos viviendo y todo ello sin abandonar las tareas de reducción que hacen que, a día de hoy, estemos hablando de una disminución durante el 2012 del 10 % en cifras a veinticuatro horas, carreteras y vías interurbanas. Pero no mezclemos lo uno con lo otro. Repito que es un trabajo de equipo —hecho que agradezco— en las formas, en los fondos y en esa tarea, que es la mejora de la siniestralidad vial en nuestro país.

Lejos de nuestra intención está hacer de esto una rueda de prensa. Al contrario, me parece que es obligación de la dirección informar, primero, a la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible antes de que existan interpretaciones o reinterpretaciones en otros foros. Lo propio hubiera sido traer la versión final del informe editada para que la tuvieran de antemano. Honradamente pensaba que iba a haber unas cuantas copias para su visionado —existe, no me lo estoy inventando— y si no está aquí formateado y listo para que lo recojan ustedes es simplemente por un problema de calendarios: el calendario de la última de las entregas de datos que necesitábamos, el calendario de sus señorías para poder comparecer aquí en la sala y el calendario de la propia DGT y las muchas actividades que tenemos programadas. Esto hace que a día de hoy consideráramos más pertinente comunicar lo que sabemos y explicar los cambios, sabiendo que tardarán entre diez y veinte días en tener el documento final. Si para entonces tienen más preguntas, den por seguro, tanto el señor Corcuera como su grupo y el resto de los grupos, que gustosamente las responderemos desde la dirección.

Me complace especialmente que este informe ratifique esa mejora continuada de la seguridad vial. Retomo las palabras de la señora Bravo: lo que funciona, funciona, y hemos de buscar qué más hemos de hacer para que funcionen más cosas. Ratifico el hecho de que es un tema de Estado que requiere la cohesión y la colaboración de todos nosotros. Esas 2.060 víctimas mortales eran de todas las edades, de ambos sexos, y eran votantes de todos los partidos, por lo que reitero la necesidad, desde mi punto de vista imperativo, de que estemos todos trabajando para que esto se traslade así a la sociedad y seamos capaces de resolver esta epidemia, de la que sí que sabemos cómo sanar a la población.

Volviendo al hecho de que los datos del año 2012 apuntan a esa continuada disminución, incluso después de la transición entre un equipo directivo y otro, es nuestra voluntad que el informe completo de los datos del año 2012 esté disponible, por ejemplo, en marzo de 2013, es decir, acortar sustancialmente el tiempo necesario entre el cierre cronológico del año natural y el informe tal y como lo hemos presentado hoy. Nuestra limitación no es propia, sino que depende de la tardanza de algunos sectores en entregar ciertos datos, para empezar los propios relacionados con los de Tráfico. En pos de mejorar esos tiempos de transmisión, la orden ministerial de Registro de víctimas de accidentes, a la que han hecho alusión tanto la señora Bravo como el señor Corcuera, está en estos momentos recién informada por el secretario general técnico del Ministerio del Interior y nos proponemos avanzar en ella lo más diligentemente posible. Nuestro objetivo era que esté implementada el día 1 de enero. A lo mejor no llegamos, pero intentaremos llegar poco tiempo después. Repito que la propuesta de orden ministerial está recién informada por la Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior. Entre otras cuestiones, esta orden ministerial, que tendría que revocar la del 18 de febrero de 1993, abunda no solo en la información que se tiene que transmitir —fundamentalmente en la información para identificar a las víctimas, de modo que el seguimiento pueda hacerse con otros sistemas sanitarios más efectivos—, sino que también precisa aspectos no adecuadamente sustanciados entonces, como son los plazos, cuándo tienen que enviar las personas implicadas esa información a la Dirección General de Tráfico. También nos permitirá formalizar una situación que está un poquito en el limbo, que tiene que ver con la transferencia de ciertas competencias, tanto al País Vasco como a Cataluña, y la transmisión de esa información, que no está recogido ni sustanciado en ningún documento formal. La orden ministerial va precisamente en la dirección de mejorar los tiempos y, en segundo lugar, las identificaciones personales. En esa orden ministerial venimos trabajando en los últimos meses y confiamos aprobar muy pronto.

Hablaban de desafíos. El informe es el informe, otra cosa es la interpretación y las implicaciones del mismo y qué más queremos hacer. Déjenme hacer un paréntesis para introducir una pregunta del señor Guillaumes, en el informe del año 2012, el próximo que presentemos, ya que queremos introducir como un análisis adicional la siniestralidad por tipo de vía. Sepa su señoría que la pregunta ya está incluida en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 14

nuestro catálogo de actividades y si no la hemos incluido en este informe es porque ya nos íbamos a un informe excesivamente largo, nuevo y complejo, por lo que hemos decidido posponerlo al siguiente.

En relación con las preguntas del señor Guillaumes y del señor Corcuera, cuando hablo de que duplican el número de ingresados, según la policía, son altas hospitalarias, son datos sanitarios, y cuando hablo de quintuplicar el número de heridos leves también son datos sanitarios. En cuanto a la pregunta del señor Guillaumes, cuando hablamos de factores concurrentes en el informe, existe el resumen de toda la información sobre el uso de sistemas de protección, así que hablamos del porcentaje de uso en la carretera y en las víctimas. La presentación tenía que ser escueta por respeto a su propio tiempo y he preferido poner el énfasis en el no uso de las víctimas, pero sepa su señoría que esa información la tiene ya en el documento.

Creo haber completado todos los comentarios y sugerencias. En relación con las implicaciones del informe, he dicho al menos dos veces, que el perfil de víctima mortal que presentamos en este informe apunta a una mayor comunión, si cabe, entre el mundo de la seguridad vial y el de la accidentalidad laboral. Vengo diciendo esto desde hace unos meses y esa será una directriz y una acción muy importante de esta nueva DGT, donde abogemos, si cabe aún más, por la mejora de la seguridad vial en el entorno laboral, no solo durante el trabajo, sino también yendo y viniendo del trabajo. Reitero que el motivo de la presentación de hoy era hablar de las cifras, más allá de las implicaciones de esas cifras en nuestras actuaciones.

Como con esto concluyo las preguntas y los comentarios, me voy a centrar en las dos preguntas descontextualizadas de la Comisión. La primera es la que hace referencia a las luces de prioridad. Señor Guillaumes, sepa que hace meses que la Dirección General de Tráfico ha firmado la autorización para que ese cambio se haga efectivo. Si no es una realidad hoy todavía no es por la Dirección General de Tráfico, sino por los otros sectores que tienen que tomar esa decisión y estampar esa firma, pero hace meses que está sellada por la Dirección General de Tráfico. No tenemos ningún inconveniente en que eso sea así.

En relación con Sabadell, señor Corcuera, no solo se le respondió en forma y tiempo como es debido, sino que le comunico que acabamos de emplear a cinco contratados laborales para la oficina de esa localidad. Sepa que las colas de Sabadell hace tiempo que existen y nos alegramos de que finalmente constate ese problema. Las colas son más visibles que reales. Son visibles porque la estructura de la oficina es tal que hace que si hay diez personas los de fuera las vean, mientras que en otras oficinas hay más espacio en el interior. Tenemos documentados los tiempos de espera, señor Corcuera, y la media nacional es de veinte minutos, mientras que la media de Sabadell está entre veinticinco y treinta minutos. Lo tenemos monitorizado y eso también justifica que hayamos aumentado la plantilla. Quiero desdramatizar la visión que se había podido presentar. En todo caso, le notifico ahora, en público, que esta jefatura local será piloto del proyecto de cita previa que la DGT va a lanzar en las próximas semanas y que forma parte de ese rico calendario de actividades que hacía más necesario que nos pudiéramos ver antes para presentar el informe.

Quería hacer un último comentario, precisamente en relación con el motivo por el que comparezco ante ustedes en vez de hacerlo primero ante la prensa y después aquí. Nunca dije que habría sorpresas. En una rueda de prensa, en otro contexto, cuando aclaré la diferencia entre muerto a veinticuatro horas y muerto a treinta días, un periodista me preguntó: ¿Habría sorpresas? Tras hacer una pausa de unos segundos, respondí diciendo: Puede haber sorpresas. Nada más lejos de mi intención que hacer comentarios banales o triviales. En todo caso, dejo a su juicio la valoración de lo que el informe significa y las mejoras que implica.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar un segundo turno, de tres minutos como máximo, a los portavoces por si quieren alguna aclaración.

Por el Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, agradezco a la directora general de Tráfico su comparecencia ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados. Quiero excusarme por no haber estado presente en su intervención inicial, que ha sido debido a que este portavoz es miembro de la Mesa de la Cámara y de la Junta de Portavoces, que se ha reunido a las once y a las doce. Por tanto, me ha resultado imposible estar aquí.

Quiero trasladarle una reflexión de índole formal parlamentaria. Sería positivo y altamente recomendable —como parlamentario casi lo exigiría— que cuando el Gobierno, en este caso la Dirección General de Tráfico, pide comparecer, que es un hecho positivo, para dar cuenta del anuario estadístico general 2011,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 15

cuyo contenido, aunque no esté finalizado, hoy se expone aquí, igual que se puede trasladar a los medios de comunicación se haga también con todos los miembros de la Comisión que estamos aquí siguiendo esta comparecencia. Conocer esos datos enriquece al diputado que tiene que intervenir, puesto que así está al tanto de las cuestiones concretas que pueden surgir. Quizá después de la comparecencia se pueden plantear, pero ya no estará aquí la directora general de Tráfico y, además, se nos dirá: Ya compareció. Para sacar el máximo provecho de su intervención, lo bueno y lo positivo sería que todos los portavoces, y todos los diputados, dispusiéramos ya de aquello que usted tiene encima de la mesa para poder contrastar algunos datos. Estoy convencido de que esto no va en contra de nadie sino que favorecería una mejor pedagogía de lo que esta Comisión está tratando hoy.

Segunda cuestión. Convergència i Unió siempre ha agradecido muchísimo que se traigan las principales cifras de la siniestralidad vial, año por año. Entiendo que ahora viene con otro formato y que es un documento que se aportará a esta Comisión. Consideramos que lo que hoy ha expuesto es positivo, porque conocer datos es prevenir futuros accidentes. Todo lo que sea conocimiento de datos y, como antes decía el señor Guillaumes, saber exactamente en qué vías se han producido esos accidentes, para tener información de dónde están los puntos de riesgo, si en carreteras secundarias, en autopistas, etcétera, tiene un alto valor para prevenir. Como él decía, hablamos del porcentaje de personas accidentadas sin cinturón de seguridad, pero es bueno saber, del número de conductores que no tienen accidentes, cuántos utilizan realmente el cinturón de seguridad y cuántos no. Son datos que nos pueden ayudar muchísimo.

Quiero plantear un tema concreto que no sé si se aborda en el contenido del anuario —si no es así, creo que debería incluirse para enriquecerlo—, que es que cuando se sanciona en nuestras carreteras —no hablo solo de siniestralidad, porque el título es anuario estadístico general 2011, no es únicamente de accidentes— por exceso de velocidad, porque se dispara un radar, quisiéramos saber qué porcentaje corresponde a conductores extranjeros. Somos un territorio altamente turístico, receptor de muchísimos conductores de otros países y las prevenciones en materia de velocidad son las mismas para un conductor de aquí que para uno que tenga un permiso y una residencia en el extranjero. Estos conductores se nos escapan a la hora de ser sancionados. El propio Servei Català de Trànsit ya ha anunciado medidas para, después de comprobar por la matrícula que es extranjero, intentar detener el vehículo más adelante, inmovilizarlo y cobrar la sanción. Si no lo hacemos así, estarán en desventaja los de aquí con los que entran aquí. Habrá una desigualdad de trato, porque unos acaban pagando su sanción por exceso de velocidad y otros no, simplemente porque no hay un mecanismo administrativo adecuado, armonizado en la Unión Europea que nos permita ser eficaces respecto a esas conductas imprudentes de muchos conductores que tienen otras nacionalidades y que al no tener domicilio aquí no son fácilmente localizables. Hay que buscar fórmulas para poder imponer la sanción de forma prácticamente instantánea tras la inmovilización del vehículo. Me gustaría saber si tenemos datos del porcentaje de infracciones que son cometidas por conductores extranjeros y a cuántos se les puede cobrar después la correspondiente sanción, que es básico para que eso sea preventivo. Que alguien se pueda saltar los límites porque nadie le puede sancionar, es tanto como incitar a que se conduzca a altas velocidades, poniendo en riesgo la seguridad vial.

Por último, el señor Guillaumes le ha planteado un tema que ya es recurrente, que es cuándo vamos a abordar aquello que hemos aprobado en tres ocasiones en esta Comisión, que es el cambio de luz de los rotativos en los vehículos de emergencia. Comentaba usted en su respuesta que esto no depende ya de la DGT. Pues sí, depende de la DGT, porque la DGT es el Gobierno y depende del Gobierno, y el uno por el otro la casa sin barrer. ¿Qué les decimos a los que nos lo han pedido reiteradas veces? ¿Que no sabemos quién lo debe firmar? Este es un decreto que firma el Gobierno, que se publica en el BOE y que es de obligado cumplimiento. Por tanto, no valen excusas de la DGT, como que diga que sí, pero que ahora resulta que no sé quién no. Yo no sé quién, lo que sé es que hay una voluntad unánime de esta Cámara manifestada no solo en esta legislatura sino también en las dos anteriores. ¿Qué le pedimos como Gobierno? Que lo cumpla. Si todos estamos de acuerdo, al final es el Gobierno el que tiene que aprobar esa norma y publicarla en el BOE.

Señora Seguí —el presidente ya me hace señas de que se me ha agotado el tiempo—, le agradezco muchísimo su presencia en el Congreso y la labor que realizan usted y todo el equipo de la DGT para aportar datos y para ir por ese camino conjunto para prevenir accidentes de tráfico y mejorar la conducción en nuestro país.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 16

El señor **PRESIDENTE**: No se crean que el lenguaje de signos lo empleo solo con el señor Jané, los otros diputados saben que también lo he hecho en otras ocasiones.

Tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Intentaré ser más breve que mi compañero y amigo el señor Jané.

Mi grupo parlamentario también quiere incidir un poco en los dos últimos temas que ha tocado el portavoz de Convergència i Unió. En primer lugar, está la cuestión de los rotativos. Es cierto que en numerosas ocasiones lo hemos aprobado en esta Comisión, y usted nos anuncia que la propia Dirección General de Tráfico ha emitido una circular para tomar en cuenta esta medida, pero la verdad es que no se ha hecho nada todavía. Conocemos las inercias internas de su ministerio y le animo a que imponga el criterio de la DGT sobre el resto de los que existen en el Ministerio del Interior, que parece que son bastante más fuertes que el de la DGT. En segundo lugar, quiero hablar del tema que comentaba el señor Jané, y que a nosotros también nos preocupa, que es el de los vehículos extranjeros. No se trata solo de los radares sino que hay otras muchas incidencias o infracciones que muchas veces no se pueden sancionar ni, por tanto, cobrar porque los propietarios de esos vehículos son extranjeros y no disponemos de mecanismos suficientes para hacerlo.

También me sumo a la felicitación que hacía a la señora directora general y al equipo de la DGT. Hemos de agradecer, sobre todo y ante todo, el gran trabajo que se realiza por los miembros de su dirección general. Repito que nos sumamos a este reconocimiento. Quiero decirle que me parece bien que haga usted esta labor de *marketing*, de venir a explicar. No me parece mal, no se lo critico, me gusta que venga a darnos explicaciones. Lo que decía mi compañero es que lo ideal sería que, además de esta labor de *marketing*, que es bueno que se haga, los miembros de esta Comisión conociéramos el informe previamente. Le animo a que lo haga así en próximas ocasiones. Seguro que lo va a hacer. Lo dejo sobre la mesa. Sepa que nos hubiera gustado que además de realizar esta labor de *marketing* se nos hubiera dado previamente la información para poder poner en valor esas cifras, porque hay algunas que son buenas.

Me ha repetido usted —también lo ha dicho la portavoz de su grupo parlamentario— que se ha continuado con las cosas que estaban bien y las que había que cambiar se han cambiado. No me parece mal. Le he dicho que, desde nuestro punto de vista, lo inteligente es hacer eso, que las cosas que funcionan bien —que según dicen las cifras han sido la gran mayoría— se mantengan y que cambiemos las que consideremos que no han sido suficientemente buenas. En eso tendrá todo nuestro apoyo.

Quiero acabar con el tema territorial, con la pregunta descontextualizada que le hacía. Me alegro de que la oficina de Tráfico de Sabadell vaya a ser una oficina piloto de cita previa. Le animo también a que la visite. La oficina está ubicada en una segunda planta y para que la cola llegue hasta la calle, imagine usted la cantidad de personas que van; es imposible que sean solo diez ciudadanos. En cualquier caso, sin ánimo de entrar en ningún tipo de discusión, me alegro de que vaya a ser una oficina piloto de cita previa y de que se haya contratado más personal, porque en la plantilla de esa oficina de Tráfico también existía una preocupación sobre la escasez de personal. Le vuelvo a animar a que visite esta oficina y conozca *in situ* su realidad.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Solo quiero reiterar lo que he dicho en mi primera intervención y agradecer su trabajo, a usted y a todo su equipo. También agradezco al resto de mis compañeros el tono y la actitud, totalmente constructiva, de avanzar en este terreno. Creo que el objetivo es común para todos. La felicito de nuevo.

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

La señora **DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO** (Seguí Gómez): A modo de resumen, comentaré que en esta ocasión en concreto, con los cambios metodológicos y estructurales que se han hecho en el informe —el señor Jané se ha perdido las diapositivas en las que se hacía alusión al informe que tenía en la mano—, me parecía especialmente relevante informar antes que proveer de un documento que leyeran ustedes en casa, puesto que al no estar contextualizado el significado de los cambios puede ser difícil y seguramente habría dado lugar a comentarios no necesariamente pertinentes o relevantes. Tomo muy buena nota y no duden ustedes de que cualquier otra comparecencia a petición propia vendrá sustentada por el riguroso documento informativo para que lo puedan leer previamente; denlo por hecho. Vuelvo a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 17

decir que contextualicen este informe con respecto a los otros. Este de 2011 no es un informe al uso sino sustancialmente diferente.

Una de las preguntas pertinente al informe es la del señor Jané acerca de si podríamos incluir en el informe a las víctimas o conductores extranjeros. Le diré que ese es un anhelo que venimos persiguiendo. Precisamente en junio firmé una instrucción para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil rogando una mejor identificación. Es obvio que es muy relevante contextualizar esa ciudadanía respecto de los viajeros o transeúntes. Trabajaremos para que el siguiente informe contenga alguna referencia. Sepa usted, señor Jané que lo hemos intentando fuera de la DGT, en mi vida previa, y nunca fue posible poder cuantificar la siniestralidad relacionada con el turismo. Perseveraremos en el intento.

El segundo punto al que se ha referido, relativo a los turistas, que ha secundado el señor Corcuera, es el de las sanciones. He mencionado en anteriores comparecencias que existen provincias en España en las que el 50 % de las sanciones se imponen a conductores extranjeros. Como muy bien ha indicado usted, y creo haberlo dicho también, eso representa un agravio comparativo respecto al trato que damos a nuestros propios ciudadanos y a otros. Precisamente por eso ya hemos puesto en marcha dos medidas. En primer lugar, independientemente de la trasposición de la Directiva Europea sobre el intercambio de información, de manera que yo Estado español pudiera contactar con el Estado equis a fin de recabar información para saber dónde enviar esa sanción, se están desarrollando acuerdos bilaterales, con Francia primero y con Portugal después, puesto que son de los que más conductores tienen circulando por nuestro país. En segundo lugar, también como medida inmediata, estamos negociando la posibilidad de contratar a una empresa cuya tarea es precisamente la de localizar al conductor infractor extranjero en su país de origen. Esa sería una medida transitoria hasta que esos acuerdos bilaterales y esa trasposición de la directiva tomen cuerpo propio. Comparto con ustedes la preocupación por hacer que la ley se cumpla y la cumplan todos, porque es en beneficio de todos.

Respecto de las famosas luces azules, no duden ustedes de que volveré a insistir en aquellas instancias en las que en estos momentos está parado el tema para intentar resolverlo con toda mi pasión y mi energía. Déjenme que lo haga a partir de ahora, porque hasta ahora esa misma pasión y energía estaban ocupadas en dos cosas: en realizar un informe y en seguir reduciendo las cifras de siniestralidad en nuestro país.

Para concluir, le diré al señor Corcuera que será un placer visitar la oficina local de Sabadell. He pasado tres veces por delante de su puerta, pero estaba cerrada porque era festivo. Me complace también compartir con usted que en el tiempo que llevo de directora general de Tráfico me parece que he visitado ya doce oficinas provinciales y locales, lo que excede sobremanera cualquier visita que hayan podido tener. Creo que estoy bastante informada de lo que ocurre a pie de carretera. En todo caso, le recuerdo que la oficina local de Sabadell en realidad ocupa dos plantas y que a la primera es a la que acceden las personas. ¿De acuerdo? **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señora directora general, en nombre de la Comisión quiero agradecerle que haya venido y que nos haya suministrado tanta información. Creo que esto siempre ayuda a realizar mejor nuestro trabajo. Tengo que decirle que cuanto antes podamos tener todo este material, mejor. Por descontado que todos, empezando por el señor Jané, van a tener que estudiarse estos datos.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO** (Seguí Gómez): Perdón, señor presidente, es que está relacionado con esto. Creo que se han hecho copias de las diapositivas para que todos se las puedan llevar. En todo caso, no tengan ninguna duda de que en cuanto el documento haya salido de imprenta la DGT enviará a todos ustedes una copia.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Si nos lo hace llegar vía telemática se lo agradeceremos.

El señor **PRESIDENTE**: No quisiera acabar esta sesión sin hacer una mención expresa a que el domingo es el Día de las víctimas de accidentes. Hoy nos han acompañado representantes de alguna asociación. Quiero hacer constar, una vez más, el sentimiento de esta Comisión de solidaridad con las víctimas, pero, sobre todo, que es tan importante como la expresión de este sentimiento, nuestra férrea voluntad de trabajar incansablemente al lado del Gobierno, si es posible, que creo que sí, para conseguir la reducción de la siniestralidad. En nombre de todos los grupos parlamentarios quiero transmitir a las víctimas, repito, nuestra más férrea voluntad de ejecutar este trabajo hasta el límite de nuestras fuerzas para poder contribuir a la disminución de este fenómeno del que hoy hemos tenido una descripción muy

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 209

12 de noviembre de 2012

Pág. 18

ajustada. Estoy de acuerdo con la directora general en que para atacar un problema hay que diagnosticarlo con la máxima precisión y por eso son tan importantes los datos estadísticos. Estoy muy satisfecho porque creo que esta ha sido una sesión muy interesante. Les invito a trabajar y a estudiar estos datos. Pienso que las estadísticas deben ser trabajadas, porque a veces más ojos ven más circunstancias. Espero que del análisis que hagan todos los grupos de estos datos estadísticos surjan iniciativas parlamentarias tendentes a ayudar al Gobierno en su labor.

Se levanta la sesión.

Era la una y veinticinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-209