CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2014 | X LEGISLATURA | Núm. 613 | Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 21 (extraordinaria)

celebrada el miércoles 9 de julio de 2014

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la directora general de Tráfico (Seguí Gómez), para informar sobre las principales cifras de siniestralidad vial en España en 2013. (Número de expediente 212/001676) 2

cve: DSCD-10-CO-613

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

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a dar inicio a la sesión extraordinaria de la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible que vamos a celebrar para sustanciar la comparecencia de la directora general de Tráfico con el objetivo de informar sobre las principales cifras de siniestralidad vial en España en 2013, a petición del propio Gobierno.

En nombre de todos los miembros de la Comisión voy a dar la bienvenida a la directora general, doña María Seguí. Hoy tenemos la suerte de estar en la mejor sala de comisiones del Congreso, por tanto esto, señora Seguí, nos hace ser doblemente exigentes. Debemos sustanciar esta comparecencia, por la importancia que tiene, de forma que respondamos a las expectativas que ha generado. Es importante que se disponga de estas cifras de siniestralidad, que han sido posibles hace pocos días, para que la Comisión tenga la posibilidad de conocerlas y valorarlas en profundidad, que es nuestro objetivo último. Tiene usted la palabra.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO** (Seguí Gómez): Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, por supuesto, y como no puede ser de otra manera, lo primero que debo hacer es agradecer, tanto a los miembros de la Mesa y en especial al señor presidente, don Pere Macias i Arnau, y a los vicepresidentes, como a los portavoces y a todos los diputados aquí presentes, que precisamente siendo las cuatro y media de este día de principios de julio puedan compartir esta oportunidad de ver los datos consolidados sobre la siniestralidad vial en nuestro país en 2013, en la que, si no me falla la memoria, es mi quinta comparecencia ante ustedes como directora en los dos años y medio desde mi nombramiento. Esta será la tercera comparecencia para hablar de datos consolidados. La primera tuvo lugar —recuerdo— el 12 de noviembre de 2012 y en ella di traslado de los datos consolidados de siniestralidad de 2011; la segunda fue en 8 de abril de 2014 para presentarles precisamente los datos del año natural 2013 y en esta ocasión presento los datos consolidados del año natural 2013. Reitero, que esta valoración última la estamos haciendo en julio de 2014 en lo que para mí —como verán en una de las últimas reflexiones que haré— es uno de sus hitos conseguidos, acelerar la producción del informe a tiempos y plazos mucho más útiles para la toma de decisiones reales. Al igual que ya hicimos al presentar los datos del año natural 2012 e iniciamos con la presentación de los datos de 2011, a los datos recogidos por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y el resto de las mil setecientas policías autonómicas y municipales con competencia en esta materia les añadimos información del Instituto Nacional de Estadística para realizar ese seguimiento longitudinal de las víctimas y poder así caracterizar si han fallecido hasta 30 días después del accidente; también analizamos datos del Ministerio de Sanidad y Servicios Sociales para computar las víctimas hospitalizadas y poder caracterizar mejor su frecuencia, sus lesiones y su gravedad, siguiendo esa nueva exigencia europea que se hará obligatoria a partir del año natural 2015.

Antes de entrar en materia permítanme anclar el contexto de nuestro trabajo en esta primera diapositiva que pueden ver ustedes en sus monitores individuales, en las pantallas generales e incluso en la copia en papel que les hemos traído y distribuido hace unos momentos. En todo caso, a esa población de alrededor de 47 millones de habitantes cabe añadir —siempre hago alusión a ello— los casi 61 millones de turistas que no solo vienen a visitarnos sino que, por la naturaleza misma de su viaje, transitan entre nosotros como peatones, ciclistas, motociclistas y conductores o pasajeros de vehículos motorizados. Todo ese desplazamiento se realiza a lo largo y ancho de los más de 660.000 kilómetros de vía pública de los que disponemos, y seguimos adoleciendo de métricas adecuadas para caracterizar el volumen de desplazamientos. Permítanme continuar citando esas cifras de 2007 que muestran 42.000 millones de desplazamientos de la población española, repito, sin añadir el número de esos turistas que nos visitan. En ese mismo año natural, como Dirección General de Tráfico, hemos tenido la oportunidad de conceder prácticamente 390.000 nuevos permisos a residentes españoles que se han examinado para obtener al menos una licencia; hemos renovado el permiso de conducción de casi 3 millones de conciudadanos; hemos dado de alta —es nuestra competencia— a casi un millón de vehículos que se han matriculado de nuevo; hemos dado de baja a más del millón doscientos mil vehículos que se han enviado a los centros autorizados de tratamiento, a los desguaces en la terminología más tradicional; y también hemos transferido 3.150.000 vehículos de un titular a otro. Permítanme incidir mínimamente en que en ese millón doscientas mil bajas incluye las cuatrocientas ochenta mil suscitadas a raíz de aquel envío masivo de cartas a los titulares de vehículos de más de diez años que de este modo pudieron notificarnos y confirmar

cve: DSCD-10-CO-613

que el vehículo al que nos referíamos ya no existía, y así proceder a la baja administrativa, tan necesaria para ir depurando nuestro registro de vehículos.

Tienen ustedes la progresión desde 1965 de nuestro censo de vehículos y de conductores para corroborar, como viene siendo el caso, que el parque de vehículos de nuestro país, que ronda en estos momentos los treinta millones, desde 2007 está más o menos estabilizado, coincidiendo o no con el inicio formal de la crisis económica que hemos venido viviendo. En todo caso, reitero, el crecimiento neto diferencial respecto a 2012, es del cero por ciento. Se han comprado tantos vehículos como los que hemos dado de baja; es más, de haber algo es un ligero decrecimiento. Aumenta el número de conductores; como ven sigue una trayectoria bastante ascendente en con lo que venía sucediendo en la última década. Al hilo de estas evoluciones históricas, permítanme hacer dos consideraciones adicionales. Por una parte, precisamente por estar presentándoles datos de 2013 en julio no puedo compartir los que otras instituciones no hayan cerrado. El Ministerio de Fomento no ha dado por cerrada su memoria de 2013; no puedo hacer la comparación respecto del número de kilómetros nuevos existentes o del de kilómetros viajados, de acuerdo con los sistemas de medición de que ellos disponen. Por el contrario, solo puedo mostrarles los movimientos de largos desplazamiento que, como Dirección General de Tráfico, vigilamos directamente; como pueden ver en la barra siguen esa tónica de descenso que venimos manteniendo desde 2007, primer año en el que registramos esos volúmenes de desplazamientos de largo recorrido pero que, en todo caso, cuantificamos entre 2,9-3% de descenso.

A toda esta información permítanme añadir la que nos convoca aquí hoy. La cifra de fallecidos urbanos e interurbanos seguidos a 30 días después del accidente en 2013 fue de 1.680. Es de nuevo la más baja jamás registrada en nuestro país desde el inicio de esta serie histórica, allá por 1960; esta cifra, 1.680 fallecidos, representa un descenso del 12% respecto de la de 2012. Permítanme señalar, señorías, que esta cifra es la única oficial de España en materia de seguridad vial, a reportar tanto a nuestros homólogos europeos como a los diferentes foros internacionales que valoran el progreso de nuestro país en materia de seguridad vial; reitero, 1.680 fallecidos el año pasado, como se muestra en la gráfica en rojo. A ella cabría sobreponer la de la evolución del número de accidentes en los que, cuando menos, hay una víctima, herido leve, grave o fallecido; pueden apreciar en esa gráfica mostrada en verde la irregularidad de esas cifras, que, después de detallado análisis, tiene que ver sobre todo con la irregularidad en la notificación de los accidentes menos leves por las policías municipales de nuestro entorno. En todo caso recordarán, señorías, que el año pasado les informé de que más de quinientos municipios de nuestro territorio no habían comunicado partes de accidentes a la Dirección General de Tráfico desde hacía al menos cinco años. Como de nuevo recogeré al final de mi presentación, me complace comunicarles que esto ya ha sido subsanado en este año natural 2013; tenemos el cien por cien de los municipios y de ahí que esa línea verde para 2013 tenga ese repunte respecto a años previos. Repito, es un repunte debido al aumento de la notificación de esos partes y que solo hay que poner en perspectiva del descenso de fallecidos; no confundamos una métrica con la otra.

Podríamos ponerlo todo integrado, pero por las diferentes magnitudes hace falta hacerlo con una pequeña transformación matemática para que todo quepa en una gráfica inteligible. En esta gráfica tienen de nuevo ustedes en azul la progresión del parque de vehículos del país, en naranja la progresión del parque de conductores y en rojo la progresión de la cifra absoluta de fallecidos a 30 días. Se tiene que asumir que 1965, que es el primer año del que tenemos registro, es el año base y le damos el valor absoluto 100; vamos viendo cómo aumentan o disminuyen las cosas a partir de ese 100 de 1965. Aquí se ratifica ese aumento progresivo de vehículos y conductores, y en realidad llega a ser trece veces más grande el parque de vehículos y nueve veces más grande el censo de conductores en el plazo de estos años. Por el contrario, pueden ver que la línea roja de fallecidos va bajando; desde ese 100 va hacia abajo, reducción que en realidad lo es de dos veces. Ven en esta gráfica como desde 1965 a 2013 nos hemos trasladado, multiplicando por trece, multiplicando por nueve o dividiendo por dos la cifra de fallecidos en nuestras vías. La circunstancia hace que los fallecidos se señalen de forma inapreciable, individual y repartida por toda nuestra geografía. En la diapositiva tienen la distribución por provincias de estos 1.680 fallecidos. Si uno hiciera la media matemática daría con esos cinco fallecidos por día que venimos registrando habitualmente; esto es una media, las medias ya se sabe que son medias estadísticas. Me complace comentar que el pasado 2013 en realidad tuvo veintinueve días en los que no hubo ningún fallecido en vía interurbana; a ese cero que todos anhelamos llegaremos en función de ceros parciales, ceros diarios; 2013 también registró el máximo número de días cero de nuestra historia reciente. En todo caso destaca, por ejemplo, que la provincia de Barcelona es la que recoge el mayor número de fallecidos,

cve: DSCD-10-CO-613

seguida de Madrid, con 130; el resto de las provincias están a una distancia considerable. La Coruña es la provincia que tiene el mayor número de fallecidos. Existen ya varias provincias cuyo número de víctimas mortales en un año es inferior a diez. Por supuesto estos son los números absolutos y son los únicos que tiene realmente importancia vigilar en aras de adoptar políticas de seguridad vial, porque las personas que se mueren tienen nombres y apellidos. Esos números absolutos cabe dividirlos por otros para calcular tasas, porcentajes.

Podemos entrar en la discusión de las tasas. Si cogemos la más corriente, la más frecuentemente presentada, la de fallecidos por millón de habitantes, provincia a provincia, dividido entre el censo de esa provincia, pueden ver que la media nacional era de 36 fallecidos por millón de habitantes; hemos coloreado en verde aquellas provincias cuya tasa es inferior a ese 36 por millón de habitantes. Se produce el cambio: las dos provincias que tenían más números absolutos en realidad están por debajo de la tasa por millón de habitantes; tienen en amarillo las provincias cuya tasa está entre 36 y 50 fallecidos por millón de habitantes y en rojo las provincias cuya tasa está por encima de 50 por millón de habitantes. Repito, las tasas son interesantes para comparar, para contrastar, pero incido de nuevo en que en el fondo lo que realmente nos importan son los números absolutos, porque son personas con nombre y apellidos, y tenemos que contribuir a que ellas no sufran las consecuencias. En todo caso, agrupando provincias por comunidades autónomas que tienen competencias transferidas en materia de vigilancia en carretera interurbana, permítanme señalar que las tres provincias del País Vasco tienen un descenso de cinco víctimas mortales en su conjunto; en Navarra el descenso fue de 13 víctimas mortales; en Cataluña el descenso en realidad fue de un 12%, al igual que el que les he mostrado para el resto del Estado.

Desafortunadamente los denominadores nos pueden servir para muchas cosas útiles, y a veces no tanto. No les puedo poner las tasas por millón de desplazamientos, porque ya he hecho alusión a que no tenemos estas cifras puesto que el Ministerio de Fomento no ha cerrado todavía esa información; en cuanto esté disponible la incorporaremos a nuestra presentación.

¿Quiénes son esos 1.680 fallecidos? En la primera columna tienen ustedes esa gran descriptiva. En realidad un 3 % de estos fallecidos eran niños de menos de 14 años y más de la mitad de los fallecidos fueron personas de 45 años o más de edad, por tanto la media de edad fueron 50 años; creo que todos en esta sala podemos vernos reflejados en esa realidad que aleja el mito del joven de fin de semana y nos ofrece una crudeza y una inmediatez de las que tal vez antes no nos habíamos percatado. El 76% de los fallecidos son hombres; el 66% de los accidentes mortales ocurren de 8 de la mañana a 8 de la tarde, de lunes a viernes, dato que desde hace tres años vengo reportando en esta Comisión. El 60% de los fallecidos eran conductores, el 20% peatones y el resto eran ocupantes de diferentes modos de transporte, incluidos bicicletas —ahora hablaré sobre estos—. En la siguiente línea tienen ustedes la descriptiva de la composición exacta del tipo de vehículo implicado en el accidente.

El modo más habitual de accidente fue una salida de vía, un vehículo que se salió solo de la vía; ese es el modo más habitual de accidente. Esos accidentes en general, en su conjunto, independientemente del modo, ocurrieron predominantemente en esas vías interurbanas, en esas vías convencionales de las que también vengo hablando desde hace ya tres presentaciones. No entraré aquí en el uso del cinturón y del casco, porque lo recojo en una diapositiva posterior, y tampoco en los porcentajes exactos, porque para eso los tienen ustedes en la diapositiva. En este informe hemos analizado, con el mismo rigor con que analizamos a los fallecidos, a los heridos graves, según el parte policial. Comprobamos y reportamos que la fotografía de la población que sufre heridas graves en realidad es prácticamente coincidente con la del fallecido. Estamos hablando de personas de más de 45 años, fundamentalmente varones; estamos hablando de accidentes con salida de vía, de lunes a viernes, de 8 a 8. Este es un universo en el que no hay dos realidades diferentes sino que las víctimas se distribuyen prácticamente en coincidencia según estas dos consecuencias distintas. Tal vez, puestos a señalar una diferencia, en la predominancia del accidente urbano el herido grave toma especial relevancia. Ven ustedes que el 55% de los heridos graves han ocurrido en accidentes en vía urbana. Volveré a hablar de la vía urbana a lo largo de la presentación. De los 1.680 fallecidos, 750 fueron ocupantes de turismo, bien el conductor, fundamentalmente, o un pasajero; en la columna que continúa bajo el concepto de turismos, las características principales —nada que no haya dicho, porque como son el grueso de nuestras víctimas mortales la fotografía de conjunto muestra sobre todo las características de estos 750 sujetos— suponen una reducción del 18% respecto de los datos que presentamos para el año natural 2012.

En cuanto al colectivo de los peatones, que es el segundo más numeroso en nuestra población de fallecidos, los 378 representaron un aumento del 1% respecto de 2012. En todo caso, hay que incidir en

cve: DSCD-10-CO-613

un aumento proporcional de mujeres y en entorno urbano; estos aspectos no son resultados novedosos en este informe pues vienen siendo así desde que estamos analizando el patrón de los peatones fallecidos.

El número de usuarios de motocicleta fallecidos en nuestras carreteras permaneció estable en 301, características muy similares a las de los ocupantes de turismos. Las características de los 54 ocupantes de ciclomotor fallecidos las tienen ustedes también indicadas; de nuevo hay prevalencia del entorno urbano y de los varones. La buena noticia es que esos 54 representaron una reducción de 12 personas respecto del año natural 2012.

Concluyo con el colectivo de las bicicletas urbanas e interurbanas que representaron 69 de los 1.680 fallecidos; en realidad es una reducción de tres fallecidos comparada con las cifras previas. Observan ustedes que, de estos 69 fallecidos, 45 lo fueron en vía interurbana y 24 en vía urbana. De nuevo existe siempre esa prevalencia de los varones sobre las mujeres.

Si me permiten retomaré ahora la pirámide poblacional que hace tres años les presenté por primera vez. Tienen en la pirámide —en pequeño— la fotografía para España de 2013, según la perspectiva de los informes policiales. Aparecen nuestros 1.680 fallecidos y con ellos los 10.086 heridos graves, que según los policías son personas que requerirán de un ingreso hospitalario tras el accidente. Junto a estos aparecen los 114.634 que, también de acuerdo con los informes policiales, han sido personas que requieren de alguna asistencia sanitaria, aunque no con ingreso. Esto nos daría una pirámide que señala que por cada fallecido hubo seis ingresados y 68 heridos leves; pirámide que tiene poco que ver en magnitud, cuando en vez de utilizar exclusivamente los partes policiales nos vamos a los partes sanitarios para recabar cuántas personas han ingresado apuntando que es un accidentado de tráfico, cuántas personas han ingresado en urgencias apuntando que es un accidente de tráfico y a cuántas personas la encuesta nacional de salud identifica como que han sufrido una lesión por un accidente de tráfico. En ese caso nuestros fallecidos son los mismos porque ya saben ustedes que los cotejamos, pero nuestros heridos hospitalizados prácticamente se doblan en cuantía; aparecen 19.508 sujetos que son ingresados y 525.000 que han requerido de asistencia sanitaria, con lo cual la pirámide en realidad es de 1 a 12 y a 313. ¿Qué implicación práctica tiene esta situación además del dolor, del sufrimiento de todas estas personas? Que la asistencia sanitaria a corto, medio y largo plazo de estos, muchos, cientos de miles de personas representaría, en el caso de que solo contáramos partes policiales, un 0,5% de nuestro producto interior bruto de 2013 o, en el caso de que quisiéramos referirnos a las cifras según los datos sanitarios, un 1% de nuestro producto interior bruto. Irnos a los datos sanitarios nos permite además entrar en el detalle de las lesiones que sufre nuestra población que no fallece; podría haber estado hospitalizada pero si hubiera fallecido ya no estaría aquí sino en la categoría de fallecidos. Cuando entramos en ese detalle me permito señalarles esta famosa matriz, que no pretendo que ustedes memoricen, que dice que en España en 2013 podemos reportar que hubo 26 personas que requirieron de una amputación de una pierna, en todo el país, tras accidentes urbanos e interurbanos; 63 personas que requirieron de una amputación de un brazo; 206 personas que han sufrido una lesión medular que puede conllevar una paraplejia o tetraplejia permanente para el resto de sus días; y prácticamente 4.000 personas con un traumatismo craneoencefálico que dejará más o menos secuelas dependiendo de que formen parte de ese nivel 1, 2 o 3, que señalamos en la matriz. Pongo el detalle de las lesiones porque el concepto de herido (grave) tiene que tener un adjetivo detrás para darnos cuenta de que mucho herido hospitalizado tiene lesiones de las que se recupera totalmente, cierto, pero también tenemos un número sustancial de personas que sufren consecuencias con las que ellas, sus familias y en sus trabajos van a tener que vivir el resto de los días, y que como sociedad vamos a tener que atajar.

Saben también que la Unión Europea a partir de 2015 nos requiere una modificación de la definición de herido grave, de manera que también podamos comparar internacionalmente nuestro progreso en la reducción de estos accidentes no mortales. Eso pasa por una definición que viene del mundo de la prevención de los accidentes de tráfico que se llama la escala del máximo (MAIS 3) y que no tiene más importancia conceptual que presentarles aquí a ustedes ahora una serie temporal, para que vean que no hay trampa ni cartón, en la que a las cifras policiales que siempre se les ha presentado —en verde en la gráfica, incluyendo las cifras que hemos comentado— les hemos sobrepuesto las cifras hospitalarias para los mismos años para los que podemos poner el dato hospitalario; y en rojo hemos puesto el número de personas de esos mismos años naturales que serían los que tendremos que reportar a Europa ya que cumplen con su criterio. Son personas que han sufrido unas lesiones especialmente graves. ¿Cuán graves? Por ejemplo, todas las que he mencionado antes (traumatismos craneoencefálicos, amputaciones, lesiones medulares) estarían incluidas en estos 5.539 casos, que serían la cifra oficial de España una vez

cve: DSCD-10-CO-613

que se empiece a reportar en esta nueva métrica. Reitero, confío en que el año que viene me permitan ustedes que hable solo de esta nueva métrica porque ya estaremos de lleno en la nueva manera de contar las cosas; aunque, no se preocupen, les volveremos a presentar esta serie histórica para que ustedes vean que efectivamente no tenemos más interés que el de informar acerca de nuestra evolución.

Simplemente deseo que vean ustedes que, sufriendo un accidente, se puede estar hospitalizado, pero no es lo mismo tener una lesión craneoencefálica que torácica, porque con ciertas lesiones se muere con mayor probabilidad que si se tiene otras. Tienen ustedes en la gráfica el resultado de la distribución de las lesiones de nuestros accidentados dependiendo de si el sujeto falleció —es la línea gris— o si sobrevivió. Repito, son datos que solo vienen a avalar la importancia, por ejemplo, del uso del casco, la importancia, del uso del cinturón de seguridad. Reitero, no es que quiera hacerles a ustedes médicos, simplemente quiero ilustrar el punto de que desde el análisis estadístico del Gobierno, de la Dirección General de Tráfico, podemos estar evaluando cómo están actuando las medidas de intervención en aquellas circunstancias en las que es prioritario actuar, en aquellos accidentes que son más gravosos para nuestra sociedad.

Tienen aquí la tabla resumen, en la que cabría decirles, respecto a ese 12% de reducción a que yo me he referido con los 1.680 fallecidos, que ese porcentaje se puede luego dividir en muchas categorías; si solo miramos la zona interurbana en realidad hay una reducción del 15%; si nos vamos a la zona urbana hay solo una reducción del 2% —volveré a este punto—; si vamos a los heridos graves la reducción en interurbana es del 14%, pero si nos quedamos en la urbana hay un aumento del 11%. Espero que ahora vayan viendo que estoy intentando inclinarme por una discriminación clara del progreso en materia de seguridad vial en zona interurbana, del progreso en zona urbana, en donde tenemos que actuar imperativamente, con firmeza y decisión para que alcance las cotas de descenso que estamos observando en vía interurbana. Y está ese repunte, ese 10% de aumento de los heridos leves de urbana, pero me remito a mi comentario inicial acerca de ese cien por cien de partes policiales que por fin nos están llegando. Pónganlo en el contexto de aquella sierra verde que les he demostrado al principio: fluctuaba dependiendo del grado de cumplimiento, de la obligación de enviarnos los datos.

¿Dónde nos colocan los datos que les acabo de presentar respecto de 2013? Tienen ustedes los trece indicadores que como Comisión aprobaron en el año 2011, indicadores que he venido presentando en cada uno de los informes que he compartido con la población y con ustedes, aparte de la descripción del texto de cada uno de esos trece indicadores; a la cifra objetivo que ustedes aprobaron para el año 2020, le he añadido esa columna que siempre les presento con la cifra que ustedes tenían en la mano cuando se comprometieron gubernamentalmente a que llegáramos a esos objetivos de 2020. Céntrense en la columna de 2013, en los resultados que acabo de presentar, y compartan y celebren entre sí, porque es motivo de celebración, el hecho de que cinco de los trece indicadores ya han sido alcanzados con siete años de adelanto sobre la fecha inicialmente propuesta. Digo que esto es motivo de celebración, porque solo puede ser sinónimo de que la población española es la directa beneficiaria de esta magnífica reducción.

¿Cuáles son esos cinco indicadores? El primero es el de la reducción de la tasa de fallecidos, por debajo de 37 por millón de habitantes —ya le he dicho antes que era 36—; también hemos conseguido la reducción del 25% de conductores entre dieciocho y veinticuatro años fallecidos o heridos graves en fin de semana; hemos conseguido el 10% de reducción de conductores fallecidos mayores de sesenta y cuatro años, y la reducción del 30% de fallecidos por atropello, aunque tienen ustedes una errata en la tabla que hace que el 349 no sea matemáticamente superior al 321, pero eso lo subsanaré inmediatamente. También está ese 30% de fallecidos menos por salida de vía en carretera convencional. —Esos ya están conseguidos—; ahora, por supuesto, habrá que seguir vigilando para que no haya ningún repunte.

A continuación, me permito señalares otros cuatro indicadores que están en amarillo, porque estamos muy cerca de poderlos conseguir, pero todavía no están rebasados. Estoy hablando de la reducción de heridos graves en un 35%; ese cero niños fallecidos sin usar el sistema de retención infantil —el año pasado fallecieron cuatro niños, y tenemos evidencia de que no se estaba usando el sistema de retención infantil en nuestro país—; el millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad, y ese 20% de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas. No ven ustedes coloreados los dos indicadores que este año no puedo evaluar, y no lo puedo hacer porque el Instituto Nacional de Seguridad en el Trabajo todavía no ha publicado su estadística de accidentes in itínere y, por lo tanto, no puedo poner el valor de 2013. No puedo valorar el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en

cve: DSCD-10-CO-613

un determinado umbral porque en el año 2013 no tocaba hacer estudio de velocidad libre en carreteras; tocará el año que viene.

Les señalo los dos indicadores que no están avanzando adecuadamente y que son un semáforo rojo en nuestra actividad: el de cero fallecidos en turismos en zona urbana y el 1% de positivos en aire expirado en los controles preventivos de alcohol. Ustedes aprobaron un indicador exclusivo de alcohol, y confío en que con la revisión que proponemos realizar en 2015 seamos igualmente estrictos en la conducción tras el consumo de drogas y sustancias ilegales. Esto nos hace presentarles unas cifras que nos posicionan como el quinto mejor país de Europa en lo que concierne a la menor tasa de siniestralidad vial. En estos momentos Suecia sigue liderando el ranking mundial, con 28 fallecidos por millón de habitantes; nosotros, reitero, 36 fallecidos por millón de habitantes, y entre los suecos y los españoles median Reino Unido, Dinamarca y Países Bajos, con 29, 32 y 34 fallecidos por millón de habitantes. Por detrás de nosotros el resto de Europa, la media europea, Japón, Australia, Estados Unidos. Es una notable mejora respecto de las cifras del 2010 que tienen ustedes en la gráfica en azul, pero es solo indicación de lo que nos falta por conseguir, porque nada nos priva de estar en esa primera posición si ponemos nuestro empeño social en conseguirlo.

¿Qué factores debemos considerar? La población que tenemos; la población que tenemos en España la tienen representada en esa pirámide, por utilizar el término demográficamente correcto, pero geométricamente incorrecto. Tienen en el color más ligero, semitransparente, la distribución de varones en verde y de mujeres en lila, según grupo de edad, y ven que como país somos fundamentalmente un cilindro y un rombo, y en la franja etaria más numerosa, la de los varones entre treinta y cinco y treinta y nueve años que corresponde también a la franja más numerosa en las mujeres, antes y después convergemos hacia menores cuantías. Sobrepuesta a la pirámide de la población, tenemos la pirámide del censo de conductores que tenemos en la Dirección General de Tráfico, que son todos los conductores que tenemos, salvo aquellos que tienen un permiso de conducción de carácter militar. Este es el censo de conductores con la definición oficial que tenemos, conductores que tienen al menos un permiso de conducir, independientemente de que alguno tenga más de un permiso, independientemente de que usen o no la bicicleta como medio alternativo o complementario, e independientemente de que todos hacemos de peatones todos los días. Pueden ustedes observar que la máxima saturación corresponde con los varones entre cuarenta y cinco y cuarenta y nueve años o cincuenta y cinco a cincuenta y nueve años, donde prácticamente el 92% de nuestros conciudadanos de esas características tienen al menos un permiso de conducir. Es en las mujeres de treinta y cinco a treinta y nueve años donde tenemos la máxima saturación de mujeres con un permiso de conducir. Pero dicho esto, quiero es apuntar a dos hechos, fundamentalmente: primero está el envejecimiento de nuestra población, lo cual es algo de lo que podemos estar muy contentos como sociedad, porque habla de una mejora de la calidad de vida, nuestra esperanza de vida es más larga, independientemente de que podamos mejorar el crecimiento de la sociedad, pero nuestra esperanza de vida es más amplia. Observen ustedes la cuantía de personas de más de ochenta y cinco años que tenemos en la sociedad, pero también el hecho de que esa sociedad adulta tiene mayoritariamente un permiso de conducir, y que lo tiene desde hace años. Si tienen la diapositiva delante, en azul tenemos la distribución de nuestros conductores en el 2008, según el tiempo de antigüedad de su permiso, y el grueso de nuestros conductores eran los prácticamente seis millones de conductores que en el 2008 hacía menos de cinco años que se habían sacado el carné. A partir de ahí, va para abajo. Observen ustedes cómo este efecto demográfico tiene un efecto también en nuestra población de conductores. Hoy día el grueso de nuestros conductores somos conductores que hace ya veinte, veinticinco o treinta años hemos obtenido el permiso de conducir y, por tanto, cualquier intervención que queramos hacer sobre los conductores tendrá que tener en cuenta que no es solo a través de la educación del conductor nuevo o aspirante o nobel, sino a través de la educación de la conducción del resto.

Permítanme, en aras del tiempo, pasar a esta diapositiva en la que les pongo un ejemplo de los muchos análisis que se recogen en el informe, donde a condición de estar en un accidente evaluamos el riesgo de fallecer, repito, porque todos lo somos casi todo en todos los momentos de nuestra vida. Permítanme alertarles de que en estos momentos, 2013, y en nuestro país lo peor que te podía ocurrir respecto al riesgo de fallecimiento era ser un peatón. Tienen una tasa de letalidad del 16 respecto de la tasa más baja –me mira sorprendido el vicepresidente—, pero es que como peatón eres definitivamente el usuario de la carretera más vulnerable. Todos los demás tienen más fuerza, el cero lo pueden ver ustedes en los ocupantes de los camiones de hasta 3.500 kilos. ¿Quién es el usuario más protegido? El que va en el vehículo más grande y está circulando en el entorno más lento. Dicho esto que puede parecer

cve: DSCD-10-CO-613

una verdad de Perogrullo, me parece importante reflexionar acerca de este impacto cuando uno compara, por ejemplo, el riesgo, la letalidad de los ciclistas en vía interurbana o de los ciclomotoristas en vía interurbana o los motociclistas, es decir, poner en el contexto quién es el vulnerable y dónde para de esa manera priorizar acciones. —Voy avanzando—. Si al envejecimiento de la población española solo cabe reaccionar modificando nuestras intervenciones y estilos de educación, les presento a continuación otro problema en el que la actuación tiene que ser diferente: el problema de la antigüedad, del envejecimiento del parque. Nuestro parque de vehículos si se renovase de manera natural tendría que envejecer cero. La media de edad del parque debería ser constante, el envejecimiento debería ser cero y la edad media lo más joven posible. Lejos de que esa sea la circunstancia, tengo la noticia que compartir, como hice el año pasado, de que el parque de vehículos solo se ha hecho más viejo. Ha pasado un año y el parque de vehículos es un año más viejo. En estos momentos la media de edad de nuestros vehículos es de diez años y medio, cuando ni siquiera incluimos en ese cálculo los vehículos de más de veinticinco años, excluyendo los vehículos antiguos la media es de diez años y medio. El envejecimiento ha sido de tres años y medio y varía dependiendo del tipo de vehículo, pues los vehículos que más se han renovado, y se han renovado poco, han sido las furgonetas y los autobuses; los turismos y las motos están junto en la media, porque son el grueso del parque; los camiones más grandes y más pequeños son los que menos se han renovado. Aquí que tenemos un factor de riesgo modificable que entre todos tenemos que atajar. ¿Por qué esa insistencia? Porque un vehículo más antiguo es incuestionablemente un vehículo más peligroso, no solo para el ocupante del mismo, sino también para el usuario con el que ese vehículo puede interactuar.

Tienen ustedes en la diapositiva la tasa de fallecidos por cien mil turismos, dependiendo de la edad del turismo y del lugar donde ocurrió el incidente. Ven ustedes en lila, abajo del todo, que el vehículo si tiene más o menos años, cuando el accidente ocurre en vía urbana, tiene un efecto relativamente estable. La tasa de fallecidos por cien mil vehículos es más o menos plana. A medida que nos vamos a la autopista o a la autovía o ya salimos a la convencional, estamos viendo que un vehículo más antiguo duplica, triplica, cuadriplica el riesgo de muerte de los usuarios de ese vehículo o de los usuarios del vehículo o del peatón o del ciclista con el que se encuentran. —Esto es independiente de que haya pasado la ITV o no—. Estoy hablando de mejoras en seguridad pasiva y activa intrínsecas a la mejora en el diseño de los vehículos en los últimos años. Podemos hablar de ese 6% de vehículos circulantes sin tener la ITV actualizada o del 1% con la ITV negativa, pero eso serían problemas adicionales al problema que quiero plasmar.

Hemos vuelto a caracterizar los puntos negros a lo largo y ancho de nuestra vía interurbana, excluyendo Cataluña y el País Vasco por motivos que puramente tienen que ver con la estructura de los datos que percibimos que no permiten la caracterización de esos puntos negros. Tienen ustedes aquí el mapa, que estará disponible en nuestra página web, en el que podrán ver la caracterización exacta y puntos negros, que contrastado con el análisis que hicimos en el año 2012 es de 600 respecto a esos 493 puntos que caracterizamos el año pasado. Aprovecho para decir que todos los titulares que hemos identificado que tienen un punto negro están recibiendo la comunicación pertinente para que sepan que esto ha sido así. Estos puntos negros, que son más en números absolutos, cuando contabilizamos los fallecidos ocurridos en esos puntos los fallecidos ocurridos son en realidad menos, es decir, habiendo un aumento del número de puntos negros hay una reducción del número absoluto de personas que fallecen en esos puntos. —Están las dos piezas de información en la misma gráfica para su consideración.–

¿Que otros factores concurrentes hay? Todo el mundo es conocedor del informe del Instituto Nacional de Estadística donde el 43% de los fallecidos fueron analíticamente contrastados positivos a alcohol y/o drogas ilegales y/o varias de ellas simultáneamente. No voy a incidir aquí en ese 12,1% de la población al azar que hemos detectado es positiva al alcohol o a la drogas de las mismas características. En un 38% de los accidentes los informes policiales hablan de distracción del conductor como factor concurrente; en un 22% hablan de velocidad inadecuada y, por supuesto, en varios accidentes los policías indican varios de estos factores simultáneamente. Muy gravemente 171 ocupantes de turismos y furgonetas no hacían uso de su sistema de seguridad, de su cinturón de seguridad; 4 niños, que he mencionado antes no estaban en su sillita, y 16 motoristas o ciclomotoristas no hacían uso del casco en el momento del accidente. Si no me fallan las matemáticas, esto hace 186 fallecidos, que si hubieran hecho uso de esos instrumentos a su disposición requeridos legalmente, pero además derivados de la más pura física, habrían resultado en 80 vidas más salvadas en el año 2013. Repito, esas personas de haber utilizado esos dispositivos, podemos inferir estadísticamente, no hubieran fallecido al menos el 50% de ellos. En

cve: DSCD-10-CO-613

resumen, el año natural 2013, un año en el que por undécimo año consecutivo el informe de siniestralidad vial de España muestra una tendencia global a la baja del 12%, reitero, es la única cifra que va a todos los foros internacionales sobre la materia, reducción que una vez uno empieza a analizar las características, lo es más o menos dependiendo del tipo de usuario, del tipo de la vía, dependiendo de la circunstancia en concreto. En conjunto un 12% menos de fallecidos con una característica general prácticamente idéntica a las características que describí ya en el 2012, que también ratifican que las medidas que estamos poniendo son homogéneas para toda la población, porque están reduciéndose todas las cifras de manera simultánea. Pese a haber conseguido cinco de los trece indicadores que ustedes aprobaron, tenemos otros cuatro indicadores en una buena línea de progreso y estamos en esa posición relativa mundial, solo tras Suecia, Reino Unido, Dinamarca, Holanda, países estos dos últimos que son especialmente diferentes de nuestra orografía, de nuestro volumen de circulación de nuestro volumen de tráfico, y confío en que estarán de acuerdo.

¿Cuáles son los retos para las cifras del 2014? Coger la realidad del envejecimiento de la población y trabajar sobre eso y trabajar los retos fundamentales que tienen que ver con el envejecimiento del parque de vehículos; la reducción de la siniestralidad urbana, que han visto a lo largo de la presentación, es la que más adolece de progreso en positivo, y esa formación conductora de más de cuarenta años necesita ser consciente de que el problema de la siniestralidad vial en España, en estos momentos, es uno que nos afecta en primera persona, en caso de que nunca nadie hubiera dudado de ello. Un reto, que por no conocido no deja de ser menos importante, es esa tolerancia cero hacia el alcohol, incluso con los límites legales actualmente vigentes y las drogas ilegales.

Permítanme hablar, en los últimos minutos de mi exposición, de los hitos del informe, puesto que esta es la presentación del informe, hitos en los que trato de contrastar lo conseguido con esas intenciones realizadas bien por el ministro en su comparecencia ante ustedes y ante la Comisión de Interior, o bien por mí misma en la primera de las veces que tuve el privilegio de departir con ustedes. Este es el tercer año con seguimiento natural a treinta días por accidente, que pone fin a aquella carencia que teníamos de sistemas de información. Este es el tercer año en el que añadimos datos hospitalarios, aunque haya un decalaje con el Ministerio de Sanidad y otras bases complementarias. Este es el segundo año que les presentamos la definición de herido grave que Europa va a requerir de todos nosotros a partir de 2015. Este es el segundo año en el que hacemos el análisis de la influencia del vehículo y de la vía en detalle. Respecto del último de los informes que les presenté, la extensión del análisis para los heridos graves ya es de la misma magnitud y rigor que el análisis que les presentamos para los fallecidos —no he entrado en detalle por ser sucinta—, y tenemos ya el cien por cien de esa cobertura de los municipios que habíamos identificado el año pasado como un grave problema estructural. Además es el primer año en que el análisis está cerrado antes del verano del año siguiente natural.

Hemos traído aquí unas copias de ejemplares del informe de siniestralidad vial de años previos. He utilizado solo tres y como contraste el de la última columna es el que les estoy explicando hoy: año natural 2013, presentado o publicado en el 2014. Me refiero también al informe de los datos naturales 2010 que fue presentado en el 2011, y el antecesor, año natural 2009 publicado en el 2010. Espero que aprecien la evolución. Hay más y más detalles, y no solo los datos policiales son ahora cubiertos en su integridad. Tenemos aquí una copia del informe de siniestralidad vial de 2009, tenemos una copia del ejemplar de 2010. Ven ustedes la evolución natural. Tienen aquí un ejemplar de 2011 para que lo hagan circular y tienen otro ejemplar del informe de 2012. Prometemos que el de este año no excederá este tamaño que tengo aquí, y quería hacer obvia y patente la evolución de los datos que en estos momentos en versión premaquetación tienen disponible en la página web de la DGT y que tiene este formato. Como saben, todo esto nos lo hacemos internamente y la versión premaquetación está en el BOE donde están trabajando en su maquetación final.

Un contraste último: este informe tenía 50 tablas y 34 figuras y, el que acabo de presentarles, tendrá 191 tablas y 63 figuras. Espero que encuentren las respuestas a sus preguntas, que las hay y muchas y muy interesantes.

Retos futuros. En cuanto a la temporalidad del informe, me temo que en lo que concierne a la Dirección General de Tráfico estamos en lo más temprano que les podemos presentar. ¿Por qué? Porque si queremos seguir los datos del Instituto Nacional de Estadística para cotejar los fallecimientos, hemos aprendido, haciendo el ejercicio, que es conveniente hacer al menos tres pasadas tres meses consecutivos porque al INE le siguen llegando certificados de defunción más allá del tiempo razonablemente esperable. En todo caso, sepan ustedes que estamos trabajando con ellos para ver si podemos por nuestra parte

cve: DSCD-10-CO-613

contribuir a agilizar sus plazos, pero en estos momentos estamos retenidos por la celeridad con la que el Instituto Nacional de Estadística puede cerrar sus archivos de defunciones que nosotros utilizamos. Estamos también retenidos porque el Ministerio de Sanidad está publicando el conjunto mínimo básico de datos hospitalarios con un año de decalaje. Por lo tanto, sepan ustedes que hasta que esto cambie nuestras cifras naturales siempre irán conjugando esas dos realidades temporales. Como han visto que este es el caso, Fomento, que el año pasado publicó su informe precisamente en mayo, este año, por alguna razón que no puedo explicar ni justificar —es motivo de otra pregunta— no ha cerrado el informe, con lo cual somos nosotros los que ahora nos hemos adelantado. Quiero decir con esto que estaremos encantados de producir el informe en marzo o en abril, pero sepan que estamos en esa tesitura de que para que el informe tenga la calidad que les estoy demostrando, ahora dependemos de la celeridad de otras instituciones.

En cuanto a la riqueza informativa, seguimos trabajando en potenciar la calidad de los datos. Si el informe no es suficientemente extenso y detallado sepan que estamos poniendo todo nuestro interés e intelecto en garantizar el acceso público a nuestras bases de datos, a ser posible en adelantado cumplimiento de esta ley de transparencia y buen gobierno que, como saben, entra en vigor el 31 de diciembre de este año. Estamos trabajando con otras fuentes de información; saben que en un momento inicial nos habíamos propuesto trabajar con las compañías aseguradoras para valorar daño a medio y largo plazo, pero sepan también que con la creación de nuestras unidades de asistencia a las víctimas estamos consiguiendo, por primera vez en la historia, hacer un seguimiento continuado de esas víctimas y podremos incorporar esa información.

Dicho esto, acabo mi presentación confiando en que, incluso siendo extensa, haya sido informativa. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora Seguí, por sus datos y además por la entrega de estos documentos que han permitido que los asistentes sigan con mayor precisión su información. ¿Esto está disponible ya en la web?

La señora **DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO** (Seguí Gómez): El Word está disponible en la web y, si no está hoy, estará mañana. El texto sí está disponible, lo que no está disponible es la versión maquetada porque eso ya no depende de nuestra acción. Ahora, la presentación, sí.

El señor **PRESIDENTE:** Se lo agradezco muchísimo.

Vamos a abrir un turno para que los distintos portavoces de los grupos parlamentarios puedan intervenir. Por el Grupo Parlamentario Mixto, veo que no está presente ningún diputado. Por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, tiene la palabra el señor Cantó.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL:** Muchísimas gracias, directora, por la exposición que nos ha hecho. Voy a salirme un poquito del guión y voy a preguntar por cosas más generales, que no tienen tanto que ver con estas cifras como con las causas de muchos de los temas. Por ejemplo, —lo hablaba en la última de sus comparecencias a la que acudí o si no la última vez que estuve en esta Comisión y ya lo dije entonces—, nos parecía que era complicado bajar después del hito que supuso para nosotros —completamente de acuerdo— el carné por puntos; era difícil empezar a bajar y la bajada era bastante menos significativa, a partir de ahí, en el número de muertes; y creíamos que el gran reto a partir de ahora se centraba en dos cosas: en una, fundamental para mí, que es el de las infraestructuras —hay datos que usted ha traído hoy aquí que para mí corroboran esta idea—, y un segundo reto en el que creemos que tampoco estamos aprobando, que es en el de la prevención a base de educación. Me referiré a dos temas fundamentales: la educación en la escuela, a nuestros niños, pero también en lo que es la educación que se supone que uno recibe cuando se saca el carné de conducir: cómo lo hace, durante cuánto tiempo y de qué forma, etcétera. Eso para mí sería fundamental y me gustaría saber si usted tiene la percepción de que, a pesar de la crisis económica, estamos realizando algún avance en cuanto a mejora de infraestructuras, porque nuestra percepción es que no es así, que van a peor. ¿Cree usted que si no hacemos un gran avance en ese sentido lograremos bajar el número de muertes? ¿No está de acuerdo con lo que le estoy diciendo? Me gustaría que habláramos sobre ese tema. Hay otro gran asunto, en el que estamos avanzando, al menos en el diagnóstico, no sé si en la solución, que tiene que ver con las sustancias que han consumido la gran parte de las personas que mueren en esos accidentes de tráfico; casi la mitad habían consumido alcohol, drogas o psicofármacos —la cifra suponía un incremento frente

cve: DSCD-10-CO-613

a los resultados de 2011, que se situaron en el 45%—. Me gustaría saber qué actividades y mecanismos está desarrollando la DGT para frenar y disminuir esa terrible estadística; cuántos subsectores y sectores de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil disponen de los analizadores de drogas necesarios para realizar esos test; cuántos policías locales disponen de los mismos en el ámbito de sus competencias en los cascos urbanos; si se ha firmado algún convenio de colaboración respecto a la formación específica que necesitan los agentes, tal y como exige el artículo 796.7 de la Lecrim, y a la dotación de los analizadores de drogas, y cuál es la situación de la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil respecto a los años anteriores. Ahora le haré una precisión al respecto.

Ya hemos hablado de lo que tiene que ver con las infraestructuras; el dato era que el 78% total de víctimas mortales —disculpen si hay alguna variación con los datos que ha traído usted hoy, pero yo cuento con los anteriores— el 78%, repito, ocurren en carreteras convencionales. Estas representan el 90% de las vías interurbanas que hay en España. Es decir, casi 140.000 kilómetros de vías que no disponen de una separación física de ambos sentidos, que son las más peligrosas y que son las que a nuestro juicio están en peor estado. ¿Qué mecanismos están desarrollando la DGT y el Ministerio del Interior, en colaboración, por supuesto, con Fomento y con las comunidades autónomas, para incrementar la seguridad en esas vías de las que acabo de hablar? ¿Qué presupuesto se destina a la conservación y reparación de esas vías en comparación con años anteriores? Nos gustaría saber si hay un incremento o hay un descenso. Por otro lado, ¿cuántos velocímetros radares se han colocado en los últimos tres años? ¿Cuántos en vías convencionales o secundarias, no tanto en autovías? También hemos hablado a menudo de este tema que nos preocupa porque temíamos que entonces de lo que estábamos hablando era más de recaudación que de prevención. ¿Cuántos en puntos negros y cuántos en vías con doble carril?

Dos apuntes concretos sobre algo que nos preocupa. Ha habido un ligero repunte en cuanto a los motoristas fallecidos: ¿Qué medidas se están adoptando para reducir la mortalidad y cuántas vías están cubiertas y protegidas por quitamiedos seguros para el colectivo? También nos gustaría saber qué medidas piensa usted llevar a cabo, porque ha habido otro pequeño repunte en los últimos días, en cuanto a fallecimiento de ciclistas, para la seguridad de los mismos.

Tercero. La DGT creó la Unidad de atención a las víctimas de accidentes de tráfico. Nos gustaría saber de qué recursos disponen, qué presupuesto se ha destinado a ellos durante los años 2013 y 2014 para la expansión y dotación de medios a estas unidades. Sus funciones son muchísimas —tengo aquí una lista muy grande—, desde emitir informes a constituirse como órgano de interrelación de administraciones, entidades, agentes, facilitar y generar procesos de coordinación, velar por que las víctimas reciban ayudas, etcétera, etcétera. ¿Cuáles de esas funciones están desarrollando en la actualidad? Porque uno tiene la impresión de que no están realizando todo el trabajo.

Cuarto —y me queda poco, señor presidente, le ruego solo un poquito de paciencia—, le preguntaría a usted cuál es su opinión sobre el descenso, porque es obvio, de la plantilla de la Agrupación de Tráfico en estos últimos años y qué relación cree que tiene eso con los índices de siniestralidad. Según los datos que nos ha ofrecido este mismo colectivo, en 2013 la Agrupación de Tráfico tuvo un descenso de 9.984 patrullas en la carretera, al menos con respecto a 2012 y esa misma progresión sigue en 2014. Si tenemos en cuenta esa fórmula, en la que creo que todos estamos de acuerdo, de que más kilómetros, más conductores, más vehículos, menos vigilancia y peores carreteras da lugar a más siniestralidad, más accidentes, más siniestros y, desgraciadamente, más muertes, nos gustaría saber cuál es su opinión.

Otro tema concreto que nos preocupa —y es algo con lo que fuimos combativos aquí, en esta Comisión— es lo que tiene que ver con la RAI y la RAU, es decir, con esa manera de premiar más a los agentes de tráfico cuantas más multas pusieran. Era algo que el colectivo no llevaba nada bien, nos pedía continuamente que nos posicionáramos al respecto. Y el TSJ de Madrid ha anulado la RAI. Sin embargo, se sigue aplicando, parece que se burla la sentencia y se está estudiando otra forma de incentivar las multas. Nos gustaría conocer su opinión al respecto. Esto lo uno al último punto, que tiene que ver con la prevención que viene de la educación. El Partido Popular hablaba —lo llevaba en su programa, aunque hay muchas cosas que ustedes llevaban en su programa con las que no han cumplido, y voy a hablar de otra más— sobre la implantación de la asignatura de educación vial en la ESO. No hemos sabido nada más; se retiró posteriormente, siendo, según nuestra experiencia, la educación y en ese ámbito, en el de la ESO, un lugar en el que se puede ayudar mucho a la mejora de la accidentalidad, a que disminuya la siniestralidad; un poco aquello de enséñales hoy para no tener que multar ni castigar mañana. En ese aspecto estaba leyendo un trabajo muy interesante que ha hecho la Universidad Complutense de Madrid. Me gustaría, para finalizar, completar eso que tiene que ver con la educación con lo que tiene que ver con

cve: DSCD-10-CO-613

el carné de conducir. Se está implantando en otros países otro tipo de enseñanza a través del permiso de conducción que se obtiene de forma un poco más gradual. Primero, hay un permiso que se consigue en esa escuela en la que estudian los alumnos; luego hay un permiso temporal de conducción, una conducción acompañada con restricciones, una conducción sin restricciones y, finalmente, la obtención del permiso completo. Esas restricciones para los más jóvenes pueden llegar a suponer la supervisión de un conductor, se les puede incluso pedir que no conduzcan de noche con otros acompañantes jóvenes, etcétera, etcétera. Son unas restricciones que, a mí al menos, me parecen interesantes en los primeros años, que son unos años delicados. Usted hablaba de que la media de la edad de siniestralidad es otra, pero también es cierto que el número de conductores de esa edad es mucho mayor que el de los jóvenes, lo veíamos también en la pirámide. Por todo ello, creo que hay un trabajo muy interesante que hacer con los jóvenes. Seguro que conoce estas experiencias en otros países europeos y nos gustaría saber cuál es su opinión sobre la implementación de esas experiencias o de esas formas distintas de obtener el carné de conducir en nuestro país.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el portavoz del Grupo de Convergència i Unió, don Jordi Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH:** En primer lugar, desde Convergència i Unió queremos felicitar a la directora general de Tráfico, a todo su equipo, por esta pronta comparecencia. Hay que poner las cosas en valor, no es fácil; no es fácil al inicio del mes de julio poder realizar un balance como el que hoy nos ha aportado la DGT de todo el año 2013; recuerdo que normalmente recibíamos el anuario prácticamente en enero pero no el del año anterior sino el de dos años anteriores, con lo cual es un esfuerzo que agradecemos porque los datos nos permiten analizar mejor, prevenir mejor, nos permiten conocer con rigor aquellas estrategias de seguridad vial y tener un análisis global de lo que se puede hacer y de si vamos o no bien orientados. Por tanto, se lo agradecemos sinceramente, señora Seguí, y hago extensivo este agradecimiento a todo su equipo porque son horas de trabajo, de buscar, y porque hemos mejorado muchísimo. Recuerdo que los datos preliminares nunca incorporaban todos los ayuntamientos; había centenares de ayuntamientos que no estaban dentro, con lo cual la imagen global también quedaba distorsionada. Y me ha parecido entender que hoy está ya el cien por cien de los ayuntamientos, por lo que hemos avanzado. Enhorabuena y que ello nos sirva, si puede ser, ya que estamos en el mes de julio, para tener una buena campaña de verano. Pero lo cierto es que si midiéramos el balance en lugar de un año completo, mes a mes, o sea cogiendo los datos del mes de junio del año 2013 y comparándolos con el mismo mes de 2014, nos daríamos cuenta de que en los doce últimos meses, cogiendo el segundo semestre de 2013, que está incorporado en el informe, y el primer semestre de 2014, quizá la evolución no es tan positiva en su conjunto como lo es en el global de 2013; tal vez los datos, a partir también de un aumento de la movilidad, pueden, en algunos supuestos, iniciar algún repunte que no deseamos. Por tanto, será esfuerzo de todos intentar prevenir y evitar que esto suceda y por ello intentar trabajar conjuntamente desde el consenso para que las políticas de seguridad vial den los resultados que todos esperamos.

Desde la confianza y la amabilidad de la DGT les hago una sugerencia personal. Quizás es que uno cuando va cumpliendo años tiene menos visión, o quizás es que realmente sucede lo que yo creo que sucede, y es que ustedes van incorporando, como nos decía, 191 tablas y 63 figuras, y esto es perfecto, pero se leen mal. Háganlas con unas letras, con unos números que eviten el efecto lupa, porque me da la sensación de que necesitamos una lupa para acabar de entender esa información valiosa. Por tanto, les hago una sugerencia a la hora de publicarlas, que no es menor, que se lean y se comprendan bien, que por poner muchas cosas en una página a veces se acaba con una información más dispersa. Y como es muy interesante, lo cual le agradecemos, tenga en cuenta esa sugerencia para intentar que sea más fácil leer esa importante recopilación que se ha realizado.

Una preocupación, señora Seguí, que creo vamos a compartir. Hay un segmento que de forma preocupante y de manera continuada está incrementando el número de accidentes, el número de fallecidos, el número de lesionados, que es el de las personas mayores. Ese colectivo de las personas mayores tiene un cierto repunte en cuanto al número de accidentes comparado con el global de conductores, y nos preocupa. Quizá deberíamos buscar entre todos la mejor solución, que esos reconocimientos médicos se hicieran de forma más exhaustiva, sobre todo en determinados tramos de edad y que a pesar de las recomendaciones europeas, que en eso no nos han ayudado porque han dilatado en el tiempo el periodo en el que una persona de edad avanzada tiene que someterse a una revisión, busquemos la fórmula para ver si podemos de alguna manera incrementar los controles,

cve: DSCD-10-CO-613

justamente para la seguridad de estas personas mayores y también para la seguridad de terceros que pueden interactuar. Por suerte todos vivimos más años, la esperanza de vida aumenta, tenemos una buena sanidad y eso provoca que cada vez más personas de edad avanzada sean capaces de conducir, y son buenos conductores. Pero es verdad también que en ocasiones el exceso de medicación o las propias condiciones físicas, que no son las mismas que en otras edades, pueden entorpecer la buena conducción, y es necesario que esas revisiones médicas se hagan de forma absolutamente ponderada para que estemos siempre seguros de que estamos habilitando para la conducción a aquel que puede estar habilitado para ello. Como sé que usted tiene un gran conocimiento en este ámbito por su experiencia profesional, le quería trasladar esta inquietud que tenemos desde Convergència i Unió y ver si somos capaces de buscar alguna solución para el bien de todos, en primer lugar para el bien de las propias personas, pues entendemos que en este momento no están bien reguladas esas revisiones médicas.

Me señalaba esta misma semana el director del Servei Català de Trànsit, don Joan Josep Isern, la preocupación hacia ese segmento de población, y me invitaba a leer una noticia aparecida en un medio de comunicación esta misma semana. Este lunes aparecía una noticia acerca de que el 40% de los pacientes que han sido afectados por un ictus vuelve a conducir y se decía que el 85% de aquellos que vuelven a conducir habiendo sufrido un ictus lo hacen sin que hayan pasado ningún tipo de valoración específica sobre su capacidad o no para poder volver a conducir. Esta cifra debe llevarnos a la reflexión, lo denunciaba concretamente el director de la unidad de neurorrehabilitación de la Clínica Universitaria de Navarra, don Manuel Murie, que entendía que ese 80% de personas que acaban conduciendo puede venir avalado por una cierta sobreestimación de esas personas sobre sus propias capacidades. Advertía que la normativa en España a este respecto es muy ambigua y proponía que se elaborara un protocolo para los pacientes que han tenido algún ictus antes de volver a conducir. Ponía el ejemplo de las revisiones técnicas, las ITV que pasan los coches; de la misma forma, en determinadas ocasiones los seres humanos antes de conducir necesitamos saber con certeza que nuestras capacidades son las correctas. Según el doctor Murie, las personas que han padecido un ataque isquémico transitorio no deberían poder conducir al menos hasta que hubiesen transcurrido seis meses sin que se apreciara algún tipo de secuela importante al respecto. Como usted también tiene esa condición, si me lo permite, de experta en este ámbito, desde Convergència i Unió nos gustaría conocer su opinión.

También me alertaba el señor Isern esta semana sobre que el número de vehículos que circulan sin haber pasado la inspección técnica va en aumento. Puede que haya sido a causa de la crisis, quizá la crisis provoca que haya un parque de vehículos no tan renovado. Lo preocupante no es que un coche tenga más años, siempre que ese coche esté en condiciones técnicas para llevar a cabo los desplazamientos con plena seguridad. Por tanto, ¿qué es lo que le queremos trasladar? Un mayor control para garantizar que todos los automóviles están pasando esas inspecciones técnicas. Se lo pedimos porque entendemos que este es uno de los aspectos que podemos, entre todos, mejorar, y mejorar también los elementos de coordinación entre la DGT y las autoridades de tráfico, tanto de Cataluña como del País Vasco, a la hora de poder tener la certeza de que los vehículos han pasado esa inspección. Para pasar la inspección —y fue una enmienda de Convergència i Unió—, hay que acreditar que el vehículo está asegurado. Esto no pasaba antes y se incorporó a través de una enmienda de Convergència i Unió para reforzar que todos los vehículos lleven el seguro obligatorio. De la misma forma podríamos buscar un mecanismo por el que cuando uno hace o renueva el seguro obligatorio se tenga que acreditar que ese vehículo ha pasado la inspección técnica. Sería la misma medida pero dándole la vuelta, y quizá con eso también reforzaríamos ese necesario cumplimiento, que en este aspecto es importante.

Le queríamos plantear otro tema desde Convergència i Unió. Una vez más, los datos nos demuestran que donde hay más peligro, donde realmente se producen más accidentes, no es en las vías de alta capacidad, no es en las autovías o autopistas, donde siempre hay una mayor atención; los mayores accidentes se producen en vías secundarias y en ocasiones todos nuestros esfuerzos de radares se centran precisamente en donde no se dan tantos accidentes como en otras vías secundarias. A veces discutimos mucho si se puede aumentar o no en un tramo determinado la velocidad máxima permitida pero no estamos hablando de esas vías más peligrosas, hablamos de autovías o autopistas en donde la experiencia nos demuestra que a pesar de que la velocidad es más alta no por ello, como son vías más seguras, se dan más accidentes. Pedimos un grado de concentración en esas vías secundarias. ¿Hemos bajado? Digámoslo, porque no siempre somos capaces entre todos —y por tanto todos los portavoces de esta Comisión, la DGT, la Generalitat, la Comunidad Vasca y los ayuntamientos somos responsables— de saber transmitir lo que comportan las nuevas normas. Seamos capaces de decir también que hemos

cve: DSCD-10-CO-613

reducido la velocidad máxima permitida en vías secundarias. Esta es una noticia que hay que poner en valor, porque es donde más accidentes de producen. Y no siempre se ha discutido tanto esto cuando realmente es importante; lo hemos hecho y se ha legislado. ¿Ha aumentado la velocidad? No, no, la hemos reducido. ¿Dónde? Donde más peligro hay, que es en esas vías secundarias.

Y como el presidente me hace la señal de que finaliza mi tiempo, termino ya, señora Seguí, agradeciéndole su comparecencia, pidiéndole que ya que ha abierto –y se lo agradecemos— a los grupos la posibilidad de hacer sugerencias en el reglamento general de circulación, sea sensible a las aportaciones que los distintos grupos le podamos trasladar sobre esa cuestión.

El señor **PRESIDENTE:** Como portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada María Paloma Rodríguez Vázquez.

La señora **RODRÍGUEZ VÁZQUEZ:** Señora Seguí, quiero darle la bienvenida a usted y a su equipo, en nombre de mi grupo, a esta Comisión de Seguridad Vial. En primer lugar, quiero disculpar la ausencia de nuestro portavoz, el señor Corcuera, que quiere transmitirle que lamenta muchísimo no poder estar hoy aquí escuchándola; insisto en que le ha sido imposible porque dado el carácter de urgencia de la convocatoria de esta Comisión, previamente tenía una serie de compromisos ineludibles que le han impedido estar hoy aquí. Me pide que le transmita la seguridad de que pronto la volverá a ver porque ha pedido una comparecencia, que sabemos que gentilmente usted atenderá, para hablar precisamente de los datos y de la situación de la siniestralidad en el país durante el año 2014.

Personalmente y en nombre de mi grupo le manifiesto que nos parece quizá un poco excesivo que esta Comisión se haya convocado con carácter de urgencia, pero le agradezco muchísimo la exposición, que ha sido magnífica. Creo que contamos con muy buenos datos y una muy buena recogida de los mismos. En todo caso, y en estos momentos, quiero transmitirle que es el relato de unos datos que son importantes, que tienen mucho valor a efectos estadísticos pero que en la actualidad nuestra preocupación está vinculada a otros datos mucho más recientes. Insisto, agradecemos mucho su exposición pero consideramos que la comparecencia de urgencia debería estar vinculada a otro tipo de problemas que tenemos en este momento. Quería comentarle, por cierto, que si los datos se nos hubieran proporcionado con anterioridad podría haber dado pie a un debate más en profundidad de los mismos, a haberlos preparado un poco mejor y no verlos en este momento, porque los conocemos por su comparecencia ante la prensa del día 26 de junio. De ahí hemos sacado los datos, que no son exactamente los que nos ha proporcionado hoy, pero están casi todos. Nos hubiera gustado tenerlos con anterioridad para poder hacer un análisis un poco más profundo y más riguroso de los mismos.

A veces parece que este tipo de comparecencias extraordinarias —que, insisto, le agradecemos— buscan más bien un efecto mediático, porque el problema y la preocupación que existe hoy en la calle respecto a estos temas es el incremento de la siniestralidad en los últimos meses. Es un problema que en esta Comisión nos preocupa profundamente a todo el mundo y estoy segura de que a usted es a la primera que le preocupa este incremento en estos momentos. Nos satisfacen muchísimo, nos congratulamos de los buenos, de los muy buenos resultados del año 2013, no solamente en la reducción del número de fallecimientos, que es magnífico, sino también en esa convergencia que tenemos con Europa, en ese quinto puesto estupendo en Europa, de conseguir unos resultados óptimos en materia de siniestralidad. Pero no escondamos con esto, señora directora general, los datos duros o más bien muy duros que estamos obteniendo de la siniestralidad en estos últimos meses. Las cosas, sinceramente, en estos momentos pintan muy mal. Evidentemente, los miembros de esta Comisión, las personas que participamos aquí tenemos no solo el derecho sino la obligación de conocer estos datos. Usted misma nos había dicho que nos iba a remitir los datos, que iba a hacerlo con toda la celeridad posible y vemos que está actuando en ese sentido, porque los datos que tiene la Dirección General de Tráfico están mediatizados por otros organismos, otros departamentos que no facilitan que tengamos los datos con la debida diligencia. No obstante, no queremos pensar que haya ninguna falta de voluntad de colaborar con esta Comisión y avanzar en la agilidad de los debates y de los trabajos. Sabemos y usted también lo sabe muy bien, es la primera en saberlo, que para todas las personas que participamos en esta Comisión un solo fallecido es una cifra que no queremos ni el año pasado ni este año ni nunca. Por eso nos preocupan muchísimo los datos de estos últimos cuatro meses. Ahí sí hubiéramos querido que se convocara una reunión extraordinaria de la Comisión para ver la manera de paliar estas terribles cifras. Fíjese: En marzo de 2013, 69 fallecidos, en 2014, 90; en abril de 2013, 84 fallecidos, en 2014, 103; en mayo de 2013, 72 fallecidos, en 2014, 79; y en junio de 2013, 93 fallecidos, y en 2014, 109. Son datos provisionales pero

cve: DSCD-10-CO-613

son tremendamente alarmantes y sobre estos temas es sobre los que creemos deberíamos estar hablando hoy aquí, no solamente de estos datos terribles de incremento de la siniestralidad y de los fallecimientos, sino de las soluciones que la Dirección General de Tráfico tiene que aportar o está pensando aportar.

En el informe que usted presenta hoy habla de algunos factores que favorecen en muchas ocasiones el incremento de la siniestralidad y se centra en temas relacionados con la antigüedad del parque móvil –en lo que estamos de acuerdo; es cierto que los vehículos hoy en día están mucho más preparados para evitar situaciones de peligro, tanto para sus ocupantes como para peatones, ciclistas o personas que circulen en otros vehículos con los que puedan colisionar—, con el alcohol y las drogas, o incluso con la mala formación de las conductoras y conductores, que puede ser un problema. Pero nos gustaría que aquí se tuvieran en cuenta y se conjugaran las soluciones con otros factores que pensamos que son también determinantes en la siniestralidad y que tienen que ver directamente con los recortes que está aplicando el Gobierno, como puede ser —y se mencionaba anteriormente— el recorte de las plantillas que tienen que velar por la seguridad en las carreteras y en las vías, y sin duda el recorte en el mantenimiento tanto de los viales como de la señalización. No mantener las carreteras no ayuda a bajar los datos de siniestralidad; al revés, creo que ayuda a incrementarlos. Es importante que tengamos en cuenta, para insistir donde haya que insistir, que la seguridad vial tiene mucho que ver no solo con la Dirección General de Tráfico sino con otros departamentos que tienen que colaborar a que la seguridad vial, para todos y para todas, sea un hecho en este país.

Quisiéramos conocer las propuestas del Gobierno encaminadas a mejorar los datos actuales, porque nos preocupan mucho, sobre todo viniendo de unos datos excelentes en el año 2013. No queremos que esta buena perspectiva y este buen camino que se había tomado en este país para la mejora de los datos de siniestralidad de repente empiece a decaer y volvamos a situaciones anteriores que a todo el mundo nos disgustarían. Como ejemplo, quiero citar dos notas de prensa recientes de mi comunidad autónoma, de Galicia. Una de ellas dice: Galicia cierra junio con casi el doble de muertos en accidentes de tráfico en relación con el mismo periodo del año anterior. Es una cifra terrible, es una noticia terrible, y esto es lo que nos preocupa en el Grupo Socialista. También me preocupa otra noticia que tiene que ver con las medidas de vigilancia, con las medidas de prevención y de persuasión: Una avería en una de las cámaras retrasa la entrada en servicio del radar Pegasus. El nuevo helicóptero de tráfico llegó el viernes 13 de junio a Galicia pero a 17 de junio todavía no había podido iniciar su trabajo porque habían enviado un helicóptero averiado.

Sí le puedo decir, señora directora general, que nosotros hubiéramos querido que esta comparecencia se hubiera referido a este tipo de temas que creo que son los que preocupan no solamente a las personas que integramos esta Comisión sino también a la ciudadanía, a la gente de la calle. Este sí sería un motivo para una Comisión extraordinaria, sobre todo en estos momentos tan delicados, en los inicios del verano, con estas idas y venidas de vehículos, como antes muy bien decía cuando nos expuso el informe no solamente de vehículos nacionales sino de muchas personas que a veces atraviesan nuestro país para ir a terceros países, o personas extranjeras que vienen a pasar las vacaciones con nosotros, que incrementan muchísimo los desplazamientos por el país y que esperemos no reviertan las buenas cifras que estábamos teniendo hasta ahora.

Queremos agradecerle su presencia, pero no quisiéramos que esto fuese un ejercicio de publicidad de la magnífica labor que hace la Dirección General de Tráfico, sino que quisiéramos buscar ese punto de solucionar los problemas reales, graves, que estamos teniendo en estos momentos. Lo que le pedimos es que haga la misma función pedagógica en ese sentido con respecto a los problemas reales y actuales para evitar estas siniestralidades no solamente indeseables sino también dramáticas.

Por último quiero decirle, señora directora general, que siempre tendrá al Grupo Socialista a su lado cuando se trate de trabajar, de hacer propuestas y de mejorar los índices de siniestralidad y de accidentalidad de nuestro país.

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

La señora **BRAVO IBÁÑEZ:** Señora directora general, bienvenida de nuevo a esta su casa. Le agradecemos una vez más que vuelva a estar aquí en tiempo y forma con la celeridad que siempre le caracteriza. Quiero dar también las gracias a toda la sociedad civil que está detrás de la seguridad vial, a todas las asociaciones de víctimas, a todo el sector que trabaja en el campo de la seguridad vial porque siempre están pendientes de todos nosotros, de sus comparecencias y de nuestras intervenciones. Les quiero saludar y decirles que aquí estamos, desde el Grupo Parlamentario Popular, apoyando su labor,

cve: DSCD-10-CO-613

apoyando su trabajo, el de usted y el de todo su magnífico equipo y tendiendo la mano simplemente para ayudar en todo aquello que necesitamos. Quiero agradecer también el tono de los compañeros y resaltar un poco la actitud del Grupo Socialista. Hoy venimos a hablar de los resultados de 2013 y además, como bien ha señalado la portavoz de dicho grupo, ya el señor Corcuera le ha emplazado a usted para que cuente los datos de 2014. Yo no voy a obviar el hecho de que también en el Grupo Parlamentario Popular estamos preocupados por este tema, exactamente igual que usted, y supongo que usted y todo su equipo lo están analizando muy detenidamente. Me consta que usted vendrá de nuevo a esta Comisión a la mayor brevedad posible —de hecho ya lo ha hablado usted con el portavoz socialista— para dar cuenta de por qué el año 2014 va siendo un poco más negativo que lo fue 2013, pero eso no quita para que el Grupo Parlamentario Popular hoy venga a hablar de lo que toca, que es el informe de 2013. En el del año 2012 se tardó bastante más, y no quiero mencionar ya los de años anteriores. Quiero felicitarle porque el informe de 2013 ha llegado en un momento muy oportuno, justo a punto de empezar las vacaciones todo el mundo, con un montón de desplazamientos; hoy es el día adecuado para hablar de lo que ha ocurrido en 2013 y en su momento hablaremos de 2014. Me consta que usted y todo su equipo están trabajando en ello, que les preocupa, como a todos nosotros, y que usted nos lo explicará en su momento.

Los resultados de 2013 usted los ha explicado magníficamente; el informe que nos ha traído es detallado, minucioso, pormenorizado —la portavoz del Grupo Socialista también ha puesto en valor que era un informe completo en tiempo y en forma—, y creo que estamos en el buen camino, en esa estrategia que nos hemos marcado para el año 2020, pero como muy bien ha señalado usted, cinco de esos parámetros ya los hemos cumplido. Todos nos tendríamos que felicitar por ello y más en esta Comisión, donde el clima de consenso, el clima de acuerdo sigue siendo norma, lo que hace que nuestro apoyo a esa estrategia que usted dirige, que usted pilota de forma brillante, nos lleve a buen puerto. Creo que vamos avanzando y que llegaremos a implantar algo que el Partido Popular llevaba en su programa electoral, que es ese sistema seguro de circulación vial con el objetivo final de llegar a cero víctimas mortales y cero lesionados graves por accidentes de tráfico. Ese es el pensamiento de todas las personas que estamos en esta sala y también de toda la sociedad civil que nos ayuda a conseguirlo.

La estrategia está marcada y me gustaría resultar brevemente que esa acción del Gobierno se ha ido enmarcando en esta ley de seguridad vial que hemos aprobado a lo largo de esta legislatura, con el consenso más/menos de los grupos que estamos aquí. Surgió un debate sobre el tema de los radares que se subsanó, se mejoró; también sobre el tema del alcohol y drogas, con esa apuesta que se hizo en la ley. De nuevo hablamos de tolerancia cero en alcohol y drogas porque no podemos olvidar que, como usted muy bien ha señalado, las causas de los accidentes de tráfico siguen siendo, por desgracia las mismas, entre otras, gente que sigue consumiendo alcohol y drogas —en este momento más drogas, como ustedes constatan en los controles que hacen—. Por cierto, estoy totalmente en desacuerdo con eso que se dice de que hay menos efectivos; lo que dice todo el mundo es que se ve Guardia Civil por todos los sitios, que se ven controles por todos los sitios, y si alguien sale a la carretera constata la presencia, preventiva siempre, de los Cuerpos de Seguridad del Estado; preventiva, insisto, de forma totalmente preventiva. El alcohol y las drogas son la causa de muchos accidentes, pero los elementos que siguen generando más muertes —usted lo ha dicho perfectamente en el informe que acabamos de ver— siguen siendo los mismos: las distracciones, las infracciones, la no utilización de los elementos de protección pasiva. ¿Cómo es posible que alguien no le ponga a un niño el cinturón o la sillita, con las campañas que se hacen constantemente, con la información que se tiene? Es algo que preocupa, pero así sigue siendo. Desde la DGT están realizando unas muy buenas campañas divulgativas y preventivas sobre motocicletas y ciclomotores —desde el Grupo Parlamentario Popular les felicitamos por todo lo que sea prevención, educación, sensibilización; ahí va a encontrar siempre el apoyo del Grupo Parlamentario Popular— y todo eso aparece en ese nuevo texto de la Ley de Seguridad Vial y también en el nuevo reglamento de circulación que en este momento está en proceso.

Aprovecho esta comparecencia para felicitarle por la forma en la que han planificado la campaña referente a la primera operación del verano de 2014 y que estamos viendo estos días en los medios de comunicación. También le felicito por la excelente campaña de comunicación que se está llevando a cabo desde el organismo que usted dirige. Tendremos oportunidad de comentar y analizar el resultado de la siniestralidad vial que se registre durante todo el periodo estival de vacaciones y esperemos que, con la ayuda de todos, esos resultados estivales se mantengan, al menos, en los parámetros del año pasado. Ojalá sean menores; nuestro deseo es que sean mejores. Vuelvo a felicitarle por ese tipo de información

cve: DSCD-10-CO-613

que nos proporcionan y que además aparece en la web completamente actualizado en día y plaza; esos consejos por comunidades autónomas, por provincias, en las carreteras y tramos más conflictivos.

Para finalizar, en nombre del grupo al que represento en esta Comisión, quiero agradecerle una vez más su indudable compromiso con la seguridad vial; un compromiso que se está explicitando en todos los cambios de gestión, en la forma de planificar sobre la base científica que proporciona el conocimiento procedente del análisis, el cual ha quedado muy claro en la memoria que usted nos acaba de presentar; en su voluntad de implantar en España ese sistema seguro, y por encima de todo en la transparencia de la información. Usted ha hecho constar que esa transparencia va en línea con la estrategia global del Gobierno del Partido Popular, introduciendo los cambios necesarios en el sistema de recogida de datos, haciendo que la misma sea todavía, si cabe, más fiable. Queremos ayudarle a cumplir ese compromiso que usted y todo su equipo tienen, y con ello contribuir a erradicar esa pandemia de nuestra sociedad. Usted ha hablado de las cifras, de lo que nos cuestan los muertos o los accidentados, y aquí no hablamos solamente del valor monetario, porque lo más grave, lo que más duele, lo más importante, es el valor emocional, el valor sentimental, las pérdidas, el daño. Usted ha sido muy gráfica y muy dura cuando ha hablado de amputaciones, de lesiones cerebrales, etcétera, pero todo eso está ahí. Por ello, como decía, aquí tiene un compromiso decidido del Grupo Parlamentario Popular, que hago extensivo tanto a las víctimas como a las asociaciones, organizaciones e instituciones que dedican su esfuerzo a conseguir que la visión cero en fallecidos y lesionados graves sea una realidad en nuestro país, y que esos 29 días con cero accidentes del año 2013 los podamos multiplicar.

El señor **PRESIDENTE:** Damos la palabra a la directora general para que pueda responder a las cuestiones que le han sido planteadas.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO** (Seguí Gómez): Directora general que lleva ya bebidos un litro y medio de agua y que a lo mejor tiene que interrumpir su exposición por este motivo.

Permítanme integrar todos los comentarios en mi respuesta puesto que entiendo que los emitidos lo son en tres grandes categorías. En primer lugar, comparto la satisfacción por un trabajo bien hecho por la sociedad en su conjunto y la DGT como parte de esa sociedad, no solo en la producción de un informe exhaustivo y detallado sino sobre todo y más importante en lo que nos afecta a todos, que es una reducción significativa del número de fallecidos y del número de heridos graves. No podemos olvidar que ese es el resultado que hoy venimos a comentar y a valorar.

Si me permiten una aclaración, esta no es una comparecencia urgente, es una comparecencia extraordinaria porque la estamos haciendo en julio a fin de que pudiéramos compartir la información antes del descanso estival y antes de que fuera difícil convocarnos a todos. Gracias por aceptar ese carácter extraordinario del evento, pero no confundamos urgente con extraordinario. Esta es una comparecencia en consonancia con la presentación, históricamente mantenida, de los datos consolidados de cierre de año natural que, reitero, son las únicas cifras sólidas que quedan luego históricamente registradas para años venideros y para otras entidades. Y son especialmente relevantes no solo ya porque representan una reducción del 12% del número de fallecidos, cuando ya estábamos en esos 1.983 fallecidos del año previo, cuando ya estábamos en cifras históricamente mínimas, sino porque además contribuyen significativamente al análisis pausado, al análisis detallado al que hice alusión creo que en mi primera comparecencia.

Saben ustedes que por naturaleza, por formación y por experiencia no soy persona de juzgar a primeros impulsos, porque sea cual sea el número de fallecidos registrados en las 24 horas siguientes al accidente en cualquier día de cualquier mes de cualquier año, es fácil saltar a conclusiones prematuras. Lo relevante es sentarse para evaluar qué ha pasado, y de la misma manera que no salimos a comentar el 50% de reducción de los fallecidos en los meses de enero y febrero de 2014, no salimos precipitadamente a hablar de otras cifras; cifras que, por otra parte, y que ha demostrado usted tener en la mano, se publican con carácter diario en un ejercicio de absoluta transparencia. A día de hoy, año 2014, con carácter preliminar y en vía urbana tenemos 528 fallecidos, que son siete fallecidos más que en el mismo día del año pasado, siete fallecidos más en porcentaje es un 1%. Me complace también comentar que al menos en lo que concierte a territorio DGT vigilado directamente a través de la agrupación de tráfico de la Guardia Civil en realidad es de un menos cinco fallecidos. Quiero decir con ello que salir a comentar las cifras diarias nos envuelve en un torbellino, en un frenesí sin sentido y sin productividad; lo que es relevante y necesario es tener este análisis basal de calidad con el que, con carácter pausado, con carácter mensual, el comité de seguridad vial de la Dirección General de Tráfico analiza todos los detalles y todas las

cve: DSCD-10-CO-613

consecuencias. Claro que estamos preocupados, por supuesto que estamos preocupados; trabajamos cada día para que esto siga avanzando hacia cero, y de esa preocupación se deriva la reflexión y la conclusión de que lo que hay en 2014 diferencialmente marcado respecto de 2013 es ese envejecimiento del parque que ya he mencionado y un aumento problemático del consumo de drogas ilegales; por eso estamos dirigiendo nuestros esfuerzos en esa dirección y por eso estamos empezando a ver esos resultados. Dicho esto, concluyo la cápsula de datos 2014, que no tengo ningún problema en comentar ni he tenido ningún problema en comentar nunca, pero vuelvo a la reflexión de 2013 porque 1.680 fallecidos hablan con voz propia, dictando quiénes son las personas, quiénes son los sujetos partícipes de esos accidentes, quiénes son las víctimas en primer orden, en segundo orden y en tercer orden y cuáles son las circunstancias que tenemos que vigilar, que tenemos que modular, que tenemos que corregir.

Una vez hecho este pequeño paréntesis de datos 2014, solo añadiré una corrección más. Me preocupa el titular de prensa al que ha hecho usted referencia puesto que en Galicia, a día de hoy, hay 42 fallecidos en vía interurbana 24 horas —con carácter provisional, como siempre— respecto de 45 el año pasado, con lo cual, según nuestras cifras, a día de hoy hay tres fallecidos menos que en el año 2013. Dicho esto, repito, pongo una cápsula a los datos de 2014 que, reitero, están siendo íntima y cercanamente evaluados con el rigor con el que la población española merece que nos preocupemos, derivando acciones que estamos implementando.

Retomo los datos 2013, motivo de la exposición que, reitero, son de una reducción del 12%, y no lo hago con ningún triunfalismo ni ninguna propaganda, sino con la satisfacción social de saber que cuando nos ponemos colectivamente lo podemos hacer, y esta Comisión es un claro ejemplo de esa cooperación y de esa capacidad para trabajar de manera conjunta. Lo digo y lo repito mirando insistentemente al señor Cantó, porque si en vez de una reducción del 12% le hubiera traído un aumento del 1% no me imagino la retahíla de preguntas que me hubiera hecho acerca del día a día de nuestra operación. Sea lo que sea que esté ocurriendo en cuanto a infraestructura, en cuanto a educación, en cuanto a alcohol, en cuanto a agrupación, en cuanto a radares, en cuanto a plantillas, ha tenido como consecuencia una reducción del número de muertos del 12%.

Puesto que hoy es el día de las cifras, de los factores de riesgo y de los factores concurrentes, permítanme no entrar en el detalle de las abundantes preguntas de toma de decisiones acerca de intervenciones que me parecen un discurso absolutamente interesante, un discurso absolutamente vivo y un discurso absolutamente relevante, pero solo apuntaré un par de cifras que pueden resultar de interés. Me ha preguntado usted por el número de radares que hemos comprado en la Dirección General de Tráfico y le comento, porque no hay ninguna razón para no responder, que no le puedo decir cuántos hemos comprado en los últimos cinco años, le puedo decir cuántos tenemos a día de hoy, exactamente 847, de los cuales 181 los tenemos prestados a los municipios con los que tenemos firmados convenios, de manera que operados por la Dirección General de Tráfico en territorio interurbano de nuestra vigilancia directa tenemos 666, que, aproximadamente, son 100 menos que los que teníamos a raíz de mi nombramiento. Quiero decir con ello que pregunten cuando surjan dudas ya que no tengo ningún problema en responder con la realidad, con la verdad, que es la única que siempre nos hizo fuertes y la única que siempre nos dará la solución a este grave problema social llamado accidentes de tráfico.

Claro que nos preocupa el hecho de que con un aumento de la movilidad de la población pueda, inevitablemente, ocurrir un repunte de la siniestralidad, por supuesto que nos preocupa. Trabajamos cada día para ello, intentando modular desde esa exposición hasta el abanico de mensajes que desde la solidez del análisis de un año consolidado de datos nos permite dirigir las grandes políticas en materia de prevención, en materia de intervención, en materia de política de educación y en materia de política educativa y además poder monitorizar ligeros cambios de un año a otro, que son los que tenemos que ir evaluando.

Dicho esto, haré una reflexión acerca de las personas mayores, a las que ha hecho alusión el señor Jané, y permítame, con el máximo de los cariños, hacerle una serie de observaciones. Efectivamente, la sociedad es cada vez más mayor; creo que la prensa de ayer se refería a España como el país con mayor número de personas mayores en 2050. He hablado de una reducción de la mortalidad del 12% hace unos segundos; le comunico que en concreto, cuanto se trata de personas entre 54 y 64 años, por empezar en algún sitio, ha habido un aumento de un 1% con respecto del número de víctimas mortales de 2012. Cuando se trata de personas entre 65 y 74 años ha habido un aumento del 2%; cuando hablamos de personas entre 75 y 84 años ha habido una reducción del 13%; y cuando ya nos vamos a las personas de 85 años o más ha habido un aumento en una persona, por supuesto que una persona es demasiado,

cve: DSCD-10-CO-613

pero es una persona, lo digo para poner en perspectiva ciertos datos que pueden no ser veraces imágenes de la realidad en la que nos movemos. Y permítame hacerle otra observación, señor Jané, de los 481 fallecidos de más de 65 años en nuestro país en el año 2013, eran peatones 222; por tanto, teniendo pleno interés en contribuir significativamente a esa discriminación de las condiciones o enfermedades que pudieran privar de un permiso de conducción, déjeme poner en perspectiva el hecho de que la mayoría de las personas que fallecen son peatones, en realidad son 182 personas las que fueron conductores de esas edades fallecidas en ese momento. Y concluyo, la tasa de mortalidad por millón de personas mayores de 65 años se viene reduciendo en los últimos cuatro años de cien por millón al actual 60 por millón. Por tanto, reitero, las preocupaciones primero hay que corroborarlas y luego trabajar en ellas. Por supuesto que estamos preocupados por el envejecimiento de la población, pero en todo caso entienda que el mensaje es trabajar con el envejecimiento de la población, que no con el riesgo diferencial de la persona mayor en el seno de la conducción. Y concluyo con otro matiz, esas mismas personas mayores suelen conducir vehículos más antiguos que están peor equipados para ser suficientemente protectores en caso de que esas personas sufran un accidente. Por tanto, aquí se junta el envejecimiento de la población con la pérdida del potencial de seguridad de un vehículo más obsoleto, una combinación nada buena para los tiempos en que vivimos.

No me extenderé más porque ya son las seis y media de la tarde y no sé si hay segunda ronda de preguntas. Confío haber respondido a las preguntas más inminentes e ilustrar el hecho de que cualquier preocupación que puedan ustedes expresar es muy posible que ya la estemos compartiendo y por tanto podamos comentarles los hallazgos que estamos encontrando, y si fuera una preocupación nueva, no tengan ninguna duda de que la incorporaremos. Por último, repito que ese reto de las enfermedades y la movilidad es algo que hay que abordar con carácter prioritario, que no urgente; no es una urgencia, pero es una realidad y es prioritario.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora directora general, por sus datos, por sus explicaciones, por sus respuestas.

Me permitirán, antes de acabar, dos o tres mensajes. En primer lugar, usted ha hecho referencia al portavoz del Grupo Socialista, el señor Corcuera, y he de decir que cuando le comuniqué al señor Corcuera la posibilidad de realizar hoy esta comparecencia me informó que no podía venir; se intentó cambiar la fecha, pero no fue posible. Por tanto, en justicia al portavoz del Grupo Socialista en la Comisión, quisiera reafirmar un poco lo que usted ha dicho respecto a que él hubiera querido estar aquí, y creo de justicia que conste en el «Diario de Sesiones» por su dedicación a esta Comisión.

En segundo lugar, esta es una Comisión extraordinaria, y evidentemente el tema extraordinario siempre tiene algo que parece que hay que justificar. Creo que ha valido la pena para que este verano aprovechemos las señoras y señores diputados para estudiar un poquito sobre este documento que ya estaba colgado. Hay una serie de tablas y al señor Jané le vamos a regalar unas gafitas nuevas **(Risas)** para que pueda estudiarlas tranquilamente. Creo que nuestra responsabilidad es estudiar aquellos datos que el Gobierno pone a disposición de los ciudadanos y actuar nosotros de primer control, que para eso estamos. Es muy positivo, y quiero valorar el esfuerzo que ha hecho. Como miembro de la Comisión de Fomento tendré un trabajo añadido, como otros, porque usted ha aprobado pero otros a lo mejor van a tener su septiembre, pero en cualquier caso creo que es muy positivo este esfuerzo de datos, de transparencia, para que luego podamos hacer todos nuestro trabajo y aportar nuestras ideas.

Es muy positivo otro elemento en el cual usted ha hecho hincapié, y es ser capaces de hacer un análisis riguroso de los datos. Uno puede decir casi todo de los datos, pero el análisis riguroso de los mismos es una base sólida para hacer buena política. Yo, como presidente de esta Comisión, puedo mostrar mi satisfacción no solamente con usted sino sobre todo con las señoras y señores diputados. Ha sido un buen ejercicio que vale la pena poner de relieve. En este momento, en el que todos tememos ese cierto repunte que habrá que confirmar, vale la pena que esta Comisión se comprometa más que nunca. Me van a permitir que haga una llamada al consenso, como hago siempre, para continuar trabajando y también, si me permiten, una cierta llamada de inconformismo. Cuando el señor Jané le pide el dato de los mayores, creo que vale la pena. Nuestro grupo está especialmente motivado por este tema, porque el padre y la madre de un miembro de nuestro grupo han fallecido recientemente en un accidente de tráfico. Creo que a veces las experiencias personales deben ser puestas en valor como elemento de juicio, y este es un elemento con toda su crudeza.

cve: DSCD-10-CO-613

Como no creo que haya otra sesión extraordinaria de esta Comisión en este mes de julio, quiero despedirles hasta septiembre, porque no creo que el señor Rajoy vaya a disolver esto **(Risas).** Les deseo un buen verano y que actúen de punta de lanza en todo su ámbito de los valores de la seguridad vial cuando alguien entra en un coche y no se coloca el cinturón, aunque sea en los asientos de atrás, o cuando alguien vea a un chaval sin casco. Creo que nosotros somos los primeros responsables, desde el punto de vista de nuestras obligaciones cívicas. El verano es un buen tiempo para hacer este ejercicio. Los que somos servidores públicos debemos ser también ejemplares. Esto, lógicamente, es un valor muy positivo.

Quiero mostrar mi satisfacción porque creo que ha sido una muy buena sesión de la Comisión, extraordinaria en la convocatoria y extraordinaria en el contenido, por lo que les felicito a todos ustedes.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y treinta y cinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-613

Edición electrónica preparada por la Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado – http://boe.es