



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 554

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 18

celebrada el martes 8 de abril de 2014

Página

ORDEN DEL DÍA:

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

- La presentación de las principales cifras de siniestralidad vial del año 2012 y avance de las cifras del año 2013. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/001552) 2
- Explicar la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000963) 2

Transcripción literal al no ser posible la presencia ni corrección por parte del personal del Departamento del «Diario de Sesiones».

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 2

Se abre la sesión a las diez y media de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Muy buenos días, señoras y señores diputados, miembros de la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, señora Directora General de Tráfico y demás miembros de la Dirección General de Tráfico que nos acompañan.

Vamos a iniciar esta sesión de la Comisión que tiene por objeto la celebración de la comparecencia de la Directora General de Tráfico para la presentación de las principales cifras de siniestralidad viaria del año 2012 y avance del 2013, a petición propia del Gobierno, y también de la Directora General de Tráfico para explicar la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Como siempre vamos a sustanciar esta comparecencia con la intervención de la señora María Seguí, Directora General de Tráfico, a quien lógicamente en nombre de todos los miembros de la Comisión doy la bienvenida y agradezco que esté con nosotros para presentarnos las cifras de la siniestralidad vial del año 2012 y también un avance del 2013.

Como siempre yo creo que ella nos va a dar muchos datos, vamos a poder luego comentarlos y por tanto va a haber un turno de los portavoces que yo casi sugeriría que fuera de un cuarto de hora y luego, si no hay un tema muy específico yo, como hoy es un día realmente muy agitado en esta casa pues si no hay una petición expresa de una réplica que obviamente, como ustedes saben, se va a dar, pues entonces daríamos la palabra para responder a la señora Directora General y ya podríamos dar por acabada la sesión.

Como hoy es un día con tanta actividad, creo que hay diez sesiones simultáneas de Comisiones, cosa que no sucedía en bastante tiempo, no tenemos servicio de taquigrafía, pero como hay una cosa que se ha inventado, que es la grabación digital, pues se va luego a hacer uso de esta grabación para poder dar cumplida cuenta del acta bajo la supervisión, como no podía ser de otra manera, de nuestro querido Letrado que, en fin, va a tener algo más de trabajo pero que va a efectuar con el rigor y la calidad que le acostumbra siempre.

Por tanto y ya, sin más, simplemente advertirles que una vez se acabe la Comisión vamos a tener Mesa y Junta de Portavoces básicamente para preparar la próxima convocatoria, que según quedamos era para expertos en movilidad sostenible, por tanto pediría también ya a los distintos portavoces que ya tuvieran el material un poco a punto para poder cuanto antes confeccionar esta nueva sesión de nuestra Comisión.

Señora María Seguí, muchas gracias, sea usted bienvenida. Tiene la palabra.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO** (Seguí Gómez): Muchas gracias a ustedes. Buenos días a todos. Agradezco la oportunidad de estar aquí ante la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible a petición propia para poder así presentar los datos consolidados de siniestralidad del año 2012 y el avance de las cifras del año 2013, pero solo respecto de vía interurbana y solo respecto de los fallecidos hasta las 24 horas siguientes, comparecencia que es mi cuarta ante ustedes.

Antes de entrar en materia permítanme que aclare el contexto actual del país en la siguiente diapositiva. En el año 2012 se consolidó un ligero aumento del censo de conductores, de un 1%, una estabilización del parque de vehículos y de los kilómetros existentes en vía interurbana, así como un descenso del número de kilómetros viajados a lo largo de las vías que tenemos monitorizadas a tales efectos y que saben ustedes no representan el 100% del país. Todo ello con una población residente de casi 47 millones y 60 millones de personas más que nos visitaron, bien como turistas o como parte de su tránsito hacia otros países y aquí hago alusión por ejemplo a la operación de paso del Estrecho.

El 26 de septiembre de 2013 presentamos a los medios el informe de siniestralidad vial de 2012, del que les traemos copias, las tienen ustedes aquí por si quisieran tenerlo mientras hablamos, aunque está disponible en formato PDF en nuestra página web desde entonces, un ejemplo de transparencia y comunicación con el ciudadano y los sectores interesados.

Este informe ratifica la consolidación de mejoras sustanciales cualitativas y cuantitativas en nuestros sistemas de información y en nuestra manera de analizar los datos, todo ello con la eficiencia de la producción de estos análisis por parte de los propios profesionales de la Dirección General de Tráfico.

Al igual que ya hicimos con el informe de siniestralidad de 2011, a los datos recogidos por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil le añadimos el resto de policías autonómicos y municipales con competencia en la materia, añadimos también información del Instituto Nacional de Estadística para realizar el seguimiento de las víctimas y así poder caracterizar los fallecidos hasta 30 días después del accidente, datos del Ministerio de Sanidad sobre víctimas hospitalizadas para mejor valorar su cuantía, lesiones y gravedad de las mismas según la escala AIS, que luego explicaré, y datos sobre la Encuesta Nacional de Salud.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 3

Abundamos en el análisis de la siniestralidad urbana e iniciamos una vía de investigación sobre el impacto de la vía y del vehículo en las consecuencias de los accidentes.

Por cierto, todos estos aspectos y otros más están siendo ya incluidos en el Informe de Siniestralidad Vial 2013, en el que estamos trabajando y que esperamos poder presentar en el plazo más breve posible.

En mis palabras de hoy solo haré referencia, como ya he mencionado, a aquellos datos preliminares, muchos de los cuales presentados en rueda de prensa cuando el Ministerio del Interior convocó la tradicional convocatoria a la prensa con los datos de fallecidos a 24 horas.

En este primer gráfico retomo las cifras históricas de fallecidos hasta 30 días después del accidente, que como pueden ver abarca desde 1960 hasta 2012, representando la de éste último año una disminución del 8% respecto del año 2011 y constituyendo la cifra más baja jamás registrada en nuestro país. Aun así son 1.903 personas las fallecidas ese año. Cabe destacar el pico de esta gráfica en 1989 con 9.344 fallecidos.

Sobrepuesta a esta gráfica tienen ahora los datos de fallecidos a 24 horas tanto en vía urbana como interurbana, en este caso también abordando el mismo periodo temporal. Tienen en rojo, como he dicho antes, la cifra de fallecidos a 30 días y en azul la fecha de fallecidos a 24 horas.

En todo caso la cifra de víctimas a 24 horas en vía interurbana de 2012 y de 2013 representan continuados descensos respecto de años anteriores, en concreto la cifra de 2013, ese 1.128 comunicado a día 3 de enero, es un descenso del 13% respecto del año 2012 y para ponerlo en términos de referencia, que captan la atención mediática, tengan ustedes en cuenta que ese 1.128 es la cifra que en las últimas semanas se viene citando al hablar de fallecidos hasta que presentemos el informe con cifras consolidadas. Repito, la diferencia en la terminología, que confío con esta diapositiva quede ya aclarada por siempre.

Pero déjenme regresar a los datos consolidados, repito, fallecidos a 24 horas y a 30 días, fallecidos a 30 días, datos urbanos e interurbanos, comparando esa cuantía con la cifra de accidentes con al menos una víctima durante ese mismo periodo de tiempo que tienen ustedes en verde en la diapositiva. Noten la diferente escala de ambas gráficas y déjenme contrastar la mucho más acusada pendiente en la reducción de los fallecidos que en la disminución de los accidentes en sí mismos en los últimos diez años.

Los 1.903 fallecidos de 2012 se reparten por toda la geografía española y al contrario de lo que la percepción popular sostiene menos de un 4% de los mismos se concentran en los llamados puntos negros, puntos negros también recalculados para este informe puesto que desde el año 2007 no se incluían en los análisis de la Dirección General de Tráfico.

Como el mapa denota, en 2012 no pudimos hacer este análisis con las carreteras, las vías públicas catalanas y vascas, pero esto será corregido y aumentado en el informe del 2013 en el que estamos trabajando.

Los fallecidos durante el 2012 tienen las mismas características presentadas ya con el informe de 2011 y ratificadas cuando es posible el estudio con los fallecidos a 24 horas en interurbano 2013. Estamos hablando fundamentalmente de una víctima mortal de edad media de 46 años, pero más allá de la media lo destacable es que más del 54% de las víctimas tienen 45 años o más. La mayoría de las víctimas mortales son varones, y aunque la mayoría son conductores de un vehículo es relevante señalar que hasta un 20% de las víctimas mortales son peatones.

Muy significativamente los accidentes mortales se producen en su mayoría de 8 de la mañana a 8 de la tarde, de lunes a viernes y de septiembre a junio, es decir dentro de los entornos de la vida más cotidiana y el horario laboral.

Un cuarto de las víctimas mortales ocurre en vía urbana y del resto la mayor parte ocurren en vías interurbanas convencionales, siendo la salida de la vía el tipo de accidente más corriente.

Desafortunadamente los datos consolidados de 2012 y los preliminares del 2013 ratifican que aún tenemos ocupantes que no usan el cinturón de seguridad, el sistema de retención infantil y el casco, y que en un 24% de los accidentes el agente que informó los atestados indicó que la velocidad del vehículo era inadecuada para el tramo donde ocurrió el accidente.

Este comentario me permite presentarles otro hecho significativo y es que el 24% de las víctimas mortales en vías urbanas lo es de manera repartida por toda nuestra geografía, si bien es cierto que los 63 municipios de más de 100.000 habitantes que tenemos en el país acumulan el 50% de esos fallecidos, siendo esto cierto resulta que el otro 50% ocurrieron en los 8.053 municipios de menos de 100.000 habitantes, incluyendo que el 13% de las víctimas mortales lo sean de municipios y en municipios de menos de 5.000 habitantes, un claro reflejo de que la seguridad vial y la movilidad sostenible deben llegar a todas partes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 4

A efectos de mejor caracterizar la población a proteger déjenme mostrarles con la siguiente gráfica cómo nuestra población adulta residente en España, mostrada en formato de pirámide, con los hombres a la izquierda y las mujeres a la derecha y coloreadas en morado, forman una población que es mayoritariamente poseedora de al menos un permiso de conducción.

De los 39 millones de personas mayores de 15 años más de 26 millones, es decir, un 67% de nuestra población, tiene un permiso de conducir, y esto significa que es prácticamente el 82% de los varones y el 53% de las mujeres.

En el lado derecho de la gráfica pueden ver cuál es la distribución según edad y sexo de la tasa de mortalidad por accidente de tráfico por millón de habitantes y, como notarán, lo cierto es que inmediatamente tras el ingreso en la edad de conducción motorizada las tasas permanecen siempre superiores para los hombres que para las mujeres y relativamente estables entre los 15 y los 65 años, edad a partir de la cual ascienden marcadamente.

Por otra parte esta otra diapositiva señala la edad del parque de vehículos motorizados que en 2012 ascendía a prácticamente 33 millones de vehículos, con una edad media de más de 12 años, siendo los vehículos de menor antigüedad del parque, los camiones de menos de 3.500 kilos con diez años y los más antiguos los camiones de más de 3.500 kilos, con casi 17 años de media.

En la parte de la derecha tienen ustedes la relación entre la edad del vehículo accidentado y la muerte de al menos una persona implicada en ese accidente, por ponerlo lo más simple, en vía convencional cuando el vehículo tiene ocho años o más de antigüedad el riesgo de fallecimientos se duplica respecto del riesgo cuando el vehículo tiene siete años o menos.

Los fallecidos han sido siempre contabilizados y monitorizados por las estadísticas de la Dirección General de Tráfico y en esa caracterización también se ha informado de heridos graves y leves según hubieran requerido o no ingreso hospitalario los implicados en un accidente o solo atención médica de urgencias. En todo caso la pirámide de la vía positiva refleja que en 2012 los informes policiales apuntaban a una relación de 1 a 5 y a 55, es decir que por cada fallecido a 30 días post-accidente cabría contar cinco heridos hospitalizados y 55 heridos atendidos en urgencias.

Continuando con la mejora de los sistemas de información que iniciamos en el informe de los datos de 2011 hemos contrastado esta información con los hospitales y sus altas hospitalarias y la Encuesta Nacional de Salud y de esa comparación se evidencia que la relación es más bien de 1 a 12 a 276, es decir que prácticamente se dobla el número de heridos en verdad hospitalizados y se quintuplica el de heridos atendidos en urgencia y por atención primaria. Este es un hecho reconocido por la literatura internacional y que nosotros hemos abordado investigando durante el año pasado en la cantidad y la calidad de los datos policiales recibidos.

En este ejercicio 2012 constatamos que hasta un 25% de los municipios de más de 5.000 habitantes de España no habían comunicado ningún parte de accidente en varios años previos y de los que los comunicaron se perciben grandes diferencias en el año de cobertura. Así por ejemplo si en el caso de la accidentalidad urbana la relación fuese en realidad de un fallecido a nueve heridos hospitalizados según los datos hospitalarios, tienen ustedes en la diapositiva la línea roja que marca ese 9 que acabo de mencionar y la variabilidad interprovincial respecto de la razón entre heridos graves y fallecidos según los informes policiales, sugiriendo que hay una tendencia a infranotificar los heridos hospitalizados en esos partes.

Ahora que estamos trabajando en la consolidación de los datos de 2013, me complace comunicarles que este problema de la calidad del sistema de información se está subsanando tras las acciones que iniciamos con un seguimiento mucho más directo y coordinado entre los Ayuntamientos y la Dirección General de Tráfico, colaboración en la que seguimos trabajando.

De estos heridos hospitalizados destacaremos que desde el 2011 somos capaces de valorar la tipología de sus lesiones e informar por ejemplo que más del 58% de los mismos sufre fracturas óseas, siendo el segundo tipo de lesiones más frecuentes las internas, como las lesiones craneoencefálicas o las torácicas y siendo el torso, las extremidades inferiores y la cabeza las regiones corporales más frecuentemente dañadas.

También podemos decir ahora que en 2012 hubo 204 fracturas de columna vertebral con lesión de médula espinal, 54 amputaciones de extremidades superiores y 29 personas sufrieron una amputación de extremidad inferior.

De todos modos, y anticipándonos al requerimiento de la Unión Europea, que será efectivo a partir del año 2015, y que servirá para fijar los objetivos para el 2020 de reducción de heridos, permitanme mostrarles

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 5

cómo también hemos sido capaces de caracterizar nuestros heridos hospitalizados según un criterio de gravedad de las lesiones a que ya hice alusión anteriormente, el AIS, que es el acrónimo del Abbreviated Injury Scale y que es una escala que va del 1 al 6 y nos permite caracterizar la complejidad de las lesiones sufridas por las personas.

El requerimiento europeo será, es, de informar del número de lesionados para cada país que tienen al menos una lesión de nivel 3 o superior, lo que llamaremos el MAIS 3. En todo caso la diapositiva les permite contrastar la serie histórica que hemos computado desde el año 2000, contrastando los heridos graves según la tradición informativa policial de la DGT, que sería la línea en azul oscuro y que tienen ustedes en medio, los heridos hospitalizados según el Registro Hospitalario del conjunto mínimo básico de datos que alberga el Ministerio de Sanidad y que sería la línea azul clara en la gráfica y esta nueva definición europea del Maximum AIS 3, que sería la línea roja en la diapositiva. Observen que la cifra a recordar entonces es de 6.044 personas que en nuestro país sufrieron heridas no mortales de este nivel de gravedad o superior.

En todo caso, y sin tener en cuenta los daños materiales ocurridos por los accidentes, los costes directos e indirectos de los fallecidos y heridos en nuestro país representaron en 2012, como poco, entre un 0,5 y un 1% de nuestro Producto Interior Bruto, dependiendo si uno se cife a la pirámide pequeña que les mostré antes o se aplica la pirámide más grande que incluiría la visión más amplia desde el mundo sanitario.

A fin de poner remedio a esta situación cabe analizar también otras circunstancias acaecidas entre los accidentados y la posible relación entre el accidente y la comisión de infracciones más allá de la velocidad y del uso de sistemas de retención, ya mencionados.

Esta diapositiva les muestra que un 35% de las víctimas mortales tienen un nivel de alcohol por encima del límite legal mientras que el 13% presentaban evidencia de consumo reciente de drogas ilegales y un 14% de psicofármacos. Distracciones, maniobras no reglamentarias y el no mantener la distancia de seguridad se encontraban presentes en un porcentaje relevante de siniestros urbanos e interurbanos.

Permítanme en los siguientes párrafos y las siguientes cuatro diapositivas resumir los cuatro colectivos más afectados por la problemática de la siniestralidad vial en nuestro país por orden de relevancia numérica. Primero, los ocupantes de turismos, que sumaron 872 fallecidos en 2012, aunque estos fuesen un 11% menos que en el año anterior, 2011. Estos 872 fallecidos son el 46% de todas nuestras víctimas mortales para el año 2012 y 579 de ellos eran conductores, el resto pasajeros, 613 de ellos eran hombres, el resto mujeres, y 410 tenían 45 años o más; 801 de estos 872 fallecieron en siniestros en vía interurbana.

El segundo colectivo más numeroso es el de los peatones, que ascendieron a 376 fallecidos, aunque también este fuera un número inferior al del año 2011. Estos fallecidos ya he comentado antes que son un 20% de todos los fallecidos, 232 de estos peatones fallecieron tras accidentes en vía urbana y 207 tenían 65 años o más.

El tercer colectivo más numeroso son los motociclistas y ciclomotoristas, sumando 368 fallecidos en total, aunque también esta cuantía representase descensos del 13 y del 8% respectivamente desde 2011. La mayoría de estos accidentes mortales ocurrieron en vía interurbana y los ciclomotoristas desafortunadamente aumentaron en su proporción en el entorno urbano.

Concluyo con el cuarto grupo más numeroso, el de los ciclistas, de los que hubo 72 fallecidos en 2012, siendo el único tipo de usuario que aumentó en número de víctimas mortales respecto 2011 y representando un 4% de las víctimas mortales para el conjunto del país. Esta cifra representó un aumento tanto de fallecidos en vía urbana como en vía interurbana.

Esta descriptiva se resume en una gráfica como la siguiente, donde según tipo de usuario, tipo de vía y tipo de colisión, se señala la probabilidad de muerte en caso de estar involucrado en un accidente con los vehículos señalados, lo que llamamos la letalidad, destacando la enorme vulnerabilidad de los peatones, seguido se cualquiera que se enfrente a una colisión contra un camión de más de 3.500 kilos y después los motociclistas y los ciclistas.

Efectivamente los datos de 2012, consolidados, hablan de mejoras sustanciales y sustantivas para la población española, mejoras que los datos preliminares de 2013 ratifican.

La siguiente gráfica muestra la posición relativa de España en el conjunto de los 27 países de la Unión Europea más Estados Unidos, Australia y Japón, y se ve cómo en 2012 habíamos mejorado hasta ocupar la séptima posición mundial tras Malta, Reino Unido, Suecia, Dinamarca, Países Bajos e Irlanda. Aun así 1.903 fallecidos y, si me permiten poner esta cifra en consonancia o en contraste con otro accidente muy mediatizado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 6

en los últimos días, les recordaré que 1.903 fallecidos significa un avión como el que despegó de Malasia para nunca llegar a su destino.

Tal como reportaba la prensa internacional hace unos días, con los datos preliminares de 2013 hemos avanzado desde esta séptima hasta una quinta posición. Siendo esto un motivo de satisfacción, nada nos detiene para seguir avanzando hasta llegar cuando menos a tener tasas iguales a las del Reino Unido sino a superarlas, es decir reduciendo nuestra mortalidad por millón de habitantes de 41 a 28 fallecidos sino a ese anhelado 0.

Esto nos conduce a poner en contexto estas cifras con nuestros indicadores de seguridad vial, indicadores seleccionados y aprobados por ustedes para el decenio 2011-2020.

Ven en la diapositiva los trece indicadores seleccionados, empezando el primero por esa tasa por millón de habitantes a la que acabo de hacer alusión y tienen para cada uno de esos indicadores la cifra basal con los datos del 2009, el valor diana para ese indicador que se espera, que se desea, para el 2020, así como las cifras que hemos presentado en los informes consolidados del 2011 y 2012.

Coloreados en verde fuerte, en la columna de cifras del 2012 están los indicadores que me complace comunicar ya hemos alcanzado en 2012, adelantándonos ocho años a la fecha prevista.

Ya tenemos un 25% menos de conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana y también ya tenemos un 20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta. Aún no hemos alcanzado un tercer y cuarto indicadores, coloreados en verde claro, pero estarán ustedes de acuerdo en que estamos muy cerca y estos son tanto la reducción del 30% de fallecidos por salida de vía en carretera convencional como el propio indicador de la tasa de fallecidos por millón de habitantes, al que he aludido en mi diapositiva anterior, es decir, 4 de los 13 indicadores están ya conseguidos en 2012 o a punto de ser conseguidos en 2012.

Otros seis indicadores están en buena línea de progreso y los tienen ustedes sin colorear en esta misma columna. Por el contrario hay tres indicadores para los cuales las cifras de 2012 muestran retrocesos, cero fallecidos sin sistema de retención infantil, 0 fallecidos de niños sin sistema de retención infantil, 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años y el conseguir un millón más de ciclistas sin que aumente su tasa de mortalidad, indicador este último especialmente difícil de valorar puesto que nunca se creó un sistema que documente fehacientemente el denominador del mismo. Será imposible calcular este indicador, tendremos que reformularlo.

Con estos resultados en la mano convendrán conmigo el valorar positivamente el progreso, poniendo por supuesto especial énfasis en aquellas tres áreas meritorias de intervenciones adicionales y revisando el año que viene los indicadores para poder plantearnos retos adicionales una vez ya superados varios de los inicialmente propuestos.

En todo caso confío que también estén de acuerdo conmigo en valorar la riqueza informativa y analítica del informe de siniestralidad del 2012. Les informo que actualmente está en fase final el informe de siniestralidad de 2013 consolidado, que permitirá integrar los datos comunicados a principios de enero de este año 2014 con la aplicación de los datos policiales urbanos y autonómicos, el seguimiento de 30 días de los heridos, la ampliación a los datos sanitarios.

En este sentido la implementación del Registro Nacional de Víctimas de Tráfico representará una sustancial mejora para la agilización de la producción de informes de siniestralidad vial futuros a partir del año que viene. Avanzar la implementación de este registro es uno de los resultados de la reforma de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, gracias a la cual todos los agentes informantes deberán comunicar en tiempo y forma los datos requeridos. Este comentario me permite hacer la transición entre mi exposición sobre los datos y mis palabras sobre la reforma de la Ley.

Como todos ustedes conocen, el pasado 20 de marzo se aprobó en el Congreso de los Diputados la reforma de la Ley de Seguridad Vial. No deja de ser una feliz coincidencia que no haya sido hasta hoy que la Ley no se haya publicado en el Boletín Oficial del Estado. Esto significa que la inmensa mayoría de novedades que siendo puntuales lo son para beneficio del conjunto de la sociedad entrarán en vigor en exactamente un mes, es decir el 8 de mayo, pero nada nos impide adoptar ya muchas de las buenas prácticas que implican por ejemplo el colocar a nuestros niños cuando viajan en el lugar más apropiado, el asiento de atrás, y haciendo buen uso de los sistemas de retención infantil.

Hay que entender cualquier norma, cualquier reforma normativa, como un aspecto más en el conjunto o entramado de acciones y circunstancias que modulan nuestro tráfico rodado y sus consecuencias negativas. Afortunadamente el nuestro es un país donde existe un cuerpo normativo riguroso y consolidado, posicionándonos entre una minoría de países en el mundo que cumplen con las garantías más elementales

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 7

en la promoción de la seguridad vial según las recomendaciones de Naciones Unidas. Aun así siempre hay oportunidades para mejorar, mejoras que, como no puede ser de otra manera, en trámite parlamentario han sido objeto de revisiones en el Congreso y en el Senado, significando la primera unas 166 enmiendas y la segunda 252, muchas de estas últimas reiteraciones de enmiendas en el Congreso.

Es difícil cuantificar las rechazadas y aceptadas porque por supuesto esta tarea de revisión supone el que enmiendas idénticas se presenten por parte de varios grupos parlamentarios, enmiendas similares se integren en una propuesta nueva aceptada y otras se usen en ejercicios transaccionales. No tenemos duda de que el texto aprobado por ustedes es un mejor texto gracias a sus aportaciones. Hemos leído y valorado atentamente cada sugerencia así como seguido los cuatro debates de esta Comisión en relación al casco para los ciclistas. Al final de este proceso 31 artículos o disposiciones de la ley han sido modificados parcialmente y otros 10 son de nueva creación. De hecho al tratarse esta de la decimoctava revisión del texto desde su publicación en hace escasos 24 años, marzo de 1990, y en vista de estos cambios, el mandato parlamentario incluye el generar un texto refundido en el plazo de 18 meses, que se inicia hoy. Esto nos pondrá como máximo en noviembre de 2015, texto que volverá a pasar por sus manos, por supuesto.

Hay que entender la modificación legal que se aprobó en el Congreso como una contribución más desde el Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico para avanzar hacia el cero en un amplio paquete de reformas y mejoras que se trasladan a modificaciones reglamentarias de órdenes e instrucciones, un cero que será éxito social, construido a partir de ceros diarios, ceros semanales y ceros mensuales y a través del esfuerzo que cada uno de nosotros realice cada día en nuestro entorno personal y bajo nuestras competencias profesionales en aras de esa movilidad segura. Y ya que menciono los ceros comentaré que el número de días con cero fallecidos en vía interurbana en 2012 fue 19, mientras que en 2013 fueron 29 y en lo que llevamos de 2014 son ya 14 los días en que no ha fallecido nadie por un accidente en vía interurbana.

Ahora es el momento de incorporar cambios que, sin olvidar al conductor, amplíen el ámbito de protección a toda la ciudadanía, sea cual sea su rol en el tráfico en cada momento concreto. Destacamos así la integración absoluta de peatones y ciclistas al catálogo de derechos y deberes por el bien de la movilidad y el avance sustancial en la ordenación y protección del tráfico urbano.

Pero antes de entrar a desgranar estos cambios quisieran anclarlos en mi primera comparecencia ante ustedes el 20 de junio de 2012, cuando presenté las directrices y prioridades de la Dirección General de Tráfico para esta legislatura. Ya entonces les hablé de cinco áreas prioritarias de trabajo que iban a ser las mejoras en los sistemas de información; las mejoras en la obtención y reobtención de los permisos de conducción; tolerancia cero con alcohol y drogas y medicamentos en dosis no terapéuticas; cuarto las mejoras en seguridad y capacidad de conducir para las personas con discapacidades; y en quinto lugar la promoción de la movilidad segura y sostenible.

También les hablé entonces de la necesidad de ejercer la ley de manera justa y equitativa ante cualquiera que la incumpliese y cómo nos encontrábamos ante un grave problema con los vehículos que aun circulantes en nuestro país no estaban matriculados aquí y que eludían nuestra vigilancia automatizada.

Como no podía ser de otra manera, hablé de la necesidad de hacer más eficientes las relaciones gubernamentales, colaborando de manera amplia y eliminando redundancias y duplicidades. De este modo permítanme resumir las reformas legales aprobadas por ustedes en el Congreso dentro de esta tabla donde señalo para cada una de ellas a qué prioridad, señalada en julio del 2012, pertenece.

Y empezaré por las mejoras en las tareas de coordinación y la eliminación de redundancias, destacando en primer lugar las mejoras en el desarrollo del ahora renombrado Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, órgano consultivo interministerial que verá su concreción con el desarrollo reglamentario pertinente que ejecutaremos desde la Dirección General de Tráfico con carácter inminente. En segundo lugar destaca la creación de una conferencia sectorial con la Dirección de Tráfico del País Vasco y del Servei Català de Trànsit, autoridades de las dos Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas de ciertas materias de tráfico. Esta conferencia sectorial será el órgano de cooperación entre la Dirección General de Tráfico como parte de la Administración General del Estado como consecuencia del informe CORA.

La Dirección General de Tráfico iniciará, en breve, el desarrollo reglamentario que rija el funcionamiento de esta comisión que será presidida por el Ministro del Interior.

Por último en este apartado de buenas relaciones institucionales, y en el afán de promover el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, conocido como TESTRA, y la Dirección Electrónica Vial, hemos ampliado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 8

el plazo de suscripción de los municipios hasta mayo 2016 y ampliado la publicación en TESTRA de las notificaciones sancionadoras cuando hayamos intentado practicar la notificación en los domicilios de los conductores, según consta en el Registro de la DGT.

Mencionarles también que se han unificado los plazos de alegaciones y de pagos a 20 días naturales en vez de los 15 actualmente en vigor.

Procedo entonces a presentar otras modificaciones relativas a los avances legales necesarios en torno a estas áreas prioritarias ya mencionadas, sin entrar en la modificación del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, al que ya he hecho alusión previamente, y el que solo estamos pendientes que ahora se publique la orden ministerial ya tramitada.

Respecto de las modificaciones necesarias a nivel de ley para avanzar en materia del proceso de obtención y reobtención de los permisos de conducción, debo señalar que la modificación legal incluye como nueva infracción el impedir las labores de control e inspección de los centros de reconocimiento de conductores por parte de las autoridades competentes, así como el mandato que desde la Dirección General de Tráfico revisemos el anexo cuarto del Reglamento de Conductores para acomodar el hecho de que existen novedosos tratamientos oncológicos que ya no son incompatibles con la conducción.

En el área prioritaria relativa a la conducción tras haber ingerido drogas ilegales o alcohol, el nuevo texto legal consolida nuestra tolerancia cero en la conducción con presencia de drogas en el organismo, quedando excluidas las sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica o rehabilitadora.

La infracción asociada a la primera y subsiguientes infracciones por conducir tras consumir drogas ilegales queda asociada a una sanción de 1.000 euros, mientras que la infracción por conducir tras ingerir alcohol en cantidades por encima de la tasa legal pero por debajo de la tasa penal se mantiene en 500 euros, mientras que se incrementan a 1.000 euros en aquellos sujetos que sean reincidentes a este motivo o aquellos cuyas tasas sean el doble de las tasas permitidas, por ejemplo un conductor de régimen general sancionado por conducir con una tasa de 0,55 miligramos por litro. Querría destacar aquí que estas modificaciones entrarán en vigor el próximo 8 de mayo.

La modificación de la ley simplifica los criterios a aplicar respecto de las muestras biológicas a analizar para valorar drogas ilegales, fijando la saliva como muestra para la prueba inicial y posterior análisis toxicológico y estableciendo la sangre, salvo causas justificadas, para los análisis de contraste, a los que voluntariamente el sujeto se quiera someter tras haber dado positivo en las pruebas iniciales.

Ninguna modificación legal ha sido necesaria por el momento para avanzar en la protección de los ciudadanos con discapacidades en el ejercicio de su movilidad segura, lo cual no implica que no estemos trabajando sobre ellas, sino que no era necesaria ninguna modificación legal en este punto.

El grueso de las modificaciones de la ley afectan al área de la promoción de la movilidad segura y a continuación las mencionaré brevemente, destacando en primer lugar las medidas dispuestas para mejor protección del colectivo ciclista, más allá de la rebaja sustancial de las velocidades máximas en el entorno urbano, a las que luego aludiré, y de la que también se beneficiarán peatones, ciclomotoristas y, cómo no, el resto de los usuarios.

Desde la entrada en vigor de la ley el 8 de mayo, se permitirá a los ciclos circular por debajo de los límites de velocidad en aquellas vías donde actualmente tienen permitido circular. Y también con la entrada en vigor de la ley se aplicarán los refuerzos de seguridad relativos a las maniobras que los vehículos motorizados deben hacer para adelantar a los ciclistas, por ejemplo guardar la separación lateral mínima de un metro y medio, ocupar parte o el total del carril contiguo o contrario, asegurar los adelantamientos a otros ciclistas o vehículos que no ponen en riesgo al ciclista que viene en sentido contrario, etcétera.

También desde la entrada en vigor de la ley será obligatorio el uso del casco para todos los menores de 16 años en cualquier vía pública, urbana e interurbana y se mantendrá la obligatoriedad en vía interurbana. Cuando el ciclista cometa infracciones, las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al depósito en caso de abandono o cuando causen daños o dificulten la circulación de otros vehículos.

También con la entrada en vigor de la ley, que por cierto no será el 8 de mayo sino el 9 de mayo, entrará en vigor la obligatoriedad de comunicar la realización de obras en vías públicas y el fracaso del cumplimiento de esta obligación será una infracción ya regulada, así como será también inmediata la sanción por daños en la vía derivados de que vehículos de masas y dimensiones que requieren circular con una autorización especial no la tengan o incumplan las condiciones en las que se les había autorizado a circular. Cualquier vehículo podrá ser sancionado con 200 euros cuando al caérsele la carga que llevase crease un grave peligro para el resto de los usuarios. También se inmovilizarán, por incumplir las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 9

condiciones de autorización que habilita la circulación, aquellos vehículos cuya conducción requiere de un permiso C o D y el conductor no lo tuviese; y a alguno puede sorprenderle que esta inmovilización sea necesaria pero es que nos encontramos con camiones que están siendo conducidos por personas que no tienen el permiso.

Con la entrada en vigor de la ley, repito que el 9 de mayo, se vuelve a prohibir expresamente el utilizar los detectores de radar, que ya habían estado prohibidos y que en 2009 habían quedado en una situación de vacío legal. La sanción por su uso será de 200 euros y tres puntos de detracción del carné.

Tras la entrada en vigor de la ley será también de aplicación una instrucción que se emita desde la DGT por la que de forma concreta se autorice a que las grúas que acudan a dar auxilio en carretera a un vehículo concreto tengan prioridad de paso también para que puedan pararse el tiempo imprescindible en vías urbanas para retirar vehículos y que lo hagan siempre en condición de no provocar nuevos peligros u obstáculos para el resto de la circulación.

Otras modificaciones de la ley en esta área prioritaria requieren de un desarrollo reglamentario posterior hasta que puedan entrar en vigor, por ejemplo no será sino tras la modificación del reglamento de vehículos que las luces azules identifiquen los vehículos con tareas de urgencias, los vehículos prioritarios, un clásico en palabras del diputado señor Jané, quien hoy no está en la sala, en mis comparecencias previas, pero un clásico que, por fin, se encuentra en vía definitiva de resolución. Tampoco será hasta que se modifique y entre en vigor el reglamento de circulación, actualmente en tramitación, que se pongan en marcha las velocidades máximas y mínimas que la ley modifica y el refuerzo de las condiciones de seguridad para los niños.

Respecto de los niños aprovecho aquí para recordar que en el año 2013 en vía interurbana fallecieron 29 menores de 14 años en accidentes de circulación, 6 de los cuales sin usar el preceptivo sistema de retención infantil. La modificación de la ley habilita desde el primer día de la posibilidad de inmovilizar el vehículo si no se está haciendo uso de ese sistema de retención infantil adecuado a las circunstancias del menor en el vehículo, y ello con independencia de la oportuna sanción de 200 euros y la detracción de tres puntos para el conductor pero, repito, será a través del reglamento aún pendiente de aprobación cuando se modifiquen los criterios de protección para en vez de fijarnos en la edad y el peso del niño lo hagamos en la edad y la altura, fijando en 135 centímetros la altura del menor, por debajo de la cual estará prohibido que éste viaje en un asiento delantero salvo que todos los asientos traseros estén ya ocupados por otros niños de menor estatura.

Ninguno de los cambios previstos en la modificación de la ley sobre velocidades máximas y mínimas entrará en vigor antes de tres meses tras la aprobación de reglamento de circulación y saben que el trámite de aprobación de reglamento ni siquiera está formalmente iniciado; lo hará en breve.

Lo que permite la modificación legal aprobada es ampliar el cuadro de infracciones y sus sanciones, de modo que las velocidades máximas de 20 kilómetros por hora y una posible aplicación temporal de velocidades variables máximas de 130 kilómetros por hora, quedarán recogidas en el cuadro de sanciones.

Apuntaré aquí dos hechos especialmente relevantes, primero, en el hipotético caso de una autorización temporal de velocidad máxima a 130 kilómetros por hora en autopista o autovía esta será convenientemente señalizada y las sanciones son tan estrictas y en los mismos niveles que cuando la velocidad máxima es de 120 kilómetros por hora. Segundo, en ningún caso la ley, ni su aprobación, ni su publicación, ni su entrada en vigor modifica ninguna velocidad máxima en ninguna carretera, esta modificación en todo caso se produce en el reglamento. Por favor, que nadie se confunda, la velocidad máxima en autopistas y autovías sigue y seguirá siendo 120 kilómetros por hora.

Por último en esta área prioritaria de movilidad segura y sostenible mencionaré que la modificación de la ley recoge expresamente el restringir el acceso a la circulación por las vías a determinados vehículos por motivos medioambientales. Será competencia de los municipios el aplicar esta restricción en el entorno urbano, será competencia de la DGT o el Servei Català de Trànsit o la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco la aplicación en entorno interurbano de esta restricción, pero en cualquier caso ninguna de estas autoridades podrá ejecutar esta prohibición hasta que se desarrolle el reglamento que rija esta decisión bajo el liderazgo del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Veán ustedes cómo en el marco de la ampliación de la cobertura poblacional y en relación a poder detectar y denunciar infracciones automáticamente, por ejemplo los excesos de velocidad, se ha modificado el articulado de la ley para dar cabida a dos cuestiones, primero, la matriculación obligatoria en España de los vehículos que se destinen a ser utilizados en territorio nacional tanto por residentes como por titulares de establecimientos y que deberá concretarse en un reglamento de impuestos especiales que elaboremos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 10

junto con el Ministerio de Hacienda, y, segundo, el poder dar fin a la trasposición de la directiva 2011/82, estableciéndose el procedimiento para intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico cuando se cometan por un vehículo matriculado en un Estado de la Unión Europea participante también de esta directiva, recordándoles aquí que solo en 2013 la Dirección General de Tráfico detectó a través de sus radares más de 250.000 infractores de exceso de velocidad que no pudimos sancionar adecuadamente por tratarse de vehículos matriculados en otros países.

Me gustaría poder poner fin a este relato de iniciativas legales con una cuestión que sin tener afectación directa sobre nuestra población o la seguridad en nuestra movilidad, sí que lo tiene sobre la población mundial. Se trata de la prohibición de exportar vehículos que no cumplan unos requisitos mínimos de seguridad a terceros países.

Como ven ustedes un variado elenco de medidas que, repito, no son sino una de las varias acciones y contribuciones en nuestro continuado trabajo para conseguir más hitos en días, semanas y meses venideros, como el que pueda representar la próxima modificación de Reglamento General de Circulación y todos los otros reglamentos mencionados en mi comparecencia.

Confío que esta haya sido clarificadora y con gusto atenderé a sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señora Directora General de Tráfico por su exposición. Vamos a empezar el turno de los grupos dando la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista don Carlos Corcuera en virtud de que él ha solicitado también, su grupo, su comparecencia. Tiene por tanto, señor Corcuera, la palabra.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Gracias señor Presidente, señora Directora General, bienvenida en nombre de mi grupo parlamentario a esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, bienvenidos también los miembros de la DGT de su equipo que la acompañan.

Señora Seguí, hoy comparece para darnos el informe o para explicarnos el informe de siniestralidad de hace dos años, que corresponde a datos del 2011, que son conocidos desde hace meses y han perdido parte de su interés, a presentarnos algunos datos del 2013 que realmente son los que nos interesan pero de los cuales no teníamos conocimiento alguno y por lo tanto difícilmente podemos debatir y, por último, comparece también para explicar las modificaciones previstas de la reforma de la Ley de Seguridad Vial aprobada ya hace unas semanas y que hoy ha sido publicada en el BOE. Convendrá conmigo en que esta no parece la mejor forma de propiciar un debate.

Nos da la impresión de que usted comparece cuando le interesa usar la Comisión como sala de prensa de la DGT y evita hacerlo cuando su información es necesaria para el trabajo de los miembros de esta Comisión pero que le es incómoda para usted. En el pasado noviembre de 2012 fue la última y única vez que compareció para ofrecer estadísticas de siniestralidad. Un año y medio después vuelve a hacerlo cometiendo, desde mi punto de vista, los mismos errores.

Señora Directora, si de verdad tiene interés en debatir los datos de siniestralidad y conocer nuestra opinión lo lógico es traerlos anualmente, con una periodicidad fija y previo conocimiento de los miembros de esta Comisión. Si viene usted aquí y los diputados que formamos parte de ella no los tenemos, difícilmente vamos a poder hacer muchos comentarios sobre esas cifras.

No obstante le agradezco su labor de marketing, una labor de marketing necesaria a pesar de que tanto la criticó de su antecesor.

En aquella comparecencia, la de noviembre del 2012, aseguró que la falta de información se debía a un problema de calendario de la última de las entregas de datos y el calendario de esta Comisión y la dificultad para realizar la comparecencia. No sé cuál puede ser la razón. Por cierto, si no recuerdo mal, que me corrija el señor Presidente si me equivoco, hasta en tres ocasiones usted ha modificado la fecha de esta comparecencia, digamos para ajustarla a las necesidades.

Sabemos que para la consecución de los objetivos marcados por la Unión Europea es imprescindible tener un marco claro de actuación, que es la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, Usted ha hecho referencia a ella.

Usted declaró también en diferentes medios de comunicación nada más llegar a la DGT que la iba a revisar, y que si no la consideraba asumible la iba a modificar, pero hasta este momento no sabemos cuál es el resultado de esa revisión. ¿Significa eso que considera acertada y asumible la estrategia? Si es así me alegro que haya optado por continuar con las políticas de su predecesor, 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.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 11

Son muchas las cifras que hoy nos ha dado, cierto es que los datos de siniestralidad demuestran que seguimos en el buen camino y créame que felicito a la DGT por su esforzado trabajo para conseguirlo. 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 en peores condiciones, fruto de la reducción de las inversiones en mantenimiento, lo que nos debe mantener alerta y aumentar los recursos de la eliminación de los puntos negros.

Sin embargo también ha sido constante la reducción en los presupuestos para inversiones en seguridad vial. Por este motivo sorprende y también indigna que la DGT no haya reparado en gastos para enviar más de 13 millones de cartas informativas a los titulares de vehículos de más de diez años para informarles de las características y situación administrativa de estos vehículos. ¿Con qué fin? ¿Para recordarles que deben cambiar de coche? Seguramente si no lo hacen es porque no pueden. ¿Cuánto ha costado esta campaña, señora Directora?

La crisis económica también se ha traducido en una importante reducción de los desplazamientos de largo recorrido en 2013, si no tengo mal entendido en un descenso acumulado del 10%. Este descenso puede haber compensado en parte sus déficits de seguridad, pero es evidente que cuando la economía se recupere también lo harán los desplazamientos y sin duda se incrementará el riesgo de sufrir accidentes. El reto estará entonces en mantener las cifras y, si es posible, reducirlas.

Dos cuestiones más para finalizar esta parte de la comparecencia. Cuando fue nombrada Directora General, y lo ha hecho continuamente a lo largo de esta exposición, nos habló de la necesidad de hacer estadísticas reales a 30 días y se comprometió en tenerlas en el mes siguiente a la finalización del año, estamos ya en abril y no hemos tenido noticias de esos datos. Sabemos que no es tarea fácil pero cuando se hace bandera de un compromiso hay que mantenerlo.

Nos preocupa también la alta siniestralidad de los motoristas, según nos decía, el tercer colectivo más numeroso en siniestralidad, cuyo número de fallecidos en lugar de seguir la tendencia de reducción general ha aumentado en el 2013, según datos de la propia DGT, por ello le pedimos actuaciones concretas sobre este colectivo.

Paso a la segunda parte, comparece hoy también a petición de mi grupo para explicarnos el contenido de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. Estará usted conmigo en que cuanto menos lo hace un poco tarde, teniendo en cuenta que la ley se aprobó hace ya unas semanas y se ha publicado hoy. Ya sé que usted comparece cuando la Comisión se lo pide y el calendario se lo permite, aunque cancelar la comparecencia hasta tres veces no debe ser demasiado usual, tan poco frecuente, que me vuelva a corregir el señor Presidente si me equivoco, que en Mesa y Junta de Portavoces de la Comisión se decidió enviar una carta al Señor Ministro en protesta por lo que se consideró una falta de respeto de usted hacia esta Comisión.

Eso sí, compareció usted el pasado 18 de mayo del 2013, hace ya casi un año, y a petición propia, para informar sobre el nuevo Reglamento General de Circulación ante el revuelo mediático que había provocado el anuncio de algunas de las medidas más polémicas que se planteaban, nuevo reglamento cuando ni tan siquiera se habían planteado la reforma de la ley, a pesar de que algunas de las medidas requerían de modificación legislativa. Me estoy refiriendo, cómo no, al aumento de los límites de velocidad y a su obsesión por obligar al uso del casco a los usuarios de las bicicletas en el entorno urbano, un intento que puso en pie de guerra a usuarios, profesionales, fabricantes e incluso a los Alcaldes de su propio partido. Ante tal desaguisado frenaron su aprobación y propusieron esperar a la reforma de la ley y a la realización de una serie de comparecencias en esta Comisión, para ganar tiempo, claro está, y para buscar una salida que al menos pudiera ser aceptada por los suyos.

Pero llegó el proyecto de ley a esta Cámara y descubrimos la trampa, se facultaba al Gobierno para hacer un texto refundido que les permitiera introducir todos aquellos temas que consideren oportunos sin necesidad de debatirlos en las Cortes y se reserva al reglamento también la regulación final de los temas más polémicos de la ley. Por cierto, ¿para cuándo tienen previsto aprobar el nuevo reglamento?

Ya en el Senado volvieron a lucir esa voluntad del consenso y vía enmiendas del Grupo Popular pretenden modificar sin acuerdo ni debate alguno el sistema de recuperación de puntos, pero de nuevo, ante la presión de todo el sector, también aquí se ven obligados a frenar, una reforma de profundo calado que pretendían también aprobar vía enmienda en el Senado sin posibilidad tampoco de debate o modificación en el Congreso. ¿A qué intereses obedecía el cambio del sistema?

Mire, mi grupo no tiene ninguna voluntad de perpetuar lo que no funcione y si hay que modificar el sistema para que funcione mejor hagámoslo, pero debatamos entre todos cuál es el mejor sistema que no suponga cargas adicionales para el conductor, un nuevo examen en la DGT pone en evidencia su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 12

incapacidad para controlar la calidad y eficacia de estos cursos, introduce incertezas sobre su utilidad e impone más costes para el conductor. ¿Tiene previsto, señora Directora, cambiar el sistema? ¿Qué modificaciones van a introducir?

Respecto a la obligatoriedad del uso del casco. Se dice en la ley que en cualquier caso será obligatorio para los menores de 16 años pero deja la posibilidad abierta en el reglamento a que se pueda subir incluso a hacerlo obligatorio para todos. ¿Cuál es su intención al respecto? Permiten la subida de los límites de velocidad de autovías y autopistas a 130 kilómetros/hora y acto seguido ponen en marcha una campaña especial para advertir de los riesgos de la velocidad, porque, como la propia DGT advierte, uno de cada cuatro fallecidos en accidente de tráfico lo es a causa de la velocidad.

Las asociaciones de víctimas también se lo advirtieron, propiciar la subida del límite de velocidad para determinados tramos lanzará un mensaje al conductor de que la subida es generalizada, hasta el punto de que en esa campaña, también lo ha hecho usted hoy aquí, han tenido que aclarar que no se varían los límites, aunque la verdad es que sí se hace. Nuevamente vuelve usted a montar el lío.

Un incremento que adornan además con unos condicionantes que todos sabemos que es pura literatura. Por cierto, ¿ya tienen identificados los tramos en que se va a permitir la subida? ¿Tiene alguna estimación sobre los kilómetros de vía por los que se va a poder circular con ese nuevo límite? ¿Cuánto piensan dedicar a los paneles de velocidad variable para poner en marcha ese aumento de los límites de velocidad de autovías y autopistas? Mucho nos tememos, señora Directora, que van a aplicar el incremento en aquellas vías que ya están dotadas de paneles para introducir los avisos. No lo han dicho en reiteradas ocasiones, nuevos paneles comportarían un incremento considerable del gasto para el cual no hay recursos; esta ausencia de recursos se convierte en un incentivo claro para aplicar su política de subidas, sea de tributos, sea del importe de las sanciones, buscando para este fin coartadas populistas y facilonas, como es facilitar las sanciones por el consumo de alcohol de manera que casi es más gravoso que te sancione la DGT a que te condene un juez y si no estás conforme con la sanción paga abogado, tasas judiciales y la propia sanción para poder recurrirla después.

En unos momentos de crisis como los actuales existen otras formas de incidir en la presencia del alcohol en la conducción más realistas y menos gravosas para los que menos tienen; por ejemplo bajando las tasas máximas de alcohol permitido.

¿Le parece razonable que alguien pueda dar positivo en un control de drogas y ser multado con 1.000 euros y seis puntos del permiso de conducir por haberse tomado un jarabe para la tos y que un conductor circule a 150 kilómetros por hora, que seguro que serán más por aquello del margen de error, sólo sea sancionado con 100 euros y si paga en periodo de bonificación sólo con 50? Con el cambio de la regulación con las drogas en la conducción, al sustituir la conducción bajo los efectos de las drogas, tal como se establecía hasta ahora, por la simple presencia de restos en el organismo, aunque ni tan siquiera afecten a la conducción, se darán casos como los descritos. Por cierto, la directiva que trasponen en la Ley, vía enmienda en el Senado, permite sólo sancionar a aquellos conductores que conduzcan bajo los efectos de las drogas. Por algo será.

Tomarse un simple jarabe, de los que cualquiera de nosotros tenemos guardado en el botiquín de casa podrá dar positivo porque, claro, posiblemente no haya receta para ese jarabe, ya que contiene codeína, una droga que aunque no afecta a la conducción deja un rastro en el organismo que podrá dar positivo.

Las ocurrencias y la improvisación se han convertido en seña de identidad, hasta el punto de que en varias ocasiones ha tenido que rectificar sus decisiones, las ya comentadas del casco o de los cursos de recuperación de puntos, o incluso ha sido desautorizada por el propio Ministro en alguna ocasión, por ejemplo por la propuesta de nuevos exámenes teóricos, tipo reválida, en el momento de renovar el carné de conducir a los mayores de determinadas edades.

¿Hay algún charco en el que aún no se haya metido? ¿Era necesario, señora Directora, montar el lío también con la seguridad vial?

En fin, déjenme que acabe, aprovechando que la tengo a usted aquí para hacerle algunas otras preguntas, que no tienen mucho que ver con lo que hemos tratado pero que también me interesaría saber su opinión.

¿Para cuándo está previsto instaurar el Plan de Seguridad Vial Laboral para el personal de la DGT, también para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 13

En cuanto a los examinadores y la entrega de los resultados de exámenes. ¿Cuántas zonas seguras de entrega tiene cuantificadas la DGT por jefaturas? ¿Qué diferencia una zona segura y una zona no segura?

Hay un tema donde el ciudadano valora la calidad del servicio público de la DGT, es el de los exámenes de conducir. En la actualidad no hay un trato de igualdad para todos los ciudadanos en todas las jefaturas, cosa que sería deseable. Por ello tenemos que hacerle también algunas preguntas al respecto. En este sentido se está haciendo un trato diferente en función de la jefatura en la que se tenga uno que examinar; obviamente esto dificulta el trabajo de los examinadores, también el de las empresas del sector, las autoescuelas, y obviamente nosotros estamos en contra de todas esas dificultades. Un ciudadano en función de donde resida tiene un trato y unos plazos diferentes. Tenemos problemas constatados en Barcelona, a donde se han desplazado varios examinadores de otros puntos de España que están trabajando desde hace varios meses para reducir la bolsa de alumnos que quieren examinarse, cobrando, eso sí, unas dietas.

Actualmente se están formando en Móstoles varios funcionarios para ser examinadores pero para Barcelona solo hay seis cuando hacen falta por lo menos 20, según los cálculos de los sindicatos y de la patronal del sector en Barcelona, la Federación de Autoescuelas de Barcelona.

Si por parte de los sindicatos y de la Federación de Autoescuelas de Barcelona se consideran insuficientes las seis plazas ofertadas para nuevos examinadores, ya que según su valoración serían necesarios 20, ¿tienen previsto convocar otra oferta o convocatoria de traslados para que la plantilla pueda compensarse?

¿Qué coste en dietas está teniendo las comisiones ofrecidas a examinadores para suplir la falta de personal en jefaturas deficitarias? ¿Qué coste por persona y curso supone la formación de examinadores de tráfico?

Finalmente nos comentan que cada jefatura funciona como un reino de taifas, no hay directrices claras de servicio y las instrucciones son según cada cual actúe como pueda.

En Barcelona compraron unas máquinas lectoras de códigos con el fin de que cada usuario del servicio pase por el lector su código de barras correspondiente y así se ve dirigido a la ventanilla correspondiente. Pues bien, según nos comentan eso duró un día ya que informáticamente tenía muchos fallos. La informática en general, nos comentan, sigue fallando.

¿Qué coste económico ha tenido la compra de material informático específico para su uso en la cita previa? ¿Qué resultados está dando? ¿Cuáles son las estadísticas de calidad según los ciudadanos para la implantación o después de la implantación de la cita previa?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Corcuera y vamos a empezar ahora el turno de los portavoces, en primer lugar la señora Ascensión de las Heras, del Grupo de Izquierda Unida. Iniciativa per Catalunya, Esquerra Unida i Alternativa, Chunta Aragonesista, la Izquierda Plural. Tiene la palabra.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Bueno, en primer lugar agradecer a la señora Seguí su intervención, aportación de datos y dar la bienvenida a esta Comisión.

Efectivamente los datos, las cifras de siniestralidad que nos ha ofrecido, aunque vienen tarde y sí que conocíamos, merecen por parte de la Izquierda Plural una valoración positiva porque es sin lugar a dudas una reducción muy, muy, muy importante. Siguen no obstante persistiendo los accidentes mortales, según los datos que usted nos ha dado y siempre que haya un solo accidente creo que será motivo de preocupación.

Los parámetros por los que se mejoran estos datos han sido consecutivamente durante todos los años el control de la velocidad, el aumento de las sanciones y por supuesto, por supuesto, la educación vial, pero lo que no se han tenido en cuenta en esos datos, ya lo ha apuntado el portavoz del Grupo Socialista, mientras que sí se ha tenido el censo de conductores con un aumento que usted ha señalado que ha sido la menor afluencia de vehículos en todos los trayectos, debido fundamentalmente a la situación de profunda y enconada crisis en la que estamos, porque está claro que los expertos dicen que existe una incidencia directa entre el número de vehículos que pueden estar en cualquier tipo de vía o autovía con respecto al número de accidentes.

Desde la Izquierda Plural le instamos a que se pueda valorar el porcentaje de accidentes con respecto a la afluencia de vehículos porque cuando evidentemente aumente esa afluencia, si existiera o existiese, cosa que también dudamos, a medio plazo una mejora de la economía tendremos que mantener efectivamente los mismos datos, como poco, si no reducidos, de siniestralidad. Porque el objetivo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 14

compartimos, ya tuvimos oportunidad de decírselo al propio Ministro del Interior, es el de la siniestralidad cero o la visión cero, ese es el objetivo deseado pero hay medidas que puede que no estén ayudando, a pesar de lo que usted ha señalado, con respecto a que no se aumenta la velocidad con la Ley de Seguridad Vial sino que lo que puede permitir es que mediante reglamentos sí se puede hacer. Por lo tanto, podemos ir por varios caminos, buscarle las vueltas, pero en definitiva la ley permite que mediante reglamento se aumente la velocidad a 130 kilómetros y esto es clarísimamente uno de los parámetros que hacen que aumente la mortalidad. De hecho el dato ya constatado que yo quiero repetir es que uno de cada cuatro fallecidos lo es por la velocidad.

Pero además hay otro componente que tenemos que tener en cuenta de cara a nuestro análisis y que es la situación de crisis y la situación que tenemos que mantener con respecto a la corresponsabilidad que tenemos con el planeta, cual es la eficiencia energética. Mientras que en otros momentos se ha reducido, precisamente en una ley de eficiencia energética, la velocidad porque es claro que permite la sustentabilidad medioambiental aquí aumentamos, con lo que eso supone, el gasto que supone en términos económicos y también medioambientales.

Es cierto que ha habido una reducción general con respecto a las víctimas por accidente y también a los fallecidos pero ha habido un aumento preocupante que queremos señalar y es el número de fallecidos en accidentes en vías urbanas e interurbanas.

Esto nos hace ver, en una lectura detallada, que hay dos componentes fundamentales que pueden estar incidiendo: uno es la antigüedad de los vehículos, que efectivamente la capacidad adquisitiva y la pobreza de los trabajadores y trabajadoras, los que más están sufriendo con la crisis, hace que sea el condicionante principal; y otra es el estado de las carreteras.

Mientras no seamos capaces de hacer, por muchos planes de renovación de vehículos que se están aprobando de manera constante, la renovación de la flota de vehículos en este país, lo que sí le exigimos, lo que sí pedimos, es que se incida en la mejora del estado de las carreteras y la eliminación de los puntos negros porque en otro caso seguiremos teniendo una mayor incidencia de fallecidos y de accidentes en vías urbanas e interurbanas.

También con respecto al dato de fallecidos o fallecidos por siniestralidad en bicicleta en el 2012 tenemos que decir que ocurre todo lo contrario que con respecto a los coches y es que cuanto mayor afluencia de bicicletas existen en las vías y autovías menos es el número de accidentes, sobre todo en las zonas urbanas. Esto en la dirección totalmente contraria a las medidas adoptadas mediante la aprobación de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial con respecto a la obligatoriedad del uso del casco para menores de 16 años.

Y respecto a esto, y pasando a la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, tengo que decirle, señora Seguí, que usted es verdad que ha comparecido cuatro veces en el transcurso de esta legislatura y precisamente lo hizo el 25 de mayo de 2013 y en esa ocasión ya instó a esta Comisión a que pudiéramos realizar una ponencia de estudio respecto precisamente al uso del casco y dijo, es su palabra parlamentaria, que tendría en cuenta los resultados que se dieran con respecto a esa ponencia.

También conviene recordar que pidió a esta Comisión ese informe porque usted pretendía, la Dirección General de Tráfico en su nombre en aquel momento, cambiar el reglamento de circulación en asuntos tan relevantes y tan importantes como la obligatoriedad del uso del casco para el transporte en bicicleta en las zonas urbanas y aumentar la velocidad de vehículos en las autopistas y autovías de gran capacidad y pretendía hacerlo en clara contradicción con lo que la normativa vigente en ese momento, la Ley de Tráfico y Seguridad Vial decía. Por lo tanto esto es lo que en aquel momento no solamente nos informó, nos anunció que se iba a hacer la reforma de la ley sino también que instó a esta Comisión a que pudiéramos llevar a cabo esa ponencia y ese informe para que, teniéndolo en cuenta, se reflejara en la ley.

Bueno pues el informe no está realizado, sí que se han hecho comparecencias plurales, diversas, heterogéneas, con visiones muy importantes, ni siquiera hemos tenido la oportunidad de realizar el informe cuando usted, el Ministerio del Interior, la Dirección General de Tráfico, ya aceleró los procesos para que se aprobara la Ley. Tenemos Ley aprobada y publicada hoy. Bueno, pues, con una celeridad y una velocidad, señora Seguí, que como para la seguridad vial no es nada beneficiosa, nada, nada beneficiosa.

Desde la Izquierda Plural nosotros presentamos una enmienda a la totalidad y pedimos la devolución del texto de la iniciativa por entender que contemplaba dentro de la técnica parlamentaria, como le digo absolutamente acelerada, contemplaba aspectos inasumibles que iban a afectar a la vida cotidiana, a la cotidianidad. O sea, la movilidad forma parte de lo que somos como sociedad y por lo tanto es algo muy, muy importante, sobre todo el tema del casco y el del aumento de la velocidad y otros aspectos que hoy

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 15

no tocaré. Y una ley, que no es nada baladí, que va a tener consecuencia en la ciudad y merecía de mayor consenso, de mayor debate y de haber tomado las cosas con más tranquilidad.

Es más, la técnica parlamentaria usada como siempre es perversa. En el Senado se produjeron una serie de enmiendas, una que incorporaba una delegación al Gobierno para hacer un texto refundido, un texto refundido que como ya se ha dicho aquí permitirá que se hagan modificaciones sin ni siquiera el debate parlamentario preciso ni tener en cuenta a esta Comisión y luego el desarrollo parlamentario que veremos cómo queda.

No se han modificado sustancialmente a través de la ley los dos aspectos que nosotros creemos que eran fundamentales: el incentivar el uso de la bicicleta, puesto que la obligación del casco para menores de 16 años, incluso permitiendo que mediante reglamento pueda ser para mayores, o sea en general; y el tema del aumento de la velocidad, que por mucho, y reitero, que usted haya dicho que en ningún caso se va a aumentar la velocidad, la ley sí lo permite o autoriza o deja que mediante reglamento lo haga; por lo tanto será más arbitrario.

Pero hay otros asuntos que yo quiero mencionar, como es el cambio de modelo para los centros que imparten los cursos de recuperación de puntos, que cambia de concesión a autorización, que en un aspecto flexibiliza la obtención de la reeducación, de los puntos, de la sensibilización y de la educación vial en general, que nosotros creemos fundamental, puntal esencial sobre el que debe de pivotar toda la seguridad vial, más incluso que el control de la velocidad y el aumento de las sanciones porque eso sí que nos llevará a la siniestralidad cero o a la visión cero que todas y todos deseamos.

Una mayor flexibilización y posiblemente al acabar de regular o pasar de la concesión a un aumento de las tasas sin la garantía de que efectivamente exista el objetivo fundamental, que es la reeducación de las personas que han cometido infracciones graves, por eso han perdido puntos. Esto no lo soluciona el control o la inspección que también contempla la ley y ahí queda.

Y por último otro aspecto, con respecto a la educación y la importancia que nosotros le damos, es la situación de los profesores examinadores de la Dirección General de Tráfico, que, también se ha mencionado aquí, se están reduciendo porque no se están cubriendo las plazas, de una manera alarmante. No obstante también debo reseñar el trabajo encomiable que realizan, porque se están cubriendo, incluso con traslados de una Comunidad a otra, todos los servicios.

Pero, y aquí le transmito nuestra una preocupación que es suya también, o sea, es suya y por lo tanto también es nuestra, en relación con la intención de privatizar precisamente los exámenes que ahora mismo están haciendo los profesores que están habilitados, formados por la Dirección General de Tráfico. Si esto lo llevaran a cabo, sí que sería bueno que usted, señora Seguí, hoy con plena transparencia, nos clarificara qué es lo que está sucediendo y si existe esa posibilidad de que ese trámite de la obtención del carné de conducir lo puedan llevar a cabo profesores de autoescuelas privadas, porque tendría también que explicarnos qué garantías hay para que la preparación de esos profesores sea la adecuada cuando, como digo, para nosotros la educación vial es un puntal fundamental.

Y creo que con esto, le agradezco y espero su respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señora Ascensión de las Heras. Tiene ahora la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Convergencia i Unió, señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Moltes gràcies señor President, gràcies Directora General de Tráfico por su comparecencia hoy aquí en el Congreso de los Diputados.

Y en primer lugar le quería trasladar una reflexión al hilo de unas cifras no adecuadas este último fin de semana, hemos tenido realmente más accidentes, siempre tenemos más accidentes de los que todos deseamos, porque la visión cero creo que la compartimos. Este fin de semana no hemos tenido un buen resultado a nivel global pero ello no debe empezar lo que ha sido un gran esfuerzo, un esfuerzo de toda la sociedad, de los conductores, de las Administraciones Públicas, de la Dirección General de Tráfico, de este Congreso de los Diputados, que durante años han priorizado los temas de seguridad vial, antes del año 2003 no se habían priorizado en la forma en que se priorizaron a partir del año 2003 y esto ha tenido resultados. Y tenemos que ponerlo en valor, poner en valor los resultados. Y a este Congreso que, por la motivación de muchas asociaciones de víctimas, de muchas asociaciones vinculadas con la seguridad vial, creó la Comisión de Seguridad Vial en el año 2004 y, si analizamos cifras, señora Seguí, podemos darnos cuenta de qué forma eso es importante para la vida de nuestros ciudadanos.

Fijémonos, en el año 2003, que fue ese año que yo tomo siempre de referencia, el primer año antes de impulsar todas las políticas de seguridad vial. Teníamos 14,7 muertos por día, hoy, cogiendo las cifras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 16

del año 2012, que seguramente cerrado 2013 son mejores aún, perdone, no mejores, no tan malas, porque mientras existan cifras nunca podremos congratularnos de ellas, pero hoy estaríamos en una media de 5,21. Si cogiéramos los 1.903 fallecidos del año 2012 por día serían 5,21, frente a 14,7, son más de 9 fallecidos menos por día y esto es un servicio que se está dando al conjunto de la sociedad con políticas que han ido en la dirección correcta y por tanto no es mérito de la DGT pero también es mérito de la DGT. No es único mérito de la DGT pero ustedes como Administración están haciendo una labor positiva y desde Convergència i Unió lo queremos reconocer, lo queremos reconocer en esta Comisión de Seguridad Vial, más allá de los puntos críticos que ahora yo le voy a trasladar, más allá de los matices, de la forma igual que también lo trasladaba a los anteriores responsables de Tráfico porque es una labor compartida en el tiempo que ha dado sus resultados, bajo un prisma de consenso que desde Convergència i Unió en este ámbito de la seguridad vial nos gustaría preservar.

Por tanto vaya por delante ese ánimo que le damos a seguir en esa línea, vaya por delante esa comprensión que tenemos desde Convergència i Unió de lo difícil que en ocasiones es administrar una buena política de seguridad vial pero no le faltará el apoyo de Convergència i Unió en esta Cámara para las distintas medidas que quiera impulsar el Gobierno. También le pedimos esa corresponsabilidad en lo que es las medidas que podamos aportar desde Convergència i Unió.

En los datos que usted ha expuesto había una cifra que es clara, estamos en la quinta posición en este momento en el marco de la Unión Europea, el año pasado estábamos en la séptima, pero es que en el año 2003 estábamos en los últimos puestos de la Unión Europea en cuanto a cifras. Por lo tanto esto refleja esa menor incidencia de lo que es número de muertos. Pero a pesar de ese dato del número de fallecidos lo cierto es que esa evolución no ha sido igual en cuanto al número de accidentes, ha habido menos fallecidos, también ha habido menos accidentes, pero la proporción ha sido superior en lo que es disminución en el número de fallecidos. Y me gustaría conocer cuál es su opinión sobre por qué no bajan en la misma proporción el número de accidentes en relación al número de fallecidos.

También se ha hecho eco de lo que podía suponer en ocasiones el País Vasco, Cataluña, tienen competencias, tienen Administración propia en el ámbito de la seguridad vial. Todo lo que es compartir datos es positivo, todo lo que sea que fluyan las informaciones es positivo, se va a crear a partir de la nueva ley una conferencia sectorial, quizá ello también va a ayudar a esa mejor traslación de los datos, que es importante, por ejemplo en las inspecciones de vehículos. Ahora que desde la Generalitat se buscaba intentar reforzar que todos los vehículos pasen su inspección, se encontraban que no fluyen bien los datos del registro de vehículos a la hora de conocer exactamente si ese vehículo ha pasado o no la correspondiente revisión, por tanto que fluyan los datos es importante. Y de ahí también que le reclamamos una vez más desde Convergència i Unió ese traspaso de competencias pendientes ejecutivas en materia de tráfico en muchos ámbitos. Por ejemplo, la Administración que está instruyendo una sanción y al final la pérdida de puntos que lleva aparejada esa misma Administración no deba parar el expediente, sino que ha de remitirlo a la DGT para esperar que la DGT evidentemente convalide aquello que ya ha dado como sanción la Administración del País Vasco o de Cataluña. Quizá podríamos ahorrarnos lo que es toda esa tramitación farragosa y, por tanto, esa transferencia de competencias ejecutivas más plenas en materia de tráfico, desde Convergència i Unió la seguimos reclamando.

Reclamamos también, señora Seguí, lo que es una petición ya reiterativa, cansina ya en esta Comisión. Hemos aprobado dos veces en la anterior legislatura, una vez en esta, que los dispositivos de los vehículos de emergencia lleven la luz azul. Usted dice se va a hacer vía reglamento, obviamente se va a hacer vía reglamento porque lo hemos incorporado en la ley que hoy sale publicada en el BOE, pero hicieron un pequeño cambio en el Senado en esa petición de reglamento porque se tenía que hacer en el Reglamento de Circulación y de manera ya seguida a lo que era la aprobación de la ley y lo cambian por el reglamento de vehículos. Sí, la enmienda del Senado cambia cuál va a ser el reglamento en el cual se va a llevar a cabo esta medida.

¿Yo qué le pido desde Convergència i Unió? Celeridad, que nos dé un plazo y que este año veamos en el BOE esa medida, no únicamente como una petición de futura reforma reglamentaria sino aprobada realmente esa reforma reglamentaria.

Ese cambio que hubo en el Senado, antes la señora De las Heras hacía referencia incluso a unas enmiendas del Senado muy polémicas que el propio Grupo Popular tuvo que dar marcha atrás, al final no se cambió todo lo de autorización o no, todo el tema de la recuperación de puntos, porque creo que incluso se asustaron ustedes ante el cambio precipitado, dieron marcha atrás y al final la ley vino al Congreso en su votación final, rectificando aquello que la Comisión en el Senado ya había aprobado. Por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 17

tanto ha llevado incluso a confusión de muchos pensando que aquello se había aprobado cuando finalmente fue rectificado. Pero esas muestras demuestran que esa tramitación de la ley no la hemos llevado con el consenso necesario.

Y yo aquí le quiero trasladar a la Directora General de Tráfico, usted no es legisladora, es Gobierno, los legisladores somos nosotros, pero en un contexto de mayoría absoluta, no nos engañemos, quien tiene la mayoría absoluta de alguna manera cumple en el Congreso de los Diputados y en el Senado aquellas directrices que le marca el respectivo Gobierno; y no lo hemos hecho bien. Estábamos haciendo comparecencias sobre cómo regular finalmente el uso del casco en los ciclistas en las vías urbanas y ya estaba el proyecto de ley avanzando. No hemos ido coordinados, ha habido prisas en ocasiones innecesarias porque, ahora hemos hablado más de 15 días en publicar la ley, hay leyes que se han publicado antes. Tampoco costaba nada haber tenido 15 días más de tramitación y haberlo hecho de una forma más sosegada, más serena y con mayor consenso.

Por tanto aprendamos la lección de lo que nos ha pasado en este proyecto de ley para intentar evitarlo en un futuro.

Y también le instamos desde Convergència i Unió a que traiga a esta Comisión las reformas reglamentarias antes de ser aprobadas. Ahora va a haber un desarrollo reglamentario de la ley, y le pedimos, le instamos, a que se pueda debatir en esta Cámara, no lo vamos a aprobar porque esto lo aprueba el Gobierno, pero en ese ánimo de consenso y de buscar aunar voluntades en temas de seguridad vial también le pediríamos que tuviéramos un debate en esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible sobre los distintos desarrollos reglamentarios que tenemos planteados.

El tema de los ciclistas. Finalmente se llegó a un punto de acuerdo en lo que sería que la edad de obligar a llevar casco en vías urbanas a los ciclistas que no fuera obligatorio para los mayores de 16 años. Para los menores de 16 años va a ser obligatorio ese uso del casco en vías urbanas, en las condiciones en que reglamentariamente se determine; para los mayores de 16 años, no.

Nos gustaría que precisara en esta Comisión, y usted puede hacerlo, que no es intención del Gobierno vía reglamentaria que mayores de 16 años pudieran verse obligados a llevar casco en vía urbana porque nos quedó claro que el consenso estaba en evitar que eso sea obligatorio.

Dicho esto, siempre es recomendable ese uso del casco se tenga la edad que se tenga. Es recomendable y ayuda a evitar accidentes. Por tanto nos sumamos a esa recomendación pero no en plan imperativo u obligatorio, imperativo y obligatorio solo lo será en vías urbanas, no así en vías interurbanas; pero en vías urbanas, para los menores de 16 y, por tanto, como cabría la interpretación por parte de algunos de si por vía reglamentaria ustedes están pensando subir esa edad, nosotros entendemos que esto atentaría al principio de legalidad, que iría en contra de la norma aprobada pero nos gustaría, para clarificar esas posiciones que se han podido leer a través de posicionamientos públicos y asociaciones diciendo que era esa la intención o que la ley lo permitía, que usted nos corrobore hoy aquí de que esto realmente no es de esta manera y que por tanto no va a ser así.

Manifestamos también desde Convergència i Unió nuestra preocupación por el tema de los examinadores. Lo hicimos ya en pasadas legislaturas, no fuimos capaces de trasladar a anteriores Gobiernos la necesidad de dar mejor rango a los examinadores, que son funcionarios públicos, que realizan una función pública y que ante esos intentos de privatizar lo que es esa realización de una función importante entendemos que le tenemos que dar el rango necesario a esos examinadores y ayudarles en su cometido.

Cada vez son más las quejas que recibimos los portavoces de esta Comisión sobre el trato que se da a los examinadores, la falta de plazas que hay en algunas ciudades importantes y cómo no se está cubriendo bien ese aspecto que también es importante en materia de seguridad vial.

Deberes de futuro, señora Seguí, tenemos muchos. El primer deber de futuro entre todos es intentar que la seguridad vial no sea fruto de erosión política y que vayamos a la una todos y que vayamos a la una todos en grandes retos. Las personas mayores tampoco están ofreciendo unas cifras en la misma proporción de disminución que el conjunto. Por tanto es un ámbito que tenemos que atender entre todos, también lo que es la necesaria pedagogía en los mecanismos de retención infantil, que ayudas a prevenir lesiones, muertes, a aquellos que aún no deciden por sí y que en ocasiones esos mecanismos de retención infantil no tienen aún la implantación que deberían tener en pleno siglo XXI y por tanto toda pedagogía es poca aquí. Hemos de pedirle la máxima colaboración entre Administraciones Públicas que tienen competencias en materia de tráfico y seguridad vial y pedirle también esa necesaria pedagogía con todos y para todos y sobre todo también para el sector de las víctimas. Las víctimas, asociaciones de víctimas,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 18

nos ayudan mucho a los legisladores y al Gobierno en lo que es trasladar esa referencia de que no podemos nunca bajar la guardia, de que nunca podemos caer en esa autocomplacencia.

No tenemos esos más de 14 muertos, casi 15 al día, que teníamos en el año 2003, pero seguimos en más de 5 al día y eso nos debe preocupar. Debemos converger hacia esa visión cero en materia de accidentes de tráfico y de muertes en nuestras carreteras y en las calles de nuestras ciudades y por tanto todo esfuerzo es poco. De ahí que desde Convergència i Unió reiteramos también nuestra voluntad de avanzar en esa línea, en esa línea que tendrá siempre el apoyo de Convergència i Unió para lo que sean medidas a favor de la seguridad vial.

Y por último una reflexión sobre las novedades en velocidad. Hay quien critica la reforma de la ley en materia de velocidad, entendiendo que ese nuevo parámetro de los 130 puede entorpecer lo que es ese mensaje global de buscar una disminución de accidentes. Nosotros entendemos que ese parámetro de los 130, si lo adecuamos a determinadas vías de alta capacidad, autopistas y autovías en donde por el tramo, por las circunstancias, no hay una experiencia de accidentes en las mismas, de que ofrecen seguridad y de que las condiciones así también lo trasladan, entendemos que esa reforma lo que hace es adaptarse mejor a lo que está pasando en esas carreteras, en esas autopistas y autovías y por tanto no por eso vamos a ser más flexibles en lo que es un parámetro de intentar siempre la prioridad de que nuestras carreteras sean seguras, no es en esos tramos en donde se dan los accidentes. Por tanto, no desviemos tampoco la atención en esa subida a 130 porque es una subida selectiva para esos tramos en los que no hay una experiencia de que haya habido siniestros ni accidentes graves y por tanto nosotros también en esa óptica entendemos que se aplicará la nueva normativa.

Termino ya, me requiere a ello el propio Presidente.

Le agradecemos, señora Seguí, esa explicación y le ofrecemos una vez más el apoyo y el consenso de Convergència i Unió en todo aquello que redunde a favor de la seguridad vial y de la prevención de accidentes de tráfico.

Moltes gràcies.

El señor **PRESIDENTE**: Moltes gràcies señor Jané. Y ahora vamos ya al turno del Grupo Parlamentario Popular. En su nombre, Doña Concha Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Bienvenida señora Seguí a ésta su casa, bienvenida después de cuatro veces que usted ha comparecido, hoy precisamente a petición propia, con lo cual antes de entrar en el grueso de mi intervención, he de agradecer a los dos intervinientes, tanto por parte de Izquierda Unida como de CiU el tono, el espíritu que creo que preside su tarea y también la nuestra de consenso, y disentir un poco con el representante del Partido Socialista, al que yo le haría esa reflexión que tan brillantemente ha hecho el señor Corcuera, y es que cuánto hemos avanzado en estos 10 últimos años.

Y además la señora Directora General yo creo que ha tenido la amabilidad y la deferencia de decir que esto no es un trabajo, ella lleva dos años en esta tarea, esto es un trabajo continuado. Ella lo ha mencionado, yo lo mencionaré, y creo que en eso estamos de acuerdo todos los grupos, que ésta es una Comisión de consenso, ojalá la próxima vez usted tenga en cuenta todos los elementos positivos que la señora Directora, insisto, ha desgranado de forma meticulosa y pormenorizada con ese informe que nos ha presentado que está en papel, que está en la web. Usted tiene toda la información, igual que todos los ciudadanos españoles, que eso es lo relevante, que es lo importante, no solo que tengamos la información los parlamentarios, que está muy bien, es nuestra obligación, sino que también esa información, fruto de esas mejoras, que también ha explicitado la señora Directora, están acometiéndose en la DGT la tengamos todos.

Por eso sí que me duele un poco como parte del grupo parlamentario que apoya la labor del Gobierno, me duele un poco que haya puesto en valor solo aquello digamos negativo, cuando realmente creo que el informe de hoy, que los resultados de hoy son muy positivos, son para que todos los celebremos y para que todos los valoremos porque el objetivo que perseguimos, y además yo sé que usted, señor Corcuera, comparte también con todos nosotros ese objetivo de cero muertos y de cero heridos porque usted siempre lo ha expresado así, y yo creo que esa es la línea de trabajo que persigue el Gobierno del Partido Popular y en concreto este equipo de la DGT, liderado en este caso por la Directora General.

Por eso simplemente me extraña que usted, que también es un hombre al que le gusta el consenso y el dialogo, bueno, pues yo creo que en algunas cosas hoy no ha estado todo lo afortunado que a mí me hubiera gustado. Simplemente esa valoración antes de empezar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 19

Como le digo, señora Directora, agradecerle su presencia aquí, agradecerle este informe que desde el Grupo Parlamentario Popular valoramos muy positivo y que nos lleva camino de ese objetivo final que es tener un sistema seguro de circulación vial, a mí me ha gustado mucho ese eslogan que usted ha acuñado hoy aquí de cero días sin muertos. Ojalá.

El fin de semana ha pasado ciertamente, ha sido muy dramático, ojalá pudiéramos celebrar todos los días cero muertos, cero accidentes porque me sumo también al apoyo que las asociaciones de víctimas nos dan en este trabajo, en esta dura tarea, ellos, ellas, ponen voz a esos heridos, a esos muertos, no solo les ponen voz, les ponen voz, trabajo, esfuerzo y dedicación, por eso. Sirvan estas palabras también para agradecerse.

En segundo lugar, resaltar que usted dirige un organismo nada fácil, ya lo ha mencionado usted, es un contexto complicado, un contexto donde hay 315.000 kilómetros de vía pública, con 8.000 propietarios, 8.000 propietarios diferentes de vías urbanas, en ese contexto hay 33 millones de vehículos, ahí es nada, 33 millones de vehículos, además a eso se añade que el parque está un poco antiguo; hay 20 millones de extranjeros que viajan por España. En la nueva ley hay una medida muy concreta que usted se comprometió en sus primeras comparecencias en ponerle. Aparte, había que aplicar también la trasposición de una directiva europea, eso también era una cuestión que había que acometer, pero también está en la ley.

Y por último hay más de 46 millones de habitantes que directa o indirectamente estamos envueltos en ese sistema de tráfico y que hay que proteger porque son, o somos todos nosotros, víctimas potenciales.

Bueno, pues a pesar de toda esta complejidad, que evidentemente con esos datos ya está más que de sobra explicitada, si juzgamos su labor gestora exclusivamente por los resultados obtenidos, por los resultados que usted nos ha presentado ahí hoy, no nos cabe otra opinión que felicitarla y extender dicha felicitación a todos y cada uno de los profesionales que conforman la plantilla de la Dirección General de Tráfico y de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

El tercer punto yo diría que usted ha cumplido con sus compromisos, usted está cumpliendo con sus compromisos, no usted sola pero sí usted acompañada de todo su magnífico equipo.

Respecto a esos datos de siniestralidad vial quiero dejar en primer lugar constancia de mi plena satisfacción por la claridad del informe, y reitero, por el cumplimiento de esos compromisos que usted adquirió aquí en su comparecencia de 20 de junio del 2012.

Respecto a ese primer epígrafe que he dicho, la claridad del informe, agradecemos que los informes oficiales nos permitan bucear en los datos, es decir entender cómo se ha gestado esa información y en consecuencia poder sacar nuestras propias condiciones.

Respecto a ese cumplimiento de los compromisos también me gustaría resaltarle en cuanto a calidad, fiabilidad y utilidad de la información y a modo de ejemplo algo que ya ha ido usted mencionando. Así, mientras en el año 2011 tan solo el 65% de los heridos graves tenían información suficiente, en el 2012 dicha información ya la tenemos sobre el 80% y usted también ha cumplido con ese compromiso que hizo en esa misma comparecencia de revisar la metodología para el cálculo de los fallecidos a 30 días, a pesar de los recelos que dicho compromiso suscitó en aquel momento y sigue suscitando.

También ha formalizado el reporte acerca del progreso de los indicadores de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, como así ha dejado claro y ha contextualizado también los datos de siniestralidad vial en relación a la mortalidad por otras causas así como respecto a su coste social.

Simplemente debo mencionar que este esfuerzo que está usted haciendo en todo este trabajo se ha complementado, lógicamente, como no podía ser de otra manera, con reformas legislativas, a lo largo de todo el año hemos estado inmersos en esa ley, que hoy ha salido publicada en el BOE, sobre tráfico y circulación de vehículos a motor y seguridad vial, habida cuenta de nuestra convicción como grupo parlamentario del valor de la legislación como herramienta efectiva de intervención y de modificación de los comportamientos. Realmente esa es la necesidad de una ley.

Está demostrado que la adopción y observación de leyes integrales sobre los factores de riesgo fundamentales, léase exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol, no utilización del casco en la motocicleta, del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención para niños ha reducido las lesiones causadas por el tráfico. No lo digo yo sino que lo recoge un informe de la Organización Mundial de la Salud.

Y todos estos temas son los que yo sé que a usted y a su equipo le preocupan y son además los que hemos estado trabajando en el desarrollo de esta ley y seguiremos hablando de ello en lo que resta de legislatura.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 20

Respecto a lo que estábamos hablando, ese análisis de los datos. De nuevo ha de señalar que desplegar esa estrategia de seleccionar exclusivamente aquellas intervenciones cuya efectividad está contrastada; de hecho tan solo se mide lo que es susceptible de mejorarse, si no no usaríamos para nada las evaluaciones. Esta actitud, que parece una nimiedad, por contra supone un verdadero cambio en la forma de gestionar la implantación de la estrategia de seguridad vial en España, que es en lo que usted está empeñada desde que llegó a su nueva responsabilidad política.

A mi juicio los datos que se reflejan en este informe correspondiente a 2011 son contundentes y vuelven a poner de manifiesto el gran trabajo que están haciendo usted y todo su equipo, combinando innovación y eficacia por un lado, en la gestión, con resultados; ahí está, los números no mienten, y además para ello usted ha tenido la inteligencia suficiente como para aprovechar todo lo bueno del Gobierno anterior, yo creo que eso es algo que además los ciudadanos nos reclaman, no hacer tabla rasa con lo anterior sino aprovechar lo que había, que era bueno; había un avance muy considerable, y continuar mejorando e innovando en todo aquello que haya que hacerlo.

Por ello evidentemente los resultados corroboran esta afirmación, una evolución favorable hacia los objetivos finales en los indicadores que usted ha marcado muy bien de la estrategia de seguridad vial 2011-2020, usted los ha mencionado, ese 25% menos conductores de 18 a 24 años, fallecidos y heridos graves en fin de semana, es un objetivo claro para todos nosotros, un 20% de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta y para la mayoría de los restantes, usted lo ha explicado perfectamente. Estamos en una posición de seguir trabajando, hemos conseguido muy buenos resultados, vamos a incidir, vamos a hacer más fuerza en todos estos que tenemos.

Esto no quita para que desde el Grupo Parlamentario Popular no le animemos a seguir en ese trabajo, no podemos bajar la guardia ni tampoco caer en la complacencia, nada más lejos, sobre todo, como ya le he mencionado, en aquellos indicadores relacionados con la siniestralidad vial de los menores y de los ciclistas, así como respecto a la tolerancia cero con la presencia del alcohol y drogas.

Estoy convencida que la reforma de la Ley de Seguridad Vial y el Reglamento General de Circulación contribuirán de manera decisiva a que se alcancen estos objetivos de la citada estrategia.

Le iba a formular una serie de preguntas pero ya también se han hecho y también usted ya lo ha hablado pero sí que desde el Grupo Parlamentario Popular seguiremos ayudándola e instándola a mejorar la seguridad vial de los usuarios vulnerables. Estaremos encantados de seguir trabajando con usted y que nos aporte todo lo que vaya saliendo en ese tema.

El tema de la incidencia del alcohol y de las drogas creemos que va en el camino adecuado, es un tema que también nos preocupa y que también seguiremos estando ahí, lo mismo que los sistemas de seguridad pasiva (cinturón y casco). Y no puedo dejar pasar la ocasión para mencionar, yo creo, que el tema del casco en la bicicleta, que empezó con un debate si quiere un poco agrio, incluso hasta por los propios Ayuntamientos, yo creo que ahí al final ese debate nos ha llevado a una concienciación de todos los ciudadanos, yo suelo decir que ahora ya no solo se lo ponen los niños, claro, porque el papá cuando el niño se pone el casco por inercia también se lo pone porque si no ya está su hijo para recordárselo.

Con lo cual yo creo que este ha sido un debate muy interesante y que a todos nos ha aportado mucho.

Para terminar reiterarle que no tiene usted un camino fácil porque, claro, estamos hablando además de todos esos ingredientes también de la conducta antisocial. Yo sé que usted incide muchísimo en la educación, en la educación vial, desde abajo, en los centros, desde infantil hasta arriba, eso sería prioritario, lo hemos hablado muchas veces y creo que esa es su línea de trabajo y ahí vamos a seguir estando todos, pero evidentemente todavía queda mucho camino sobre todo en el campo de la educación, si educamos prevenimos y si prevenimos evitamos todo lo demás.

Con lo cual estaremos ahí, le apoyaremos. Y de nuevo muchísimas gracias para terminar, por este informe detallado, también por el desglose que ha hecho de la ley, que creo que hoy será ese el titular, lógicamente, para que la gente sepa qué entra en vigor, qué no entra en vigor, en qué se está trabajando, cuáles son los parámetros que vamos a seguir trabajando y no tengo nada más que decir que agradecerle su trabajo, el suyo y el de todo su equipo, que sigan trabajando en esos indicadores de mejora, que es una estrategia que viene desde el 2011 y que culminará en el 2020, para seguir continuando.

Y felicitarnos también por ese puesto quinto, de estar a la cola a estar en un puesto quinto y además con qué países por delante, hay una abismal diferencia. Yo creo que en esto como en todo hay que ir aprendiendo, hay que ir aprendiendo, hay que ir mejorando. Yo creo que usted y su equipo son líderes y que este país es líder en el terreno de la seguridad vial. Esperemos que todos los partidos lo entiendan,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 21

que todos los partidos políticos de este arco parlamentario nos ayuden en esta tarea y trabajaremos porque ese consenso sea una realidad a lo largo de lo que queda de legislatura.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de darle la palabra a la señora Directora General de Tráfico simplemente porque ha habido unos comentarios de varios de los portavoces, primero decir que casi siempre acertamos con la convocatoria de la Comisión porque ya se imaginan que no debía estar muy planificado pero hoy, día de la publicación, es el día que tenemos a la señora Directora General aquí.

Más allá de esta pequeña broma, si ustedes me permiten, decir que efectivamente hubo un intento de que en el último trimestre del año pasado se pudiera producir la comparecencia. No fue posible, en la Junta de Portavoces y Mesa ya se evaluó y este Presidente hizo lo que debía hacer como presidente pero que evidentemente a lo largo de este primer trimestre parecía poco sensato que mientras que en una Comisión se estaba debatiendo una ley en la comisión de al lado estuviéramos hablando de algo que se estaba debatiendo a nivel legislativo. Por tanto pareció oportuno posponer la comparecencia y creo que esto fue un acuerdo de todos a que hubiera acabado esta tramitación de la ley, lo que se ha producido. Intentamos, encontrar una nueva fecha en marzo pero no fue posible por motivos diversos. Pero yo sí que quisiera en cualquier caso precisar el alcance de la comparecencia y, repito, será por lo que sea pero hemos dado en la diana.

Señora Directora General tiene usted la palabra.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO** (Seguí Gómez): Muchas gracias a todos por sus comentarios porque siempre hay que escuchar y hay que integrar y hay que avanzar y en todo caso como Directora me compete el progresar y el avanzar por la seguridad de toda la ciudadanía y de entender todas las preocupaciones.

Así que primero agradecer al Presidente de la Comisión el que aclare que no han sido decisiones unilaterales en todo caso las que hacen que sea hoy el día que estoy aquí y simplemente corregir el hecho de que yo como Directora he cancelado en una ocasión, en todas las otras ocasiones. Lo que ha habido ha sido problemas de agenda y de incompatibilidades conceptuales entre esta comparecencia y otros temas en la agenda. Además que para ustedes también ha sido un periodo parlamentario sumamente intenso, con varias leyes en varias fases de revisión. Así que entiendo que en todo caso lo que no ha habido es ninguna mala intención, al menos por parte de la Dirección General de Tráfico.

De todas maneras aprovecho para sugerir que, en todo caso, efectivamente, la presentación de los datos anuales sea una presentación institucionalizada y con fecha fija, encantada de hacerlo y en todo caso reitero también que para poder presentar el informe que consolide los datos del 2013 pues con un poco de suerte estamos hablando de principios de junio como posible fecha objetivo para esa comparecencia.

Reitero, por mi parte, que no habrá absolutamente ningún problema en que esto así sea, independientemente de que como, también se ha señalado, la Dirección General de Tráfico ejerce su máxima competencia en cuanto a transparencia (informe que hacemos informe que publicamos, que publicamos y que divulgamos, presentación que hacemos presentación que divulgamos también). Por tanto vaya eso por delante y que quede constancia en esas actas virtualmente digitalizadas que después el señor Letrado ratificará.

En todo caso la comparecencia, incluso con la coincidencia de la publicación en el BOE, lo era por dos temas en concreto, primero datos y segundo ley y por lo tanto déjenme centrar el grueso de mis respuestas en lo que concierne a estos dos aspectos.

Por supuesto cuando hablamos de tráfico podríamos querer incluir en la agenda un montón de otros conceptos, otros temas, pero han de ser en otro momento. En todo caso, repito, solo hablaré de cuatro aclaraciones que me parece pertinente realizar ahora.

No puedo si no agradecer los comentarios positivos que han puesto en valor los resultados aquí presentados, e introduzco aquí la primera corrección. Señor Corcuera, los datos del 2012 son datos del 2012 que se publicaron en 2013, estamos hablando de datos del año natural 2012.

En todo caso efectivamente lo que esos datos del año natural 2012 nos dicen es que, en lo que concierne a unos indicadores estratégicos, hemos superado 2 de los 13 previstos, prácticamente superado otros 2 de esos 13 previstos y ocupamos una posición mundial relativa séptima, y digo mundial porque a los 27 países europeos cabe añadir los datos de Estados Unidos, Japón y Australia, que también les incluí en la gráfica.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 22

Y esa es la realidad y obviamente nadie, nadie y menos la persona de la Directora ejerce de autocomplacencia ni deja de bajar o alzar alguna presión. Es más, estoy encantada que se diga que estoy excesivamente preocupada porque mi única preocupación es llegar al cero, eso será algo que me caracterizará. Durante todo mi ejercicio como Directora, no pararé hasta que no llegemos a ese cero. Como confío que también sea el deseo de todos ustedes.

En todo caso, al hilo de esos resultados, que obviamente significa que hay cosas buenas que recoger y seguir trabajando en otras, me gustaría también aclarar un concepto. El señor Corcuera aprovecha cada vez que subo, de las cuatro que he subido a este podio, para recordarme el compromiso emitido en mi primer día de comparecencia acerca de los fallecidos a 30 días, al mes del año natural, y le repito lo que ya le dije en la ocasión previa, la Dirección General de Tráfico hace dos años que consigue hacer eso con los datos de los accidentes que informa a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Si no podemos cerrar el anuario del año natural en el plazo que usted sugiere, es decir 2014, es porque las otras policías que tienen que informar de esos tardes no están entregando esos partes a tiempo, cuestión que el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico soluciona.

Así pues el compromiso, que era que el cómputo de fallecidos a 30 días se hiciera en el plazo del mes siguiente a cierre del año y que esos datos se publicaran y que ese compromiso era en el marco de esta legislatura, no tenga usted ninguna duda, señor Corcuera que se va a completar, en tiempo y forma, que es cuando se acabe esta legislatura como máximo.

Reitero que se trata de avanzar en los diferentes frentes que representan obstáculos para la consecución de ese fin e, incido, la aprobación del establecimiento del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico es un paso incuestionablemente favorable para que por fin podamos cerrar la recepción de datos en tiempo.

Aclarados estos dos puntos, en lo que podrían haber sido malas interpretaciones o malas presentaciones por mi parte en la exposición, comentaré también otras dos cuestiones que me preocupan al escucharles sus dudas acerca de la ley. No soy yo la jurista en la sala pero creo que todos ustedes deberían saber y comunicar debidamente a aquellos que lo pregunten, que si la ley no contempla que el casco sea obligatorio para los mayores de 16 años en el entorno urbano no hay nada que yo pueda hacer en el reglamento al respecto, por lo tanto queda claro y constatado que la ley marca del uso obligatorio en vía interurbana para todas las edades y en vía urbana para los menores de 16 años, aunque, como también ha quedado claro por otra de las exposiciones, la Dirección General de Tráfico seguirá educando en la noción de la conveniencia y el efecto protector de su uso. Eso es incuestionable.

Esa es la primera aclaración que querría hacer y, repito, no soy yo el letrado en la sala, ni el letrado de la sala, pero entiendo que todos ustedes, con un bagaje legislativo mucho más profundo que el mío, que lo es sanitario, no deberían haber jamás dejado que esa duda arraigara en nadie.

En todo caso también aclaro que efectivamente el texto refundido de la ley no pasa formalmente por el Parlamento pero no tengan ustedes ninguna duda que el texto refundido es lo que su nombre indica, el texto refundido, y nada más lejos de nuestra intención que el querer aprovechar para hacer lo que no está ya escrito.

En todo caso eso en cuanto a clarificaciones de lo que, repito, me ha parecido eran dudas o comentarios que venían de varios de ustedes.

Avanzo entonces en otro frente y es uno que me preocupa sobradamente. Primero, efectivamente creo que todos compartimos esa visión cero, que nadie tenga dudas de que creemos en esa visión cero y que trabajamos cada día para que esa visión cero ocurra, exista y no ocurra en el infinito en el 2050 sino que ocurra lo antes posible porque nada mejor que llegar a ese cero hoy y que esas cinco personas que estadísticamente morirán hoy no lo hagan, como muy bien ha explicado con su analogía, con su comparación, el señor Jané antes.

La Dirección General de Tráfico trabaja para que el cero sea una realidad hoy y, sí, lo hace obstinadamente y lo hace diligentemente y lo hace empujando porque lo que no hacemos hoy es un muerto que dejamos morir hoy, entre todos. Ese es el concepto filosófico que está detrás de la visión cero. Entre todos tenemos que asumir cada uno de los muertos que ocurre en nuestras carreteras y entre todos tenemos que trabajar para resolverlo.

Así que encantada de poder enarbolar la bandera que dice vamos a conseguirlo y lo vamos a conseguir hoy, no en un futuro, no en una quimera futurible sino en una realidad de la que todos nuestros ciudadanos, todos nuestros ciudadanos, se beneficien.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 23

Aprovecho entonces para expresar una preocupación y es que aunque he dicho que no es el día de hablar de intervenciones, y estaré encantada de hablar de intervenciones en cuanto la agenda nos lo permitiese, lo que sí que me preocupa, señor Corcuera, es que usted me emplace a expresar si ratifico o no ratifico las estrategias de intervenciones previas. Me parece que en materia de seguridad vial está todo dicho, los factores de riesgo son mundial e internacionalmente reconocidos y las cuestiones sobre las que tenemos que trabajar también. Otra cuestión son las formas y puesto que usted me emplaza a ello pues le respondo, efectivamente el control de la velocidad es una preocupación, subrayada, recogida todas las recomendaciones internacionales, por todos los organismos que se preocupan sobre este tema y efectivamente la Dirección General de Tráfico mantiene la política de vigilancia de la velocidad, por supuesto, pero cómo es una materia diferente.

En el año 2013 me complace comunicar que el número de sanciones emitidas por este motivo fue inferior al año previo, es decir que estamos hablando de menos muertos con menos sanciones emitidas. Eso me parece que es una manera diferente de hacer las cosas, como también es diferente el hecho de que al llegar a mi despacho me encontré un plan para implementar 2.000 radares en nuestras vías de alta capacidad, plan que obviamente no se ha acometido.

Así que, efectivamente, estamos manteniendo la política de control de velocidad, gran titular, segundo subtítular, no lo estamos haciendo de la misma manera. Hemos trasladado los 750 radares ya reparados a las carreteras convencionales, que es en donde se nos están muriendo el 80% de las personas que fallecen en un accidente de tráfico.

Así que la respuesta no es ni sí, ni no, ni todo lo contrario, la respuesta es hay una adaptación a otros criterios, una adaptación a otras prioridades.

Y me preocupa también que usted no comparta la noción de agravar la infracción a aquellas personas que habiendo ya tenido una sanción por conducir bajo los efectos del alcohol reinciden. Le recuerdo, señor Corcuera, que en este país hay 90.000 personas que dan positivo cada año y de esas personas tenemos constancia de su carácter reincidente, así pues en vez de avanzar la política sancionadora bajando la tolerancia a cero y aumentando el número de personas que serían susceptibles de ser objeto de una sanción, lo que hemos hecho es intensificar la sanción de aquellos que ya reconocemos han tenido un problema previo.

Me preocupa todavía más que tenga usted jarabes en el botiquín de casa y se automedique, y ahí me remito a mi profesión médica previa. Le sugiero a usted y a cualquier otro ciudadano que antes de tomar medicamentos sin conocimiento de causa consulten con el médico y consulten las habilidades conductoras después de esa misma ingesta, no por mi bien sino por el suyo y por todos aquellos ciudadanos y usuarios con los que usted se interaccione.

Avanzo entonces haciendo una reflexión o comentario acerca de una observación que la señora De las Heras ha hecho y que me gusta retomar. Ha comentado usted acerca de la necesidad de monitorizar el número de desplazamientos que ocurren en nuestro país y le comento que desde hace años venimos haciendo esa monitorización y le informe también de que soy la primera Directora General de Tráfico que informa debidamente del descenso o aumento de esos movimientos con carácter puntual, si bien también soy la primera en reconocer que les puedo informar de lo que tengo documentado y lo que la Dirección General de Tráfico tiene documentado son los movimientos de largo recorrido que ocurren en la zona perimetropolitana de varias de las grandes ciudades españolas, no es perfecto y estamos trabajando en intentar implementar un sistema que nos permita monitorizar mucho mejor ese grandísimo factor de confusión que es la movilidad de la ciudadanía.

Pero más allá de eso querría retomar uno de sus comentarios. Ha dicho usted que los movimientos se han visto afectados por la crisis económica, y no soy yo quien vaya a juzgar la relación o causalidad. En todo caso lo que es incuestionable es la correlación, es decir, ocurre una cuestión y a la vez ocurre la otra. Repito, no soy yo la que voy a hablar de causa de lo uno o de lo otro pero me permito sumarme a su preocupación para hacerle la siguiente propuesta, ¿no será precisamente interesante aprovechar este momento para educar y promover en nuestra ciudadanía métodos alternativos de transporte? Eso es lo que desde la Dirección General de Tráfico venimos intentando promover, es decir, no se trata de conducir porque puedo sino conducir porque es lo único que puedo hacer para un determinado viaje y un determinado desplazamiento. Desde la Dirección desde hace dos años venimos insistiendo repetidas veces acerca de la racionalización del uso del vehículo motorizado privado, venimos insistiendo en repetidas ocasiones acerca de la necesidad de revisar nuestros modos y maneras de conducir y venimos implementando medidas, y en todo caso las modificaciones legales son un ejemplo, las modificaciones reglamentarias

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 24

serán otro, de promoción de entornos de circulación muchísimo más calmados precisamente a efecto de que esos otros usuarios, peatones y ciclistas ocupen una proporción mucho más sustancial del escaso, escasísimo, 1% de esos desplazamientos que tenemos en estos momentos documentados.

Así que en todo caso reitero, aprovecho ese comentario que ha hecho la señora De las Heras, para ratificar nuestro interés como Dirección General de Tráfico en educar a la ciudadanía acerca de que a lo mejor es ahora precisamente el momento en que aprovechando una determinada cobertura revisemos nuestros modos de transporte.

Ha hecho alusión el señor Jané a las luces azules por enésima vez. Yo creo que es que no estaba antes para escuchar que le he dicho que efectivamente en 2014 verá usted resuelto ese clásico de esta Comisión, habrá que buscar un nuevo clásico para que sea entonces objeto de futuras referencias.

Pero ha planteado usted unos retos de futuro que comparto, que comparto completamente y en los que no tenga usted duda seguiremos avanzando.

Déjeme repasar un momentito mis notas porque creo que he cubierto lo que planeaba comentarles pero no puedo si no concluir aclarando dos cuestiones. Comparto su preocupación por que la vía sea la mejor vía posible pero por favor no me pidan ustedes que haga lo que no puedo hacer, no puedo hacerlo porque no tengo competencia ni sobre el desarrollo ni sobre el mantenimiento de ninguna de las vías públicas que hay en España, y la señora Bravo ha mencionado 300.000 kilómetros, que lo son de vía interurbana, hay otros tantos de vía urbana. Repito, como Directora General de Tráfico, toda la Dirección General a lo más que podemos aspirar es a identificar y a reportar donde detectamos problemas a los más de 8.000 titulares que existen. Estaré encantada de debatir con ustedes cómo ampliar, cómo mejorar esa capacidad de ejecución, de intervención sobre las modificaciones estructurales en esas vías.

Y por supuesto este es un momento en el que hay luz y taquígrafos, incluso virtuales, y no se puede sino aprovechar para hacer otras reclamaciones y otros comentarios, pero créanme cuando digo que hay muchos de los aspectos que ustedes han mencionado que están lejos de poder ser decisiones que desde la Dirección General de Tráfico pudiéramos acometer.

Concluyo entonces respondiendo a todo, porque hay alguna otra pregunta que se me ha repetido pero ya está respondida por escrito y por lo tanto no es necesario redundar en la misma.

Por mi parte muchas gracias de nuevo, agradezco sus palabras positivas.

El señor **PRESIDENTE**: Si hay alguna intervención breve, yo rogaría que los señores portavoces las sustanciaran en breves momentos.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Intentaré ser lo más breve posible.

Señora Directora, no dudo de su buena voluntad de que tiene visión cero en el número de muertos, cosa que compartimos todos, evidentemente de todo eso no dudo, no dudo de su buena voluntad en conseguir esos objetivos. Discrepo de algunas de las medidas a través de las cuáles usted quiere llegar a esa finalidad.

Se ha hablado del consenso, pues consenso es llegar aquí y explicar la reforma de la ley antes de que se produzca, consenso es pactar las enmiendas con los grupos parlamentarios, cosa que no se ha hecho, consenso es si hay que reformar algo como los cursos de recuperación de puntos no intentar colarlo en el Senado, eso desde luego no es consenso, como no es consenso hacer la trasposición de una directiva importante también en el Senado sin posibilidad de debatirlo aquí, eso no es consenso, consenso no es que aquí no se puedan debatir algunos temas sin posibilidad de llegar a acuerdos porque de entrada te dicen que esto es lo que hay y si estás de acuerdo bien y si no pues también; no lo digo por usted, lo digo por otras circunstancias.

Respecto de lo que usted ha dicho también, yo no he hablado en que no estaba de acuerdo en que los reincidentes tuvieran que tener una sanción mayor, a mí lo que me parece desproporcionado es que un reincidente tenga que pagar 1.000 euros y que el que va a 150 kilómetros por hora, que es todavía más peligroso según cómo, pues como mucho 100 euros, ni puntos del permiso de conducir ni nada por el estilo. Creo que son sanciones desproporcionadas y además son sanciones que no van de acuerdo con la peligrosidad. Por lo tanto yo no he dicho que no esté de acuerdo con que a los reincidentes se les haya de alguna forma sancionar más, de forma más grave.

Respecto de los medicamentos, no sé qué me preocupa más, que usted no sea consciente de que los ciudadanos de este país pueden ir a comprar un jarabe contra la tos en una farmacia y se lo van a dispensar sin receta médica o que usted nos haya hoy certificado con sus palabras q ese ciudadano que se ha tomado ese jarabe podrá ser sancionado con 1.000 euros, pues no sé qué me preocupa más. A

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 554

8 de abril de 2014

Pág. 25

partir de ahora sabemos que si te has tomado un jarabe, no yo, que yo pues afortunadamente intento ir al médico siempre que puedo pero la gran mayoría de los ciudadanos, que muchos se lo han dado en la propia farmacia y otros no han podido ir, pues si se toman un jarabe o cualquier otro medicamento, que seguro hasta usted tiene en el botiquín, lo que pasa es que usted es médico y se lo autoprescribirá, pues pueden ser sancionados. Me preocupa mucho lo que usted acaba de decir, realmente me preocupa porque eso está certificando lo que venimos advirtiendo desde mi grupo parlamentario, que un simple jarabe contra la tos te puede costar 1.000 euros y al que va a 150 kilómetros por hora con un Mercedes, que está muy bien ir con un Mercedes, ojalá pudiéramos todos, pues este 50 euros o como mucho 100 si no quiere pagar en periodo de bonificación. Esto es lo que nos preocupa.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Hay algún otro portavoz que quiera intervenir? Por tanto le damos la palabra a la señora Directora General.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO** (Seguí Gómez): Cuando tengamos las actas que el Letrado revise, por favor asegúrese de incluir que no he dicho eso, lo que he expresado era preocupación porque usted se automedicara.

Queda expresamente excluido, queda expresamente excluido de todo este debate la medicación a dosis terapéuticas, nadie está hablando de recetas, queda expresamente excluida la medicación a dosis terapéuticas, si usted está conduciendo con un medicamento, por mucha receta que tenga, pero se ha tomado más dosis de la terapéutica y tiene usted incapacidad para conducir, según dicta el Código Penal, será usted sometido a otro procesamiento que no ha sido modificado en estos momentos, que no ha sido modificado en estos momentos.

Repito, por favor, que no haya lugar a los malos entendidos ni a las malas interpretaciones, la modificación de la ley solo habla de drogas ilegales que no se estén tomando bajo un régimen terapéutico y rehabilitador, repito, drogas ilegales que no se estén tomando bajo prescripción rehabilitadora o terapéutica. No hay más que decir a este efecto.

Y aprovecho este momento entonces para corregir otro bulo que han recogido ustedes y no sé quién lo dice como no sé quién dice otras cosas. Nadie está planteándose privatizar a los examinadores de la DGT, por lo tanto todo este movimiento en torno a los exámenes y los cursos y los examinadores, por favor césenlo, si ustedes tienen dudas me preguntan pero repito y afirmo, y que quede constancia, nadie está ni siquiera planteando la posibilidad de que los examinadores de la DGT se privaticen, independientemente de que como muchos otros organismos de la Administración General del Estado en estos momentos tengamos cuestiones de personal que requieren de la reubicación y redistribución de los mismos, esa es otra cuestión pero estamos hablando de los funcionarios.

Y acabo. Han sido más de 350 enmiendas, repito, algunas duplicadas, algunas combinables, y les corresponde a ustedes en el seno del Congreso y del Senado hacer el debate y el consenso, por lo tanto emplazo a esas conversaciones de las que yo no he sido testigo, ni puedo ni debo participar, a conclusiones a que ustedes hayan llegado. Pero, reflexiono, si esta es la decimoctava modificación de la ley en 24 años permítanme que cuestione la crítica acerca de la celeridad en la tramitación de la misma porque estamos hablando de prácticamente una enmienda por año, teniendo en cuenta que la primera vez que se hizo la ley me imagino que el proceso fue extraordinariamente más largo y teniendo en cuenta que en este caso hace dos años que la Dirección General de Tráfico no hace ninguna otra enmienda.

Así que con este último comentario doy por concluida la comparecencia, tomando buena nota del comentario del señor Corcuera donde sugiere que la tabla de sanciones se revise para sancionar lo que él percibe como infracciones más graves de manera equiparable. No tenga ninguna duda que somos los primeros en comparar gravedad de las infracciones y también volumen de la población afectadas por esas infracciones.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señora María Seguí, le agradecemos como siempre su comparecencia, esperamos por lo que se ha dicho y tan pronto tenga el ejemplar correspondiente al año 2013 de siniestralidad vial poderla tener otra vez entre nosotros, ya sabe que para la comisión yo creo que es muy positiva la comparecencia, creo que se han debatido ampliamente todos los temas.

Y ya sin más vamos a levantar esta sesión pidiendo a los señores portavoces y señoras portavoces que se queden para poder tener la mesa y junta de portavoces.

Señora Seguí y todo su equipo de colaboradores muchas gracias por su presencia.

Se levanta la sesión, siendo las 12.55 horas.