



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001

VII Legislatura

Núm. 375

JUSTICIA E INTERIOR

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ MANUEL ROMAY BECCARÍA

Sesión núm. 41

celebrada el miércoles, 21 de noviembre de 2001

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor director general de Tráfico (Muñoz-Repiso Izaguirre), para informar sobre:

- Los motivos de las huelgas que han convocado los examinadores de tráfico y las soluciones que plantean para solucionar este conflicto. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista (Número de expediente 212/000800.) 12322
- Las causas que, a juicio del Gobierno, explican la alta siniestralidad en las carreteras durante la Semana Santa y ofrezca datos territorializados de los accidentes. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000393.) 12335

Preguntas:

- **Del señor Mayoral Cortés (Grupo Parlamentario Socialista), sobre ordenación de los controles de carretera que realiza la Guardia Civil de Tráfico, y eficacia de los mismos en la prevención de accidentes. (Número de expediente 181/001086.)** 12341
- **Del señor De la Encina Ortega (Grupo Parlamentario Socialista) sobre motivos por los que aún no ha entrado en funcionamiento la Jefatura Comarcal de Tráfico del Campo de Gibraltar, en La Línea de la Concepción (Cádiz), a pesar de la publicación de la orden ministerial de la Presidencia del Gobierno de 3 de agosto de 1999. (Número de expediente 181/001060.)** 12344

Se abre la sesión a las diez y cinco minutos de la mañana.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO (MUÑOZ-REPISO IZAGUIRRE), PARA INFORMAR SOBRE:

- **LOS MOTIVOS DE LAS HUELGAS QUE HAN CONVOCADO LOS EXAMINADORES DE TRÁFICO Y LAS SOLUCIONES QUE PLANTEAN PARA SOLUCIONAR ESTE CONFLICTO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000800)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señoras y señores diputados. Bienvenido director general de Tráfico nuevamente a esta Comisión. Vamos a dar comienzo al desarrollo del orden del día. Lo iniciamos con el punto primero, que se refiere a la comparecencia del director general de Tráfico para que explique cuáles son los motivos de las huelgas que han convocado los examinadores de Tráfico y las soluciones que plantea para solucionar ese conflicto, a petición del Grupo Socialista.

Para desarrollar la comparecencia tiene la palabra el señor director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Excelentísimas señoras y señores, es un honor para mí comparecer ante esta Cámara a petición el Grupo Parlamentario Socialista para informar de la huelga del personal examinador. Permítanme SS.SS. que realice una pequeña introducción sobre la asunción de competencias en materia de exámenes para obtener el permiso de conducción por parte de esta dirección general en el año 1967. Hasta entonces la competencia la ejercía el Ministerio de Industria, pero a partir de la Ley 85/1967, de 8 de noviembre, se traspasó al Ministerio de la Gobernación, hoy Interior, asignando su ejercicio al organismo

autónomo Jefatura Central de Tráfico. Desde ese momento la gran mayoría de los funcionarios que componían la escala ejecutiva de este organismo empezó a realizar, tras los oportunos cursos de formación los exámenes para los aspirantes al permiso de conducción. Posteriormente, la Ley 30 de 1984, de 2 de agosto, de medidas para la reforma de la función pública, suprimió dicha escala, a mi juicio con bastante miopía, careciendo de una visión de lejanía que quizá ahora estamos pagando, integrándose los componentes de esa escala en la administrativa de organismos autónomos de grupo C, por lo que a partir de entonces la función de examinar podía ser ejercida por cualquier funcionario de la Administración general del Estado, careciendo de preparación previa en esta materia, que hasta entonces se conseguía al superar las oposiciones de ingreso en la escala ejecutiva de Tráfico.

Después de esa introducción vamos a concretar un poco la cuestión de la huelga de examinadores. Durante los días 3 y 15 de diciembre de 1999 se produjo la primera huelga de examinadores con un seguimiento de 86,6 por ciento del personal el primer día y del 82,9 el segundo día, el 15. La huelga se desconvocó el día 15 por la noche. Las reivindicaciones, en síntesis, eran las siguientes: Primero, garantizar la subida de un nivel de complemento de destino en los términos que iba a ser aprobada en la próxima reunión de la mesa de retribuciones y empleo del día 16 de diciembre de 1999; segundo, facilitar copia del informe favorable de la Dirección General de Tráfico a la enmienda del Grupo Socialista en el Senado para volver a crear la escala ejecutiva de técnicos de Tráfico e impulsar su creación; tercero, impulsar durante el año 2000 la revisión de los complementos específicos como consecuencia del proceso de evaluación de riesgos laborales; cuarto, hasta tanto se produjera la evaluación de estos riesgos laborales, incluir en los pliegos de condiciones técnicas que hayan de regir las pólizas de seguros para el personal del organismo, los riesgos específicos de los funcionarios que ejercen la tarea de exámenes para obtención del permiso para conducir; quinto, impulsar la fórmula

de la productividad por objetivos, estudiando su implantación en el año 2000 en determinadas áreas estratégicas del organismo, entre ellas la de exámenes o pruebas para la obtención de permisos de conducción; sexto, informar cuando se disponga de alguna novedad en estos puntos, a la persona designada por el comité de huelga; séptimo, la creación de 25 puestos de examinador por año durante los cuatro años siguientes (los primeros 25 puestos ya fueron inmediatamente creados en el año 2000); octavo, fijar que el incumplimiento de cualquiera de los puntos anteriores, en especial el apartado primero, liberaría al comité de huelga de los compromisos adquiridos. Esta huelga fue desconvocada tras adoptarse un acuerdo en el que se garantizaba la subida de un nivel en el complemento de destino de los puestos de examinador, examinador coordinador, coordinador especialista e instructores de formación vial, así como la modificación del complemento específico de jefes de sección de formación vial. Asimismo se acordó impulsar en el primer trimestre del año 2000 la subida de un segundo nivel de complemento de destino en las mesas correspondientes y en los términos acordados con los representantes sindicales. Igualmente se acordó impulsar durante el año 2000 la revisión de los complementos específicos como consecuencia del proceso de evaluación de riesgos laborales, riesgos que se incluirían en las pólizas de seguros para el personal del organismo. También se estudiaría una fórmula de productividad por objetivos. En dicho acuerdo se añadía que el incumplimiento de cualquiera de los puntos anteriores liberaría al comité de huelga.

Se estudió por esta dirección general la creación de una escala integrada por examinadores y otros funcionarios con cualificaciones similares, aunque finalmente no se estimó incluirla en la Ley de Medidas de Acompañamiento a la de Presupuestos Generales del Estado del año 2000, por cuanto necesitaba el informe favorable de los ministerios competentes en la materia; no obstante, el presidente de la Asociación de Examinadores de Tráfico fue recibido por el secretario de Estado para la Administración pública, quien manifestó que no estimaba necesaria la creación de una escala ya desaparecida, pudiéndose resolver la cuestión con la creación del puesto de ejecutivo de Tráfico u otro similar en la relación de puestos de trabajo del organismo. El colectivo de examinadores consideró que no se habían cumplido los acuerdos de la huelga del año 1999, por lo que nuevamente llamaron al paro en el presente año. La reunión de examinadores e instructores de formación vial celebrada en Madrid el día 2 de junio del año actual decidió la convocatoria de huelga, cuyas jornadas serían los días 10, 11, 12, 17, 18, 19, 24, 25 y 26 de julio de 2001, reivindicando la adecuación de la cuantía del complemento específico a lo establecido en el artículo 23 de la Ley 30/1984, la creación de la escala ejecutiva de técnicos de Tráfico, la aprobación e implantación de un sistema de protección eficaz en el

trabajo, establecer un sistema de productividad por objetivos y modificar la ficha de exámenes, haciendo constar firma del examinador. Puede observarse que las nuevas reivindicaciones son muy similares a las de la huelga anterior, aunque en éstas ha desaparecido la petición de aumento de puestos de trabajo de examinador. Estas peticiones fueron puestas en conocimiento de la Dirección General de la Función Pública y contestadas al secretario del comité de huelga, en el que se hacía un recordatorio del incremento que había supuesto para este colectivo en el complemento de destino, a la vez que se convocaba al comité de huelga a una reunión el día 21 de junio para las negociaciones de representantes de la Administración y del citado comité. La Administración mantuvo que la adecuación del complemento específico que se proponía ya estaba recogida en el acuerdo de desconvocatoria de la huelga de 15 de diciembre de 1999 y quedó vinculada a un proceso de evaluación de riesgos laborales por puestos de trabajo. Por tanto, se había producido el impulso a que se comprometió en el año 1999 y de esta forma se estaba rompiendo el acuerdo a que se llegó en este punto en dicho año. Sobre la creación de la escala ejecutiva de técnicos de tráfico, que era otra de las reivindicaciones del comité de huelga, por parte de la Administración se manifestó que en principio era compartida por este organismo y prueba de ello era la propuesta de inclusión en la Ley de Medidas de acompañamiento a los presupuestos para los años 2000 y 2001, aunque se estaba estudiando la fórmula sugerida por el secretario de Estado para las Administraciones públicas, no entendiéndose por tanto cómo puede vincularse una huelga a una reivindicación sobre un tema que es apoyado e impulsado por el propio centro directivo cumpliendo el acuerdo de 1999.

El tercer punto de las reivindicaciones era la implantación de un sistema de protección eficaz que garantizase la máxima seguridad en el trabajo. La Dirección General de Tráfico ha contratado un seguro de accidentes que cubre a todo el personal que presta servicios en la misma, con una cobertura de hasta 8 millones de pesetas, incluido por tanto el colectivo convocante, durante las veinticuatro horas del día, sean accidentes laborales o comunes. El establecimiento de un sistema de productividad por objetivos para el área de exámenes es algo que se está estudiando por parte del organismo para las áreas estratégicas, entre las que se encuentra la citada. La aplicación de este nuevo sistema irá vinculada a planes de calidad en la prestación del servicio al ciudadano y al necesario incremento en la partida presupuestaria que actualmente tiene aprobada el centro directivo. Como última reivindicación del colectivo de examinadores estaba la modificación de la ficha de examen, en la que se pedía la inclusión de firma del examinador, frente a la ficha actual en la que consta firma de la persona que examina. La dirección general desconocía las razones por las que a juicio del

comité de huelga sólo estarían legitimados para firmar dicha ficha los examinadores, es decir, quienes ocupasen un puesto de examinador, y no otros funcionarios, que a tenor de la normativa de aplicación y de su preparación técnica podrían realizar este cometido, tal y como viene haciéndose en la actualidad. En este punto la Administración no estaba conforme con modificar la ficha de exámenes en la forma pretendida.

Terminada esta reunión, el comité de huelga manifestó que no se daban las circunstancias necesarias para desconvocar la huelga. El primer día de huelga, es decir, el 10 de julio, la incidencia en el total nacional fue del 81,3 por ciento, mientras que el último día, 26 de julio, fue el 76,9 por ciento. El personal que no secundó la huelga desarrolló su actividad de manera habitual, atendiendo las demandas de exámenes teóricos y de destreza y las pruebas prácticas en función del personal disponible. Esta huelga contó con el rechazo de las organizaciones sindicales, hasta tal punto que los sindicatos USIAP-USO y Comisiones Obreras emitieron dos notas informativas que fueron difundidas a todos los funcionarios del organismo, por entender que no era el ámbito corporativo la mejor vía para intentar dar respuesta y solución a los problemas de los empleados públicos. En el mes de septiembre, en concreto el día 10, el secretario del comité de huelga comunicó la convocatoria de una nueva huelga a partir del día 24 de septiembre, manifestando que las jornadas de huelga serían los días 24, 26 y 28 de septiembre, 1, 3 y 5 de octubre y, a partir de esa fecha, todos los martes y viernes restantes, con reivindicaciones coincidentes con las esgrimidas para justificar la huelga del mes de julio. La Dirección General de Tráfico se ratificó en las actuaciones practicadas y en los criterios emanados como consecuencia de la misma. Se entendía que atender las reivindicaciones en el sentido que planteaba el comité de huelga suponía devaluar el papel de los legítimos representantes sindicales de los empleados públicos del organismo, quienes tienen competencia para debatir las pretensiones de ese colectivo al igual que las del resto de los empleados públicos. Esta situación de huelga que se pretendía tendría efectos que alcanzan no sólo al propio organismo y a la actividad administrativa que le corresponde, sino también a los ciudadanos, que van a verse privados de la posibilidad de que la Administración evalúe los conocimientos adquiridos a través de la enseñanza en escuelas particulares de conductores, y al sector de estas escuelas, constituido en general por pequeñas empresas con poca capacidad para soportar largos periodos de inactividad.

El 19 de septiembre se consiguió un acuerdo entre el comité de huelga y la Dirección General de Tráfico para aplazar el inicio de la huelga hasta el día 31 de octubre, invitando a un miembro del colectivo convocante para que estuviera presente en calidad de oyente en la mesa del plan integral de recursos humanos que se realizaba con las organizaciones sindicales para los

temas que afectaban a sus puestos de trabajo, cuyo inicio estaba fijado para el 1 de octubre. Con fecha 5 de octubre, el secretario del comité de huelga manifestó a esta dirección general diversas consideraciones en relación con la reunión de la mesa del plan integral de recursos humanos celebrada el día anterior, respondiéndole la dirección general que con las actuaciones practicadas se había cumplido el acuerdo alcanzado el día 19 de septiembre con el comité de huelga. El 26 de octubre el secretario del comité de huelga manifestó que el colectivo convocante había decidido modificar el apartado segundo de la convocatoria de huelga en cuanto a las jornadas, que quedarían fijadas en los siguientes días: 13, 14, 15, 16, 19 y 20 de noviembre y 11, 12, 13, 14, 17 y 18 de diciembre del año 2001. El día 5 de noviembre se mantuvo una reunión entre el organismo y el comité de huelga, en la que se informó de los acuerdos alcanzados con la representación sindical en la mesa integral de recursos humanos y que afectaban al colectivo convocante y que, en resumen, eran: Primero, la creación del puesto de ejecutivo de Tráfico con un nivel 18, superior al que tienen en la actualidad y con un complemento específico que también suponía un aumento de alrededor del 5 por ciento en sus retribuciones; la modificación de los puestos de examinador, examinador coordinador, aumentándoles el complemento específico; la modificación del complemento específico del puesto de instructor de formación vial, lo que suponía para todos un ligero aumento en sus retribuciones, asimismo, se acordó que se llevaría a cabo una propuesta de productividad estructural en las áreas estratégicas del organismo, entre las que se encuentra el área de exámenes. Se acordó también llevar a cabo las evaluaciones de riesgos de los puestos ocupados por el colectivo convocante, a efectos de poder modificar el complemento específico, y procedía a aumentar la cobertura del seguro de riesgos. Esta reunión, que terminó a las 23,55 horas de dicho día, se levantó sin acuerdo y por tanto sin desconocatoria de la huelga, puesto que el comité solicitaba un compromiso formal del organismo para la consecución dentro del año 2002 de los puntos señalados anteriormente. Dicho acuerdo no podía ser firmado por la Dirección General de Tráfico, puesto que el organismo sólo tiene competencias para trasladar los mismos a los ministerios de Hacienda y de Administraciones Públicas, que son los que deben aprobar todas las modificaciones expuestas a través de la Comisión interministerial de retribuciones. Por fin, con fecha 6 de noviembre, el secretario del comité de huelga informó a la Dirección General de Tráfico que, valorando los perjuicios que pudieran derivarse para los administrados por las jornadas de paro previstas, se había adoptado la decisión de desconvocar todas ellas, en la confianza de contribuir a la paz social y a la espera de resultados concretos de la propuesta realizada por la Dirección General de Tráfico en la mesa general de recursos humanos.

Muchas gracias, señorías, por su atención. Estoy dispuesto a contestar a las preguntas que me quieran formular.

El señor **PRESIDENTE**: Grupo solicitante de la comparecencia, señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Buenos días, señor presidente, señorías. Señor director general de Tráfico, bienvenido a esta Comisión. Le agradecemos la información que acaba de exponernos acerca de una situación conflictiva que de manera endémica se viene produciendo en el entorno de su dirección general.

De su propio relato, señor director general, se deducen muchas cosas. Se deduce en primer lugar que hay una situación de conflictividad desde hace ya más de un año en lo que se refiere a sus relaciones con un grupo de funcionarios de su dirección general, en este caso los examinadores de Tráfico. Ha habido una serie de huelgas que usted mismo nos ha estado relatando, tanto en lo que se refiere a su seguimiento como en los contenidos y reclamaciones que eran objeto de ellas. Ha mencionado usted por lo menos cuatro o cinco huelgas convocadas y ha indicado que la mayor parte de ellas han tenido un seguimiento superior al 70 por ciento, y en algunos casos hasta próximo al 90 por ciento. Lo primero que quisiera subrayar es que este tipo de huelgas constituye el síntoma de algo. Esa es la cuestión fundamental que nos ha impulsado a nosotros a traer esta cuestión aquí, al Congreso, a esta Comisión, y pedir su comparecencia. ¿De qué es síntoma este conjunto de huelgas que se repiten, se vienen produciendo reiteradamente en el entorno de su dirección general? Evidentemente hay una serie de reclamaciones. Nosotros no entramos en lo que se refiere a las reclamaciones más específicamente propias de lo que puede ser la lucha sindical, la lucha corporativa o la defensa de intereses profesionales; esta no es cuestión que competa ni a este grupo ni que competa tampoco, pienso yo, a esta Comisión. A nosotros nos compete una cuestión mucho más profunda y fundamental, y a partir de ahí se tiene que deducir la solución de este conjunto de problemas. Hay problemas de carácter económico, de carácter laboral en el sentido más estricto de organización del trabajo, de organización de ese trabajo, de organización de las escalas o no escalas de funcionarios. A todo esto nos vamos a referir, señor director general, pero quiero en primer lugar que quede bien claro que nosotros lo que traemos aquí no es un problema estrictamente sindical, que no es el ámbito de debate de esta Comisión. Aquí traemos lo que es el síntoma de un problema mucho más profundo y que afecta mucho (desde ahí queremos nosotros plantearlo) a la seguridad vial y a la seguridad de las vidas y de las personas que circulan por nuestras carreteras. Este es el tema. Es desde ahí desde donde nosotros vamos a juzgar la actuación de su dirección general y del Ministerio de Interior en su

conjunto. Es verdad que en una sociedad como la actual, cuando la inmensa mayoría de las personas acuden a obtener este tipo de licencias para conducir, puesto que son necesarias para la vida cotidiana, cuando se produce esta situación masiva, cuando en definitiva tiene Tráfico la capacidad de decidir quién tiene y quién no tiene una licencia para conducir, adquiere una relevancia importantísima quiénes son los examinadores, cómo están retribuidos también, por supuesto (yo no quiero en este sentido desvalorizar esas cuestiones), pero fundamentalmente cómo se están haciendo los exámenes y quiénes son los examinadores, qué capacidad, qué titulaciones, qué formación tienen, cómo están organizados. Esta es la cuestión.

La formación de conductores que es —repito— fundamental para que haya una buena seguridad vial, tiene o debe tener cuatro elementos imprescindibles y que deben ser muy cuidados por su Dirección General de Tráfico: primero, en lo que se refiere a los centros, a las academias, a su personal, a las instalaciones, a los profesores, a los directores. Todo esto sabe S.S. que fue objeto de enmiendas por nuestro grupo en el proyecto de ley de Tráfico, que está finalizando ya su trayectoria en las dos Cámaras que componen Las Cortes Españolas. En primer lugar, por lo tanto, centros y academias. Esto es muy importante para definir la preparación de los conductores. En segundo lugar están los contenidos pedagógicos y didácticos y los medios o instrumentos con que se cuenta para la formación de los conductores. ¿Qué es lo que predomina aquí, señor director general de Tráfico, los elementos informativos sobre aspectos técnicos y reglas o los elementos formativos también para adecuar conductas y para evitar que se produzcan muertes o accidentes, en términos genéricos, en la carretera, donde la densidad de tráfico cada vez es mayor? Tenemos además que resaltar la situación que padece nuestro país en lo que se refiere a siniestralidad, porque estamos entre los países de mayor siniestralidad de Europa, lo cual implica que este conjunto de elementos que estamos tratando son muy relevantes para reducir también la siniestralidad, para impedir que se produzcan accidentes. En tercer lugar, dentro de lo que debe ser supervisado respecto a la faceta de concesión de licencias o de autorizaciones para tener un vehículo, para conducir un vehículo en una carretera, están también los propios exámenes o evaluaciones que permiten adquirir el permiso de conducir. Este es el punto donde está situado en este momento el conflicto. Finalmente tendríamos que considerar también en este conjunto de elementos concurrentes para una buena formación de los conductores la faceta del reciclaje, de la recuperación, de la actualización y, si usted me apura, también una nueva que habrá que ir pensando en incorporar, cuál es la que se refiere a aquellas medidas reeducadoras que el proyecto de ley de tráfico prevé y que deberán ser articuladas, pero en este momento no sabemos cómo serán. Este es el con-

junto de elementos que debe considerar la Dirección General de Tráfico, este es el conjunto de factores que harán que la formación de los conductores sea o no sea una formación adecuada.

Pues bien, en relación a los exámenes tendremos que ver (este es un punto muy importante, señor director general) qué es lo que está ocurriendo, en qué se basa ese conflicto endémico que afecta en primer lugar a los examinadores, en segundo lugar al contenido de los exámenes, aunque eso no forma parte del conflicto, pero sí de nuestras preocupaciones, y en tercer lugar a la duración de los exámenes que hacen estos examinadores. Esto es también algo que está implicado en el fondo de la huelga; quizás esto debiera ser considerado, pero nosotros sí lo consideramos, mucho porque la duración del examen viene a determinar también la seriedad del examen; es una cuestión de contenidos, de procedimientos y de tiempo. Todo esto configura la seriedad o no de los exámenes que se hacen para la obtención del carné de conducir.

En lo que se refiere a los examinadores, la primera cuestión que está planteada es que su número es insuficiente. Esto lo vienen diciendo los propios examinadores, pero es también un clamor popular. Sabe S.S. que uno de los problemas que está planteado precisamente es que por falta de número de examinadores no se pueden hacer exámenes en número suficiente a la demanda que existe en este momento por parte de muchos ciudadanos que quisieran obtener el carné de conducir. Este es un cuello de botella que tiene su dirección general, respecto al cual S.S. no ha dicho nada; pero esta es una cuestión clave. Nosotros hemos planteado enmiendas a este proyecto de ley de presupuestos sobre el número de examinadores y reiteramos la necesidad de su incremento, porque efectivamente esto está combinado con la duración de los exámenes; después hablaremos de esto. El segundo problema que afecta a los examinadores en política de seguridad vial (estoy hablando siempre desde esta perspectiva, por lo tanto no entienda usted que vengo aquí a hacer ninguna resonancia de carácter sindical o de carácter corporativo; esa no es mi intención, yo lo estoy formulando desde la perspectiva de la seguridad vial) es la formación. ¿Cuál es la formación, el nivel académico de estos examinadores, cuál es el origen profesional y funcional de estos examinadores? Su señoría lo sabe mejor que yo. Su señoría sabe que ustedes hacen una recluta, por llamarlo de alguna manera, de carácter general dentro de cuerpos generales, según la definición que hace la Ley de la Función Pública, incluso de algunos sectores de la función pública, de conductores del antiguo Parque Móvil, etcétera. Se hace ahí una recluta y de ahí sale un conjunto de personas a las cuales se las estampilla y se las considera con un pequeño curso examinadores de Tráfico. Son funcionarios, en general, de niveles C, D, muy pocos de nivel B y desde luego ninguno de nivel A. Estamos considerando que la función de examinar y conceder la

licencia para conducir es suficientemente importante a estas alturas para que estemos pensando también en la necesidad de elevar los niveles formativos de este tipo de funcionarios. Por eso le digo que el nivel académico también es otra faceta que hay que considerar aquí. No va esto en desprecio de la formación y de la capacidad de muchos examinadores actuales que no tienen niveles universitarios, tampoco es cuestión de transformarlo todo en nivel universitario, pero es muy importante que consideremos que en España hay suficiente número de licenciados universitarios especialistas en formación profesional superior que podrían estar capacitados para hacer ésta y otras funciones necesarias en Tráfico.

El contenido de los exámenes es el otro elemento que yo le quería resaltar, en la medida en que como consecuencia de la regulación se desatienden elementos propios de la seguridad vial en los contenidos de estos exámenes. Finalmente, la duración de los exámenes es más bien corta y tiende al acortamiento, como sabe perfectamente S.S. En la medida en que no tenga un número suficiente de examinadores la tendencia será a que sea cada vez más corta la duración de estos exámenes. Obviamente, menor duración de los exámenes es menor posibilidad para verificar la capacidad del conductor que se somete a examen, haciendo una evaluación obviamente superficial, carente de rigor y desde luego, como dicen algunos, con una idea fundamentalmente (yo no lo he creído así nunca) subyacente, que es que su dirección general es una dirección general fundamentalmente recaudadora, más que prestadora de servicios. Es curioso que se tenga esa percepción de la Dirección General de Tráfico. En lo que se refiere a los examinadores, según el reglamento general de conductores, el tiempo mínimo para realizar la prueba debe ser de veinticinco minutos. Pues bien, esto permitiría hacer como mucho dieciséis exámenes a un examinador trabajando ocho horas de verdad; ya es mucho pedir que se trabajen ocho horas diarias exactas, sin que falte un minuto. Si tenemos en cuenta que además hay una directiva comunitaria, de 14 de septiembre del año 2000, donde se especifica la necesidad de incorporar entre los tiempos del examen los aspectos relativos a su preparación y su conclusión, evidentemente ustedes están tratando de forzar el desarrollo de exámenes a una velocidad inadecuada, superior al que cualquier examinador podría hacer, forzando soluciones que son incluso peligrosas para la propia seguridad vial de manera indirecta.

Resumiendo (y voy acabando, señor presidente), como faltan examinadores, la Dirección General de Tráfico ha adoptado las siguientes medidas (lo que le voy a decir es con absoluta seriedad, desde el punto de vista además de los posibles efectos que todo esto puede provocar respecto a la seguridad vial). En primer lugar se ha intentado reducir la duración de los exámenes a menos de veinticinco minutos. En segundo lugar, no se realizan determinadas pruebas, por ejemplo, la prueba G

y la prueba H para permisos A-1 y permisos A y algunas otras pruebas que son de carácter obligatorio. Esto supone degradar efectivamente las pruebas, hacerlas inoperantes, ficticias y conceder licencias de conducción de modo irresponsable. Por otra parte se ha desatendido la inspección de los centros de reconocimiento y de enseñanza. Parece que se hacen muy pocas inspecciones a los centros de reconocimiento y a los centros de enseñanza, salvo las inspecciones iniciales para la puesta en funcionamiento de este tipo de actividades. Por otra parte se ha intentado habilitar apresuradamente examinadores. Usted nos dirá de qué manera ha sido esto, porque son cosas de las que se habla, y su responsabilidad es clarificarlas. Por último, se ha iniciado la privatización de ciertas actividades relacionadas con los exámenes de tráfico. La obtención de licencias de conducir ciclomotores se ha privatizado, igual que los cursos de profesores de formación vial; se anuncia que se van a privatizar los exámenes de conducir. Esto desde luego conviene que quede suficientemente claro y se despeje, porque sería realmente inadmisibles que una función de verificación de condiciones, de requisitos desde la perspectiva del poder público, desde la perspectiva de lo que debe ser una actuación administrativa adecuada, quedara en manos de particulares que, aun respetando sus capacidades y sus niveles de preparación, sin embargo, no pueden ser responsabilizados de la realización de una misión de este carácter, de comprobación y verificación de condiciones para la obtención de una licencia de carácter público. Así que nos encontramos con que finalmente este conjunto de elementos, de problemas, que tratan de paliar la falta de examinadores, que tratan de cubrir lo que no quiere gastarse la Dirección General de Tráfico, está originando una serie de desajustes que —repito— se expresan como síntoma en estas huelgas de los examinadores, que es como yo las quiero contemplar y analizar.

Evidentemente, nosotros hemos adelantado también algunas soluciones. Su señoría me dirá: Ustedes quitaron la escala ejecutiva y ahora quieren volver a ponerla.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Estoy terminando ya. También quiere, también quieren ustedes poner una escala ejecutiva, lo que pasa es que no le dejan. Nosotros hemos comprobado que las cosas han evolucionado desde el año 1984 hasta nuestros días. A ver si nosotros vamos a estar atados por las decisiones de un Gobierno socialista para toda la eternidad. En aquel momento se pensó que era lo bueno aquello y ahora pensamos que lo adecuado para el desarrollo del sistema de tráfico actual, para el desarrollo de nuestra sinistralidad vial, que es altísima, es la creación de una escala ejecutiva de especialistas en seguridad vial. Nosotros decimos escala ejecutiva de especialistas, una escala

que integre una pluralidad de especialidades, no solamente de examinadores; mientras que ustedes están intentando hacer el punto ejecutivo, yo no sé cómo llamarlo, crear un puesto de carácter pluridisciplinar en sí mismo, lo cual es mucho pedir, porque en realidad ustedes siempre están buscando la solución de no tener que ampliar personal, haciendo más versátil, más pluridisciplinar a una persona, al examinador. Esta no es la solución. La solución consistirá en hacer más complejas las soluciones, porque el problema es realmente más complejo. Así conseguiremos (este es el objetivo que creo que debíamos tener todos) tomar medidas de todo tipo, y esta es una de ellas, la de los exámenes y los examinadores, que permitan mejorar la seguridad vial de nuestro país, que es el objetivo fundamental.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Resto de los grupos que deseen intervenir? **(Pausa.)** Por el Grupo Mixto el señor Aymerich.

El señor **AYMERICH CANO**: Muy brevemente. Quiero hacerme eco de lo que es un clamor en este momento en la sociedad, de la preocupación y del malestar que crea esta huelga de examinadores. Es una huelga de examinadores en la que los propios funcionarios están poniendo de manifiesto que hay un número escaso de examinadores, que hay cierto intrusismo dentro de este sector y en la que (suscribo lo que me ha acaba de decir el portavoz que me ha antecedido en el uso de la palabra) tenemos unos examinadores con una preparación deficiente y con un sistema de reclutamiento que deja también bastante que desear; fruto de esto es una remuneración también insuficiente. Esto crea malestar, en primer lugar por el tipo de exámenes. Yo aquí querría, señor director general, que me contestase a qué se refiere la productividad. ¿Productividad quiere decir suspender a muchos aspirantes a obtener esa licencia o licencias de conducción para que tengan que volver a matricularse? ¿A qué se refiere en concreto la productividad? Hay malestar lógicamente también por la huelga. Estamos ante un ejemplo más de a dónde nos lleva esta política de déficit cero, de estreñimiento inversor del Gobierno, que afecta, como veremos después en su posterior comparecencia, a las infraestructuras, pero que está también afectando de una forma ya muy notable a lo que es la estructura propia de la Administración y a lo que son servicios que la Administración debía prestar con normalidad en un país avanzado y en condiciones muy distintas a como se viene haciendo en este momento. Se crean estas condiciones, se crea este malestar y se crea por tanto el clima idóneo para justificar posteriores privatizaciones, frente a las que siempre estará el Bloque Nacionalista Gallego.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Mi cordial saludo de bienvenida ante la Comisión al señor Muñoz-Repiso, director general de Tráfico.

Mi grupo en este problema que plantean los examinadores de Tráfico ha estado siempre en una línea de apoyo a aquellas medidas que, vía presupuestos, vía iniciativas legislativas dentro de esta Cámara, haya presentado el Ministerio del Interior, competente por la Dirección General de Tráfico en esta materia, para que solucionemos los problemas entre todos con la mejor buena voluntad.

Señor director general, las medidas que usted ha venido tomando han sido correctas para solventar un problema de una limitación de medios que una política general presupuestaria le viene a usted imponiendo. Todo ciudadano que paga a la Administración pública unas tasas por obtener un servicio, en este caso obtener un carné de conducir o un permiso de conducir, eso conlleva una prestación de un servicio por la Administración de calidad y dentro de las demandas de la sociedad. Aquí está el núcleo fundamental que hay que atender: el ciudadano que paga unas tasas por obtener un servicio de la Administración, y este servicio se consigue a través de una intermediación, que son los examinadores; hay otra línea, que es la de las escuelas o academias de conductor para aprender a conducir y obtener el carné. Lo que no puede al final es haber un peloteo entre el sector examinador y el sector formador de las escuelas o academias de conducir, ya que el ciudadano no solamente está pagando una tasa que es mínima si se compara con los costes y gastos académicos o de escuelas para obtener el carné de conducir, que es donde se forman. Aquí está el binomio, escuelas de conducir —examinadores, y la Dirección General de Tráfico con el apoyo de las fuerzas políticas hemos de tratar de resolver el problema. Mi grupo sabe usted que había presentado también una enmienda que ha sido aceptada en el Senado para este proyecto de ley de modificación de la de Tráfico y Seguridad Vial, a los efectos también de incluir un reglamento para las escuelas de conducir, que se ha aceptado finalmente la semana pasada en el Senado. Procede entonces que también sobre los examinadores haya un reglamento que pueda permitir al órgano superior, como es la Dirección General de Tráfico, hacer las evaluaciones de este personal, hacer las inspecciones. Está faltando muchas veces la definición del ratio de eficacia que tienen los examinadores, saber qué cantidad de alumnos suspenden, qué número sobre alumno de repeticiones se les exigen. Yo tengo cifras obtenidas a través de academias de conducir, de alumnos que han pagado su tasa y la han renovado cuando se les acaban los plazos correspondientes. Es difícil entender que para obtener un carné de conducir una persona psíquicamente normal, con informes médicos, haya llegado hasta nueve, diez y doce pruebas de examen; o es rematadamente tonto o incapaz de coger un volante y de conducir o algo pasa.

Hay una patología del suspenso, cosa que en los colegios y en las universidades se evalúa. Esto traslada hacia el exterior una imagen no deseable de ningún servicio público y que todos tenemos que corregir.

Mi grupo está dispuesto a apoyar en esta línea, señor director general, cualquier sugerencia que permita por una vía de reglamentación resolver estos temas y por una vía presupuestaria enfocar lo siguiente. El tema de los examinadores viene de lejos. Los que tenemos muchos lustros, como es mi caso, obtuvimos el carné de conducir examinándonos con ingenieros de la Delegación de Industria, donde estaba entonces radicada la capacidad de examinar a los que llegábamos. Fui examinado por ingenieros incluso de la Delegación provincial de Industria; allí por las razones que fueran (no sé si se le dará más importancia ahora, como el señor Mayoral lo plantea, a la seguridad viaria) los ingenieros le daban más importancia al motor y que no se calara el coche por alguna razón. A partir de ahí hemos tenido una evolución de los examinadores para los permisos de conducir.

Hoy uno de los problemas —ahí también va a tener usted nuestro apoyo— es aumentar el número de examinadores, cumpliéndose por supuesto las garantías de calidad para ellos, las garantías de evaluación que deben tener y sobre todo porque nos vienen más. Una de las válvulas de escape que hemos tenido hasta ahora para la obtención del carné de conducir era el ejército. La obtención del carné de conducir de los soldados del reemplazo obligatorio, los que hacían la mili, era habitual. Desaparecida la mili, se le ha quitado a una serie de miles de españoles la obtención curiosa del carné de conducir, que era una gran apetencia en el cuartel y que la vía militar les permitía. Esto drenaba también una presión dentro del sistema. Vamos a tener en cuenta que a partir ya de un ejército profesional no van los chicos a la mili y una de las metas que se apuntaba todo el mundo era sacarse el carné de conducir, porque el ejército necesita conductores, por una obviedad. Desde luego el ratio de exámenes por soldado era muy superior al ratio de exámenes por civil, era una cosa curiosa que yo he obtenido. No se puede entonces pensar que los que iban a la mili eran más hábiles y más listos que el otro que iba por una academia normal de conducción, que se veía sometido a un promedio a veces de cuatro y seis exámenes para obtener el permiso de conducción.

Tengo algunas noticias. A mí me ha llamado la atención, como a usted, señor director general, que en las primeras reivindicaciones de los comités de huelga se pusieron unas exigencias de aumentar el número de examinadores por año —usted ha citado la cifra de 25— y después en otras reivindicaciones de los comités de huelga desaparecen, cosa curiosa. Yo desearía que la Dirección General de Tráfico resolviera este problema sin caer en la situación de hace años de AENA con los controladores de tráfico aéreo (y ya me entiende el señor

director general), en la que se produjo una endogamia interna y una verdadera situación de poder. Después a la Administración del Estado le cuesta penetrar, sobre todo si la huelga paraliza servicios públicos fundamentales e importantes. Me gustaría conocer qué aumento estima el señor director general de la actual plantilla total nacional de examinadores, sobre esta cifra que yo comenté de 25. Yo tengo algunas noticias de que el señor director general en alguna intervención puede haber reconocido un déficit en este momento actual de 175 examinadores, a los que habría que sumar aquellas cifras de exigencia de la Directiva comunitaria 2000, más estos contingentes que nos van a llegar de los que ya no pueden obtener el carné de conducir vía Fuerzas Armadas, de la mili obligatoria, porque lo tengan que hacer por ese otro camino. En cualquiera de los casos nosotros, señor director general, estamos en la línea en que usted está tratando de resolver estos problemas de un auténtico servicio público; además con la implicación de tasas y la obligación de calidad y de las inspecciones el propio organismo tiene que inspeccionar los sistemas, porque no se puede tener ningún colaborador intermedio, ninguna instancia intermedia, como pueden ser las academias o escuelas de conducir y los examinadores sin que haya un componente de inspectores de la Dirección General de Tráfico que inspeccionen a estos dos puntos neurálgicos de todo el sistema, una evaluación de estos propios evaluadores ante el ciudadano común. Por todo lo demás no tiene más que el testimonio de nuestra colaboración, señor director general.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular la señora Torme.

La señora **TORME PARDO**: También le agradecemos su comparecencia al director general de Tráfico y los datos que nos ha manifestado aquí, en los que ha hecho un repaso histórico de cuáles han sido las reivindicaciones por parte del colectivo de examinadores, analizando además las causas de este conflicto que ha surgido —hemos tenido también recientemente una nueva convocatoria de huelga— y remontándose a la evolución que ha habido en los últimos años, incluso hasta el año 1984. Como ha señalado también el señor Mayoral, ahí precisamente tenemos una de las raíces de este conflicto, una de las principales reivindicaciones, como es el volver a recuperar esa escala ejecutiva de Tráfico. En este sentido, el señor director general nos ha mencionado cuáles son las posturas que ha defendido desde la Dirección General de Tráfico el Ministerio del Interior en esa mesa integral de recursos humanos. Puede ser una buena solución atender esas reivindicaciones, que se pueda recuperar esa escala si efectivamente es la mejor solución; aunque también ha apuntado otra posibilidad, que es la que implica la reclasificación, dentro de las propias relaciones de puestos de trabajo, de los puestos específicos dedicados a examinadores.

Podría ser también otra vía. Habrá que analizarlas, estudiarlas y ver cuál es la que puede prosperar y la que mejor puede atender esta reivindicación.

En relación con este problema de personal, que es fundamentalmente donde se concretan las reivindicaciones, mencionaría los riesgos, las condiciones de trabajo, los complementos específicos, la necesidad de una formación especial para prestar esos servicios de examinar y de formar a las personas que luego van a tener una autorización para conducir. En este caso se ha manifestado aquí también por parte de alguno de los portavoces que desde la Dirección General de Tráfico ahora, al no existir esa escala específica, se haga una selección de personal a través de cuerpos generales a los que luego se les da un curso y empiezan a prestar sus funciones, trasladándose una valoración negativa en que sean funcionarios de los cuerpos C y D, que no tienen titulación universitaria. Con independencia del grupo administrativo a que se pertenezca, si se hace una selección de un personal que tiene interés en formar parte de este grupo de personas que se dedican a prestar esas funciones, si por parte de la Dirección General de Tráfico se ofrece un curso formativo de calidad, no veo que pueda haber un obstáculo para que estas personas tengan una plena capacidad para desarrollar sus funciones, aunque el que haya una formación o un acceso a un cuerpo específico de entrada nos puede hacer pensar que se posee esa formación y esa vocación especial para realizar esas funciones.

En cuanto a la forma en que se están realizando ahora mismo las pruebas, desde luego siempre las peticiones de recursos pueden ser infinitas, ilimitadas; siempre podemos querer que haya más personal, que las pruebas, los exámenes puedan tener una duración máxima, la duración ideal; pero me parecería que los parlamentarios podríamos pecar de irresponsables si afirmáramos que actualmente se están realizando pruebas que no permiten acreditar que la persona que va a ser titular de una autorización administrativa para conducir reúne los conocimientos, las habilidades, todos los requisitos necesarios para conducir, con el daño que ello podría tener en la seguridad vial. Este es un objetivo que todos, por supuesto el Gobierno y en este caso el director general de Tráfico, persiguen. Asimismo todos los grupos lo hemos dejado acreditado en todos los debates, numerosos, en torno a la Ley de tráfico. El objetivo que perseguimos es el de la seguridad vial y desde luego de ninguna manera querríamos que ese gran objetivo, ese valor que todos tenemos que proteger, pudiera ser menoscabado.

En este sentido, también querría aquí hacer referencia y traer a colación el mensaje tranquilizador que en esta misma sala en el debate de presupuestos nos trasladó la subsecretaria. Señaló como posibilidades o peligro que se pudieran privatizar determinados servicios. Habló de cómo ella consideraba que un servicio público como es éste que permite acceder a esa autorización iba a ser gestionado por la Administración. Se podrán

estudiar fórmulas en algún caso más novedosas o siguiendo con los mecanismos que ya existen, perfeccionándolos; pero trasladó ese mensaje muy claro de que se trataba de un servicio público y que iba a seguir teniendo esas características.

Para finalizar, volviendo a hacer una alusión a la Ley de tráfico, tenemos ese objetivo, lo teníamos todos, lo compartíamos, de mejorar la seguridad vial y reducir esos índices de siniestralidad. Todos hemos coincidido que la formación es un elemento clave, porque el factor humano es el principal a la hora de tener una buena conducción y de que no haya esos accidentes o esos índices tan altos de siniestralidad. En el factor humano se incide a través de la formación, bien desde las edades tempranas, la específica en esos centros de formación que permiten acceder al permiso, a la autorización para conducir, o a través de otros mecanismos, como son la reeducación, como es el reciclaje. Pues bien, después de esta tramitación de la ley también se ha visto —en concreto hay una enmienda ahora que se ha introducido en el Senado a instancias del Grupo de Coalición Canaria— en la que se señala que en un plazo de unos meses se tendrá que modificar el reglamento que regula los centros de formación. Aquí queda una tarea importante que compete al Gobierno y que en su desarrollo, en la puesta en marcha de todos los mecanismos que se contemplan en la ley, también se va a incidir, para mejorar los distintos aspectos que tienen que ver con la seguridad vial y en concreto el de la formación. Aquí comparto con el señor Mardones que tenemos ahora mismo dos vías, que son la presupuestaria, que siempre es un importante impulso a todos los objetivos del Gobierno, y la de la reglamentación. Desde luego, soy optimista en que a través de estas vías podamos seguir avanzando en concreto en este aspecto, en el de los centros de formación, los examinadores, la forma en que se realizan los exámenes.

Antes de finalizar querría, al hilo de los datos que ha mencionado el señor director, que nos pudiera hacer alguna valoración o profundizar en alguno de los aspectos que ha planteado. Por una parte, ha señalado como una de las reivindicaciones propuestas por los examinadores representados en el comité de huelga el que se valoraran los riesgos que se pueden presentar en el desarrollo de sus funciones, que pudieran dar lugar a una nueva cobertura de esos riesgos. Me gustaría que nos pudiera decir si desde la Dirección General de Tráfico se ha previsto que se incluyan nuevos riesgos, qué nuevas prestaciones en el seguro que ampara a todo el personal que presta servicios en el organismo se pueden cubrir y si en el caso específico del colectivo de examinadores puede haber un tratamiento distinto al del resto de los empleados públicos. Por otra parte, ha mencionado también que fruto de las reuniones que ha habido entre Administración, comité de huelga y los objetivos que tenía la propia Dirección General de Tráfico (reclasificaciones de algunos de trabajo) se ha dado

lugar a incrementos de los complementos. Querría que pudiéramos tener una valoración de cuál ha sido el incremento de esas retribuciones que ha experimentado el personal examinador en los dos últimos años. Por último, en la huelga de julio no se establecieron servicios mínimos. Ahora había una nueva convocatoria de huelga que al final parece de momento que se ha desconvocado. Quisiera saber si en el caso de que hubiera una huelga de examinadores consideraría oportuno el que se establecieran servicios mínimos. Me parece significativo que precisamente en el comunicado de desconvocatoria de la huelga el propio comité de huelga señalara los perjuicios que puede causar en los ciudadanos. Verdaderamente para avanzar en objetivos siempre es mejor el diálogo, el sentarse a una mesa, estudiar las reivindicaciones, estudiar el modo en que se puede acceder a las mismas, sin perjudicar en este caso a los ciudadanos, que son los que ven menoscabado ese derecho que tienen a examinarse y a tener una autorización para poder conducir.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a los grupos, tiene la palabra el señor director general de Tráfico.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Lo primero que quiero hacer es agradecer a todas las señorías que han intervenido el interés que demuestran en apoyar y ayudar al organismo Dirección General de Tráfico. No crean que sus palabras no van a ser utilizadas por este director general, porque tan pronto tenga su publicación, las utilizaré internamente para que los responsables en materia de Hacienda y de Función Pública vean qué es lo que piensan prácticamente todos los que han intervenido en esta materia. Así que vuelvo a decir que les agradezco su positiva postura. Voy a intentar contestar a todas las cuestiones que se han ido planteando y ser lo más breve posible, por el mismo orden en que se han producido las intervenciones.

El señor Mayoral ha exagerado un poco en cuanto a las huelgas, parece que este colectivo ha estado de huelga desde tiempo inmemorial. Por si no ha quedado claro en mi intervención, ha habido dos huelgas de estos funcionarios. El ha dicho que constituyen un síntoma de algo. El síntoma es que estos funcionarios quieren cobrar más; así de simple y así de llano. Seguramente eso es lo que queremos todos en cada una de nuestras especialidades, lo que pasa es que, como ha apuntado el diputado señor Mardones, cuando un colectivo se cohesionan, llega a la conclusión de que puede yugular alguna actividad social y es consciente de su fuerza, sus reivindicaciones las apoya con más energía y, por qué no decirlo, con violencia. Aunque la huelga sea el ejercicio legítimo de un derecho constitucional, no deja de ser una actuación violenta, especialmente cuando la huelga se hace al margen de las organizaciones sindicales, no sólo al margen de las organizaciones

sindicales sino en contra de la opinión de las organizaciones sindicales, que son los canales previstos en nuestra organización para hacer reivindicaciones, pedir mejoras laborales, pedir mejoras económicas, las que correspondan. Por lo tanto, estamos ante una lucha corporativa de un grupo, asociados en una organización no sindical, que no tiene el carácter sindical, pero que finalmente intenta actuar como si fuera un sindicato. Ése es el planteamiento.

El señor Mayoral decía que afecta a la seguridad vial. Naturalmente, a lo lejos una huelga puede afectar a la seguridad vial, pero no de una forma inmediata; de una forma inmediata, la huelga afecta a las personas que se están preparando para obtener la autorización administrativa para conducir, el permiso de conducción, y afecta a los profesionales de la enseñanza, que, como ya he dicho, en general son pequeñas empresas que no pueden soportar por mucho tiempo la inactividad que supone el que no se estén produciendo exámenes. Lo voy a ligar con otra cuestión: ¿Por qué cuando no hay exámenes no hay personas preparándose para examinarse, para obtener el permiso para conducir y cesa la actividad? No sé si esto es un mal sólo de España o del mundo entero, pero las personas que quieren obtener el permiso para conducir, en el fondo no quieren aprender a conducir, quieren obtener esa autorización administrativa, con el siguiente planteamiento más o menos exacto: Ayúdeme usted a sacar el permiso de conducir, que a conducir ya aprenderé yo. Bajo esa filosofía, cuando no hay exámenes no hay gente preparándose. Si quisiéramos hacer una similitud con el aprendizaje de un idioma, si la finalidad es aprender un idioma porque después uno va a ir a un país extranjero y lo que quiere es entenderse con aquellas personas y no tener una cartulina enmarcada acreditando que sabe aquel idioma, aunque no hubiera pruebas, las personas seguirían intentando conocer ese idioma extranjero.

Prácticamente todos los intervinientes han hablado del nivel de formación de los examinadores, y el señor Mardones, recordando sus años mozos, nos ha dicho que a él le examinó un ingeniero industrial cuando esta competencia la ejercía el Ministerio de Industria. Efectivamente, entonces la competencia la ejercían ingenieros superiores o medios, según el personal que hubiera disponible en cada delegación de Industria, eran funcionarios adscritos a las distintas delegaciones del Ministerio de Industria. Cuando la competencia pasó en el año 1967 a la Dirección General de Tráfico, quien entonces decidiera no decidió pasar el personal examinador de Industria a la Dirección General de Tráfico, al estilo en el que hoy se están haciendo las transferencias a las comunidades autónomas, en las que se transfiere la competencia y también se transfieren las personas que ejercen esa competencia. No fue así y en la Dirección General de Tráfico o en el Gobierno de entonces no se consideró que para la formación básica fuera imprescindible ser ingeniero. Ciertamente, si se pone uno a pen-

sar en todas las asignaturas que componen la formación de un ingeniero industrial y su proyección hacia la calificación de si alguien sabe o no conducir, seguramente cruje un poco la cuestión —perdónenme esta expresión coloquial— porque realmente no es necesario conocer la resistencia de materiales, la totalidad de las asignaturas que finalmente lleguen a dar una mejor formación básica, con independencia de la específica final, para saber si una persona sabe conducir o no. A lo mejor podemos decir que estamos aprovechando mejor los recursos humanos: al no tener ingenieros industriales ejerciendo esta función. Tampoco lo ha defendido el señor Mardones, sino que ha contado su experiencia personal, pero en principio no parece mal que la formación básica sea la de nivel bachillerato y, a partir de ahí, una formación específica —y con eso contesto a todos los diputados puesto que todos han hablado del tema—, que ahora mismo es de dos meses, en los que a estos funcionarios se les enseña criterios de calificación para que los criterios sean lo más unánimes posibles en toda España, se les enseña las formas del trato con las personas y se ahonda aún más la formación que se les exige con un examen previo para acceder al curso de examinadores en materia de conocimientos concretos de normas y señales de circulación e interpretación de las mismas. Parece que hasta ahí la formación es suficiente y la prueba es que quienes hoy obtienen el permiso para conducir (y con esto la señora Torme ha puesto el dedo en la llaga al decir «es que ahora mismo están obteniendo el permiso de conducir personas que no se ha comprobado debidamente que sepan hacerlo), ahora mismo, y desde hace unos años, saben conducir.

Puedo decir al señor Mardones que yo también, como puede ver, voy teniendo canas y también obtuve el permiso de conducir examinado por un ingeniero industrial aquí, en el Retiro de Madrid, en el año 1963, y no sabía conducir. A mí me dieron el permiso para conducir y yo no me atrevía a conducir. Ahora no ocurre eso, la gente que obtiene el permiso para conducir al día siguiente de tener el permiso en el bolsillo se pone al volante de un automóvil y conduce, conduce, naturalmente, sin experiencia, lo que en aviación se llama «horas de vuelo», que solamente se pueden obtener con la práctica, pero sí con los conocimientos básicos del manejo de la máquina, de las normas de circulación, de la interpretación de las señales y de ese qué hacer en cada momento posible conflictivo que se puede producir en la circulación real.

Ha incidido el señor Mayoral varias veces en cuanto al contenido y la duración de las pruebas. Se sigue estrictamente la directiva de la Unión Europea; las pruebas en España duran 25 minutos, que es lo que dice la directiva de la Unión Europea. En cuanto al contenido, se sigue el mismo, o sea, que no hay diferencia con el resto de los países de la Unión Europea. Puedo decirle, y esto sí afecta más al tema de la huelga, que cada exa-

minador para obtención de permisos de la clase B, que es la generalidad de los permisos, examina a 16 aspirantes al día. Son 16 los exámenes, las 16 fichas que se le dan para examinar a 16 aspirantes cada día, y si examinan más lo hace fuera de horario, con una retribución especial, etcétera, por productividad. Efectivamente, la productividad, es una denominación de la ley del año 1984, acertada o no; aunque la verdad es que parece que se aproxima más al sistema de una fábrica o de algo que pueda ser contable y medible, la productividad es uno de los elementos que componen la retribución de los funcionarios. Es una cantidad que no vincula, que no tiene que ser siempre la misma, ni es obligatoria, hay funcionarios que cobran productividad y otros que no, y cada organismo o cada ministerio tiene una bolsa de productividad que distribuye con sólo dos requisitos (no le quiero dar una clase de función pública, pero si quiero que lo recordemos todos), uno, que los criterios deben ser públicos, y otro, que las adjudicaciones de ese complemento de productividad deben publicarse también con sus cuantías. Ésos son los dos requisitos que la ley exige y que supongo que se cumplen en todos los organismos, desde luego sí en la Dirección General de Tráfico.

Cuando hablamos de una productividad por cumplimiento de objetivos, que es a la que queremos ir, estamos diciendo que los funcionarios adquieren el compromiso, en el caso de las pruebas de aptitud, de cumplir el objetivo de examinar a más de esos 16 que está calculado que pueden examinar en jornada ordinaria a cambio de una productividad estructural; además, —en esa línea va, y así ha sido aceptada por los representantes sindicales en Tráfico—, en esos casos imprevistos de enfermedad de un funcionario, que tiene que examinar a esos 16 que ya están convocados, dentro de ese cumplimiento de objetivos se incluye el que, ante esas situaciones excepcionales, el resto de los examinadores pueda atender a esos 16 que no tienen un examinador que compruebe si están efectivamente en condiciones de poder conducir un automóvil y por lo tanto de obtener la autorización administrativa para conducir.

Ha surgido también a lo largo de las intervenciones el número insuficiente de los funcionarios examinadores. Efectivamente, estoy de acuerdo. Me preguntaba el señor Mardones cuál podía ser la causa de que en la primera reivindicación del colectivo en huelga se pidiera aumento y después desapareciera, la única que realmente ha desaparecido, la del aumento. Creo que es bastante obvio, no hace falta explicar mucho, es porque efectivamente la fuerza de estos colectivos la da el ser pocos y el ser indispensables; ser muchos y poder tener relevos o sustituciones no es bueno para determinados fines. No obstante, yo puedo decirles que no hace mucho he tenido una entrevista con el secretario de Estado para la Administración Pública y ayer mismo la secretaria general de la Dirección General de Tráfico la ha tenido con tres subdirectores de la Dirección Gene-

ral de la Función Pública estudiando cada una de las necesidades de la Dirección General de Tráfico, que no son sólo las del personal examinador, sino también otras, hemos visto una actitud totalmente cooperante y creemos que estamos en la línea de resolver esta cuestión, es decir, conseguir tener más personal y poder atender a todas las personas que preparen las escuelas de conductores, que es un derecho legítimo. Finalmente, todas las personas que se preparan en las escuelas particulares de conductores son examinadas a lo largo del año, lo que pasa es que se hace una distribución que a veces puede parecer injusta, se establece un cupo por profesor, sin perjuicio de que un profesor, en función de la propia capacidad del alumno, pueda preparar una semana a cuatro alumnos y otra semana, en cambio, a dos alumnos; desde las jefaturas provinciales de Tráfico se les ponen unos cupos que efectivamente reconozco que en ocasiones pueden cercenar determinados derechos del mundo de la enseñanza libre, que es un mundo sin trabas pues cada centro de enseñanza puede preparar a tantas personas como acudan a ese centro, y unos tardarán más y otros tardarán menos.

Se ha dicho por el señor Mardones que hay personas que han tenido que hacer hasta quince exámenes para conseguir el permiso para conducir. Supongo que el señor Mardones reconocerá que es una situación excepcional, y como tal anécdota lo ha contado, porque realmente la media para la obtención del permiso de conducción es de 1,8 pruebas, es decir, hay muchísimas personas que aprueban a la primera, otras a la segunda, y algunas a la tercera, y cuanto más vamos aumentando, más vamos haciendo una verdadera excepción. Hay gente muy poco dotada y éste es el problema. En el fondo tiene gracia, cuando alguien hace comparaciones y dice «cuántos muertos hay si se cayera un Jumbo cada día esto sería un escándalo», pero es que los parámetros, los niveles o las exigencias para conducir, como una especie de prolongación del derecho de libertad de circulación, son muy bajos, no son los de la aeronáutica, no se exige lo mismo a un piloto que haya de manejar un avión que a una persona que se quiera poner al volante de un automóvil. Efectivamente, hay gente muy poco dotada, que necesita muchas clases, necesita mucha práctica y finalmente consigue el permiso para conducir, y les puedo decir de con alguna duda de si lo debiera o no conseguir, pero entramos ahí en un fenómeno social muy complicado. Por ejemplo, las personas que son sordas tienen una limitación importante, no perciben ruidos del exterior, no cabe duda que son unos conductores más peligrosos que las personas que tienen la audición normal; pero ahí estamos ante un fenómeno de carácter social: ¿Además de ser sordas les vamos a impedir que conduzcan su automóvil? Ésta es la gran pregunta y de ahí la bajada en las exigencias.

Ya quiero terminar. El señor Aymerich ha dicho una palabra que me ha dejado un poco sorprendido, intru-

sismo; yo creo que no hay intrusismo en los exámenes. Los exámenes los realizan ahora mismo todos los funcionarios de Tráfico que ocupan el puesto de examinador en la relación de puestos de trabajo y refuerzan ocasionalmente los funcionarios de la Dirección General de Tráfico, que no ocupan el puesto de examinador pero que han superado el curso para examinador y por lo tanto tienen la formación suficiente. Es decir, nadie que no haya superado el curso de examinador, ese curso de dos meses con un examen previo y demás, realiza pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducción; pruebas teóricas sí, porque se corrigen con una máquina o con una plantilla y no hace falta ser ningún especialista.

La señora Torme ha dicho que quizá sería conveniente la creación de una escala, la creación de un puesto. En ningún caso estamos pensando que los examinadores solamente ocupen ese puesto polivalente de ejecutivo de Tráfico. Los examinadores, los especialistas en educación vial, los especialistas en investigación de accidentes y seguridad vial y los funcionarios que están en los centros de gestión de Tráfico constituyen un grupo de funcionarios especializados de nivel medio que perfectamente pueden constituir un puesto o una escala. Cada cosa tiene sus ventajas e inconvenientes y la verdad es que los especialistas en Función Pública nos orientarán. Ciertamente es que, cuando hay un cuerpo o una escala de funcionarios, los que preparan oposiciones para el ingreso tienen dos ventajas: una, que saben adónde van y qué quieren y por lo tanto ya tienen una actitud especial; y dos, que pasan por la preparación de un programa específico que les da una formación básica a partir de la cual ya se puede partir. También es cierto que la Administración, en general, y desde hace muchos años, tiene la política de no asignar funciones específicas y exclusivas a cuerpos y escalas de funcionarios, porque estamos en lo mismo, finalmente esos cuerpos de funcionarios, si son los únicos que pueden realizar esa actividad encuentran grandes dificultades en cuanto a su dotación, etcétera. Por lo tanto, el hecho de crear un puesto polivalente después de una formación especial quizá tenga sus ventajas, aunque la recluta sea en cuerpos o escalas de carácter general.

Termino ya con la pregunta sobre la valoración del incremento económico que ha sufrido el colectivo de examinadores en los dos últimos años. Aunque dentro de esto que llamamos colectivo de examinadores hay examinadores, examinadores coordinadores, jefes de sección, y por lo tanto no son los mismos puestos, unos han sufrido un incremento de retribución del 3,5; otros, los examinadores coordinadores, del 5,1; otros, del 2,9; además de las revisiones generales de acuerdo con el IPC acordadas para todos los funcionarios.

Ha planteado también la cuestión de la valoración de riesgos. Yo sólo quiero decir que cuando hemos contratado con una compañía de seguros un seguro para todos los funcionarios de Tráfico y han hecho un análisis de

los puestos, los únicos que han destacado como especialmente peligrosos han sido los pilotos y mecánicos de helicópteros, mecánicos de vuelo; cuando han analizado la actividad de los examinadores han considerado que no es de calificar como especialmente peligroso, lo cual se confirma con que, desde el año 1967 cuando la Dirección General de Tráfico viene ejerciendo esta función, no ha habido ningún accidente mortal, y me parece recordar que ha habido dos accidentes graves en estos treinta y cuatro años de actividad. Por lo tanto, no parece una actividad especialmente arriesgada.

En cuanto a los servicios mínimos, efectivamente, en la huelga producida en el mes de julio no se establecieron servicios mínimos. Siempre hemos tenido la duda de la legitimación para establecer servicios mínimos. En España la Ley de Huelga no está desarrollada, hay una sentencia del Tribunal Constitucional orientadora sobre la materia y la gran pregunta es si se considera un servicio esencial para la comunidad la actividad de exámenes de conducción. Yo entendí que en la primera huelga no, puesto que no había ninguna bolsa de personas esperando a examinarse. Si se hubiera producido la huelga que estaba en principio anunciada, ya desconvocada, para este trimestre, se habrían establecido los servicios mínimos, estaba preparado el decreto de servicios mínimos, porque parece que en un lapso de tiempo tan corto dos huelgas seguidas podían efectivamente afectar a ese servicio que se puede considerar esencial y conectado con el de libre circulación como derecho fundamental.

Y nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte de los grupos con la mayor brevedad posible. Señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Señor director general de Tráfico, a medida que le hemos estado escuchando hemos llegado más a la conclusión de que era necesario realizar este control sobre el Gobierno, porque S.S. solamente ha expuesto pretextos y no ha entrado en el fondo de la cuestión en ningún momento, en el fondo de la cuestión que yo le he planteado. Yo no he venido aquí a que me explicara usted el desarrollo de una huelga, sino el motivo de una huelga, y sobre ese particular S.S. no ha dicho nada. Tampoco ha profundizado en el trasfondo de toda esta historia, que por la imprevisión de la Dirección General de Tráfico, por la no dotación del número de plazas suficientes, por la no dotación de la adecuada negociación para retribuciones, ustedes han metido a los ciudadanos españoles en un lío y en un conflicto. Le digo una cosa, si necesita S.S. que le acompañemos para hablar con el cargo correspondiente de Hacienda que le tenga que abrir la llave para tomar decisiones que ustedes no pueden tomar mientras ellos no se la abran, si quieren que le acompañemos para hablar en Función Pública para los mismos efectos, cuente usted con nosotros. Sin embargo, no cuen-

te con nosotros para llamar a los antidisturbios, no cuente con nosotros para transformar una huelga en un conflicto social, que es lo que parece que les gustaría, por lo que he oído yo por aquí, a algún grupo.

Aquí se ha hablado de servicios mínimos, se ha hablado de chantajes, de violencia. Señor Repiso, supongo que su nivel de demócrata es tan contrastable y tan presumible como el de cualquiera otro de los que estamos aquí presentes. El derecho de huelga es un derecho fundamental consagrado en nuestra Constitución y yo no he venido aquí a defender el derecho de huelga de nadie, pero tengo que salir al paso de afirmaciones que me parecen escandalosas y reaccionarias. No se puede tratar este asunto desde la perspectiva en que usted lo ha planteado, tratando de derivar la cuestión hacia un problema huelguístico, cuando aquí le estamos planteando otra cuestión mucho más fundamental.

Usted ha comparado esta actitud con los controladores aéreos, ha hablado de los servicios mínimos, da a entender que se trata de huelgas salvajes; ustedes verán lo que están haciendo, porque creo que cuando hay una huelga alguna responsabilidad tiene también la Administración. ¿Es que la gente aquí va a la huelga por deporte, pensando que no va a tener ningún efecto, que no le van a expedientar, ni van a perder días de haber? ¿O es que no les aplican ustedes reducciones de días de haber? Por otra parte, si esas huelgas han sido legales, si han sido realizadas conforme a la legalidad vigente, creo que sobra cualquier tipo de comentario en relación a esta cuestión.

Repito, yo creo que S.S., al ponernos sobre la mesa esta cuestión, indudablemente trata de tergiversar el sentido de la comparecencia que nosotros le hemos solicitado. Nosotros hemos hablado de huelga como síntoma, pero lo que nosotros queremos saber es si usted tiene alguna solución para el problema de los examinadores y para el conflicto que le provocan los examinadores. Hay cuestiones de fondo y cuestiones de forma, cuestiones de procedimiento. En lo que se refiere a cuestiones de fondo, dicen que se puede formar un examinador de tráfico en dos meses. Ustedes cogen un auxiliar administrativo, que es un cuerpo general de la Administración del Estado, como todo el mundo sabe, de carácter genérico, y lo transforman en especialista en dos meses. Yo creo que esa varita mágica la podrían utilizar también para formar profesores, policías, para cualquier otra cosa. Lo que se está reclamando aquí, en aras de la seguridad vial, es que tengamos cada día un contingente de funcionarios especialistas en las distintas áreas que S.S. sabe que tiene que haber.

Por otra parte, dice usted que cada examinador tiene que hacer 16 exámenes al día con 25 minutos de examen. Bien. Yo creo que si esto se fuerza y al que no lo hace se le expedienta, lo que se está forzando, a mi juicio, es una solución que implicará en muchos casos un

mero trámite sin rigor, y eso es grave. Creo que lo que hay que verificar e implementar son condiciones para hacer un buen examen. En lo que refiere al número de examinadores, reconoce S.S. que es insuficiente. Si reconoce S.S. que es insuficiente, ¿por qué no se toman medidas para que sea suficiente? Su señoría tiene un presupuesto en la Jefatura Central de Tráfico del cual sobran 15.000 millones de pesetas todos los años que transmiten al Tesoro público. Cojan esos 15.000 millones de pesetas, pueden hacer muchas cosas con ellos. No tiene sentido que el dinero que se obtiene de tasas y de multas vaya al fondo común de la Hacienda española y no se dedique de manera específica a lo fundamental, es decir, a la lucha contra la siniestralidad en el tráfico. La Dirección General de Tráfico no tiene soluciones, solamente vemos pretextos.

En función a alguna de las cosas que se han dicho aquí por parte de la portavoz del Partido Popular, tengo que subrayar una vez más que el Partido Popular tiene la fea costumbre de escudarse, y también la Dirección General de Tráfico, en los funcionarios. Nosotros no atacamos a los funcionarios, atacamos a los políticos que dirigen a los funcionarios, criticamos (no quiero decir atacar porque parece demasiado cruda la cuestión, perdonen la expresión, está dicha en aras de la urgencia), nosotros criticamos a quienes toman las decisiones, no a los funcionarios que las ejecutan. Por lo tanto, entiéndase a quien van dirigidas las críticas.

No se puede mantener la contradicción de querer que se mejore la seguridad vial y por otra parte no tomar las medidas adecuadas para que mejore esa seguridad vial. En materia de seguridad vial, nosotros ya se lo hemos dicho, en lo que se refiere a los exámenes de conducir, hay que cuidar el tema de las academias, el tema de los centros de preparación, los contenidos pedagógicos. Su señoría no ha dicho absolutamente nada de los contenidos de los exámenes, de la pedagogía, de la didáctica, de los temarios, etc., de eso no ha dicho prácticamente nada. Creo que es fundamental que se revise todo desde la perspectiva de seguridad vial, que es la preocupación básica de toda mi intervención.

Tampoco me ha dicho S.S. nada sobre una cuestión que va venir inmediatamente, en cuanto se apruebe la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, que es cómo se van a aplicar las medidas de carácter alternativo a las sanciones, a determinadas sanciones, medidas reeducadoras, medidas mentalizadoras. ¿Quién lo va a hacer? ¿Se lo vamos a encomendar también a los auxiliares administrativos del Ministerio? Y repito que tengo...

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Voy terminando, señor presidente. Repito que tengo el mayor respeto hacia los funcionarios porque creo que los hay exce-

lentes para las funciones que tienen encomendadas, pero aquí hemos pasado de los ingenieros industriales a otro tipo de funcionarios, que repito tienen su misión, tienen sus deberes, tienen sus obligaciones y tienen nuestro respeto pero no demos estos bandazos. Usted ahí me puede decir: Es que ustedes quitaron esta escala ejecutiva. Sí, pero yo le digo: Y usted no es capaz de restaurarla. Lo que no ha dicho aquí es una manifestación de incapacidad de los organismos del Gobierno para resolver esa cuestión. Tiene gracia que nosotros tengamos que actuar de caja de resonancia para que el Gobierno se entere de que a Tráfico le gustaría tomar ciertas medidas, que no se toman si no hay una crítica aquí, en esta casa. En este sentido, y con esto acabo, señor presidente, verifico una vez más esta mañana, y al menos me llevo ese consuelo y esa esperanza, que la crítica que hacemos aquí, en los controles al Gobierno, afortunadamente puede servir para algo. En este sentido espero que le sirvan al director general de Tráfico.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor director general, le doy gracias por sus explicaciones anteriores. Me ha quedado únicamente una cuestión sin conocer la cifra. Cuando hablábamos de los aumentos de plantilla de examinadores, yo tenía alguna noticia de que por su parte o de alguna autoridad de Tráfico, se había reconocido la necesidad de 175 nuevos examinadores. ¿Qué significa eso en porcentaje sobre la plantilla actual? Es decir, quisiera saber el número de la actual plantilla de examinadores en toda España y qué incremento porcentual sería necesario para atender esta primera demanda de los que quieren ser examinados y no se produzcan esas retenciones, qué porcentaje suponen los 25 anuales y si la cifra de 175 es la que podía resolver esta primera situación de reparto de trabajo.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Torme.

La señora **TORME PARDO**: También muy brevemente para señalar que, cuando se asiste a comparecencias como las de hoy, la verdad es que le permite recrearse en la maravilla que es la naturaleza humana o la mente humana, lo complejo que es, los misterios del lenguaje, cómo las mismas palabras pueden ser objetos de interpretaciones tan diversas. Sólo querría hacer una mención, que a lo largo de estas comparecencias, de estas intervenciones, el derecho a la huelga, por supuesto, no ha sido en ningún momento discutido. El señor director general incluso ha hecho una alusión a que se trata de un derecho legítimo regulado por nuestra norma máxima, por la Constitución, y por supuesto nadie lo va a negar.

El objeto de esta comparecencia, como aparece en su texto, es explicar los motivos de las dos huelgas que

ha habido, de la última convocatoria afortunadamente desconvocada, así como las soluciones que se han ido planteando por parte de la DGT. A juicio del Grupo Parlamentario Popular, ambos aspectos, tanto los motivos como las soluciones planteadas, han quedado suficientemente claros, así que no le vamos a plantear una nueva cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor director general, para cerrar el debate, por favor.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): En primer lugar, yo creo que lo más importante de lo que se ha dicho es la alusión a las medidas reeducadoras. Con mucho gusto explicaré a SS.SS. las medidas reeducadoras que se están preparando, que será en desarrollo de una ley que todavía no ha nacido. Yo creía que tenía que venir a explicar las ideas, porque todavía eso está en el mundo de las ideas, en la mañana de hoy, pero con mucho gusto en otra ocasión les explicaré las ideas y las prácticas de desarrollo de la ley en cuanto a medidas reeducadoras para los conductores multirreincidentes.

Había olvidado hacer mención del número de examinadores. Hace unos diez años, un estudio del que disponíamos establecía, según la pirámide de población española por los nacimientos, que en estos años, ya hace dos, habría de bajar el número de aspirantes a permiso para conducir por efecto de la reducción de natalidad. Esto ha sido compensado con otras personas que han venido a vivir a España, con los hijos que han traído esas personas, y el resultado es que aquellas previsiones estaban equivocadas. Ahora mismo, el número de aspirantes a obtener el permiso para conducir, lejos de cumplir aquella previsión de que bajaría, va aumentando cada vez más. Por lo tanto, el número de 100 puestos de examinadores en cuatro años, que estábamos pensando en el año 1999 ha tenido que ser revisado. Efectivamente, he dicho que tenemos un estudio en virtud del cual nos hace falta un incremento de 175 personas más examinando en toda España, que realmente no es tanto; si estamos pensando en distribuirlos en 50 provincias, es un pequeño incremento. Actualmente hay alrededor de 650 funcionarios entre examinadores y coordinador-examinador, que son sus jefes que también examinan aunque a menor número de alumnos, pues tienen que realizar esa labor de coordinación de los exámenes. Tenemos 650 y creemos que bastaría con este aumento de 175, que no se hará en un año, ni podría formarse a los 175 en un año, porque son pequeños grupos, pues parte de la eficacia de la formación es no hacerla en grandes grupos, y por eso se puede hacer en dos meses con una dedicación especial. Este aumento podría ser cubierto en el plazo de tres o cuatro años. Efectivamente será necesario incrementar su número con estos 175 examinadores.

— **LAS CAUSAS QUE, A JUICIO DEL GOBIERNO, EXPLICAN LA ALTA SINIESTRALIDAD EN LAS CARRETERAS DURANTE LA SEMANA SANTA Y OFRECER DATOS TERRITORIALIZADOS DE LOS ACCIDENTES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/000393)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido este punto del orden del día pasamos al siguiente, que también se trata de la comparecencia del señor director general de Tráfico, en este caso para informar sobre las causas que, a juicio del Gobierno, explican la alta siniestralidad en las carreteras durante la Semana Santa y para que ofrezca datos territorializados de los accidentes. El grupo solicitante es el Mixto. Doy la palabra al señor director general para que exponga lo pertinente en relación este punto del orden del día.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Vuelvo a comparecer, sin solución de continuidad con la comparecencia anterior, pero sí con mucho gusto, a petición del Grupo Parlamentario Mixto, para informar sobre la siniestralidad en carretera durante la pasada Semana Santa, que este año se celebró entre los días 6 y 16 de abril, es decir, hace algo más de siete meses. Digamos que no estamos ante un asunto de rabiosa actualidad.

En todo caso, sí quiero decir como preámbulo que, en materia de accidentalidad hay que ser sumamente prudente a la hora de valorar los accidentes de tráfico. No podía ser de otra forma, porque estamos hablando de pérdidas de vidas humanas y de otros daños y no de datos macroeconómicos. Efectivamente, se pueden establecer las pautas de actuación en materia económica para conseguir unos resultados óptimos; prever una disminución de accidentes y, en consecuencia, de pérdida de vidas humanas puede ser y es programable, pero al final, no nos engañemos, estamos ante conductas individuales, como son todas las relacionadas con la conducción de automóviles.

La Semana Santa, ya desde hace muchos años, es la época más conflictiva del año en materia de circulación. Se producen en las carreteras españolas, de forma más o menos simultánea, alrededor de 22 millones de desplazamientos de automóviles, y ello produce importantes retenciones en los alrededores de las grandes ciudades y millones de situaciones de riesgo, de las que resultan gran cantidad de accidentes y de víctimas. En primer lugar creo que es preciso aclarar que cuando decimos Semana Santa no nos estamos refiriendo de forma estricta al periodo de una semana, sino a los días comprendidos entre el viernes de Dolores y el lunes de Pascua.

Por lo que respecta a los datos de la Semana Santa del año actual, se han producido 115 accidentes mortales en las carreteras españolas, en los que han resultado 138 personas muertas, 104 heridos graves y 83 heridos leves.

Estas cifras son sensiblemente superiores a las que se registraron en el mismo periodo el año anterior, el año 2000, pero si analizamos los datos de los últimos diez años resulta lo siguiente. En el año 1992 los accidentes mortales fueron 148 y los muertos 177; en 1993, 139 los accidentes mortales y 175 los muertos; en 1994, 106 los accidentes y 118 los muertos; en 1995, 128 los accidentes y 153 los muertos, etcétera. Es decir, cada año se producen unas cifras que, con pequeñas oscilaciones, son altas por esa acumulación de riesgos de la que les acabo de hablar. Como SS.SS. sin duda saben, la estimación de la siniestralidad hay que hacerla en términos relativos, ya que depende mucho del parque de automóviles en circulación. Así, si cruzamos el número de accidentes mortales con el del parque de vehículos de cada año, resulta que en el año 1992, con un parque entonces de 17.347.000 automóviles, se produjeron durante la Semana Santa, por cada millón de automóviles de parque, 8,5 accidentes mortales; en 1993, 7,8; en 1994, 5,8; en 1995, 6,8; y finalmente, en el año 1999, 6,2; en el año 2000, con un parque de 23.200.000 automóviles, se produjeron 4,1 accidentes mortales, y este año 2001, con un parque de unos 24 millones de automóviles se han producido 4,7 accidentes por millón de vehículos. Es decir, estamos ante una situación que ciertamente es similar, aunque eso no nos tranquiliza, cada año con esas pequeñas oscilaciones que acabamos de ver.

Es cierto que 115 accidentes mortales en once días es algo que debe producir alarma social. Esta alarma, que debe servir para prevenir a los conductores, es en muchas ocasiones conscientemente provocada desde la Dirección General de Tráfico con la publicación diaria de los accidentes mortales, que son difundidos por los medios de comunicación en un auténtico ejercicio de función social, a los que yo desde aquí quiero agradecer su participación en esa especie de campaña permanente de prevención de accidentes.

Continuando con este somero análisis de los accidentes durante la pasada Semana Santa, si consideramos la titularidad de las vías en las que han ocurrido los accidentes del presente año, podemos observar que la distribución también es parecida a la que caracterizó periodos anteriores, habiéndose producido el 4,4 por ciento de los accidentes en autopistas de peaje, el 48,7 en carreteras de la red estatal, el 30,4 por ciento en la red autonómica, el 14,8 en la red de las diputaciones provinciales y apenas el 1 por ciento en las carreteras locales. De estos datos, se observa un aumento de los accidentes ocurridos en las carreteras de las diputaciones y un descenso en la red de titularidad autonómica, sin variaciones especiales en cuanto a la red estatal.

Si consideramos los accidentes mortales por su distribución entre comunidades autónomas, nos encontramos que la comunidad que mayor número de accidentes ha soportado fue la de Andalucía, con un 17,4 por ciento, seguida de las comunidades de Castilla y León, el 12,2 por ciento; Cataluña, el 12,2 por ciento; Galicia, el

11,3 por ciento, y Castilla-La Mancha con un 10,4 por ciento. Sin embargo, si comparamos estos datos respecto del año anterior, encontramos que Castilla y León ha superado en un 6 por ciento las cifras del año anterior, seguida del País Vasco, con un 2,3 por ciento de aumento; Asturias, con un 2,6 por ciento; Islas Baleares, con un 2,4 por ciento; Murcia, con un 2,3 por ciento, y Castilla-La Mancha, con un 2,2 por ciento. En cuanto al descenso respecto del año anterior, hay que mencionar a Cataluña, con un 6,4 por ciento; Galicia, con un 5,2 por ciento, y Aragón, con un 3,9 por ciento.

La distribución de los accidentes según los factores que contribuyen a la producción también responde a los mismos parámetros que en años anteriores, pudiéndose destacar como causas más significativas la velocidad, a la que se atribuye un 26 por ciento, las maniobras antirreglamentarias, a las que se atribuye un 17 por ciento, y la distracción del conductor, a la que se atribuye también un 17,5 por ciento. Por lo que respecta a los tipos de accidentes, hemos de decir que han aumentado las salidas de la vía con choque, la colisión múltiple, la colisión por alcance, las salidas de la vía con vuelco, así como los atropellos a peatones. Es preciso aclarar que las infraestructuras y los vehículos como elemento o factor desencadenante de los accidentes no aparecen prácticamente en las estadísticas, sin que esto quiera decir que no hayan intervenido como factor asociado a otro principal, y es muy probable que en muchas ocasiones con un vehículo mejor mantenido o con una carretera mejor diseñada, señalizada o conservada, el accidente no hubiera llegado a producirse o sus consecuencias hubieran sido menores.

En la Semana Santa pasada la Dirección General de Tráfico, además de poner en servicio la totalidad de sus efectivos disponibles, ha dispuesto para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras más de 800 kilómetros de carriles adicionales, de los que 600 han sido para su utilización en sentido contrario y el resto para habilitar arcenes para la circulación o facilitar incorporaciones de forma más segura y fluida.

Respecto de los accidentes de los peatones, han experimentado una subida en estas fechas de Semana Santa de un 57,1 por ciento con respecto al año anterior, pero no hay que alarmarse con estas cifras, por cuanto se está hablando de unas cifras muy pequeñas, como es la de 7 y 11 atropellos respectivamente.

La Semana Santa pasada fue el periodo en el que más camiones y ciclomotores se han visto implicados en los accidentes, seguido de los turismos. Ello nos indica que hay que tener en cuenta que los turismos, excepción hecha de los autobuses, suelen tener una ocupación más alta que el resto de los vehículos considerados, con lo que la probabilidad de que aumente el número de víctimas al verse ellos implicados es mayor. En relación con los autobuses, podemos decir que su implicación en los accidentes mortales durante la Semana Santa ha sido prácticamente la misma que en el periodo anterior.

Si analizamos las horas de producción de los accidentes mortales durante la Semana Santa, nos encontramos con un aumento de la concentración de accidentes en el tramo comprendido entre las 0 y las 7 horas, con un 33 por ciento, seguido de las 14 a las 20 horas, con un 30,4, y a continuación el tramo horario de 7 a 14 horas, con un 21,7 por ciento, y el tramo comprendido entre las 20 y las 24 horas, con un 14,8 por ciento.

Los grupos de edad de los conductores que con mayor frecuencia se han visto implicados en los accidentes mortales son el de 41 a 60 años, seguido del de más de 60 años, y en tercer lugar el de 18 a 25 años. La principal variación que se aprecia radica en el alza que experimenta el tramo comprendido entre los 41 y 60 años, con un 43,5 por ciento.

A pesar de estos datos de la Semana Santa pasada, nada favorables a la siniestralidad española del año de esa Semana Santa, el año 2001, hasta la fecha, se viene desarrollando con mejores resultados de siniestralidad que el anterior. En la actualidad nos encontramos con un 7 por ciento de descenso de los accidentes mortales, datos sumamente esperanzadores que nos hacen pensar que al finalizar el presente año, salvo una auténtica catástrofe, se habrán conseguido unas cifras de siniestralidad con claro descenso a pesar del incesante aumento del parque de automóviles.

Señorías, estoy abierto a cualquier pregunta que me quieran hacer. **(El señor vicepresidente, Souvirón García, ocupa la Presidencia.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): En nombre del grupo parlamentario proponente, en este caso el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Aymenrich.

El señor **AYMERICH CANO**: Señor director general, efectivamente, cuando pasan ya más de siete meses de la Semana Santa, no estamos ante una comparecencia de rabiosa actualidad ni mucho menos. Por eso le agradezco que, aparte de referirse a la Semana Santa, se haya referido también a lo que llevamos de año 2001, y ése es también el sentido que voy a dar a mi intervención.

Efectivamente, se dice que hay un descenso en conjunto en el año 2001 en lo que se refiere a muertos en accidentes de tráfico. Se habla también de que en Galicia, en las provincias de la fachada atlántica, en La Coruña y Pontevedra, también hay un descenso —lo hubo ya en el año 2000— y que hay al parecer un descenso este año de accidentes mortales; es una cuestión que también querría que me aclarase. Sin embargo, los datos de la Semana Santa son muy negativos, seguimos ostentando el triste record de ser, junto con Portugal y con Grecia, los Estados de la Unión Europea con mayor siniestralidad y con mayor índice de muertos en la carretera. Si le pedíamos los índices y los datos territorializados, lógicamente era para referirnos a Galicia.

En Galicia, desde la Semana Santa tuvimos el mes con peores resultados de los últimos años. En el mes de agosto en Galicia murieron 47 personas; en septiembre, 30 personas; en octubre, 25 personas. Se da un dato curioso, también lo señaló usted, que las vías donde más accidentes mortales se registran son precisamente las de competencia estatal, aunque hay provincias en las que estas vías no llegan al 50 por ciento de las vías.

Explicaciones curiosas, dadas, por ejemplo, por el señor don Fernando Rabuñal el 29 de octubre en unas jornadas que se celebraron en Galicia, en La Coruña. El jefe de seguridad y educación vial de la DGT, decía, que el gran número de atropellos se debía a la dispersión poblacional y hablaba también de causas meteorológicas. Son datos que pueden estar ahí, pero, como dijo usted también, incide otro tipo de circunstancias, otro tipo de causas, junto a éstas; parece una explicación demasiado fácil, demasiado tópica para referirse a un problema que en Galicia es grave, porque el índice y el porcentaje que representa Galicia sobre el total estatal está muy por encima del porcentaje que representa Galicia en población sobre el total estatal o del porcentaje que representa el parque automovilístico de Galicia sobre el total estatal. Por tanto, algo debe estar sucediendo en Galicia, cuando esto sale tan caro al país en términos humanos, pero también en términos económicos. Los seguros en Galicia son mucho más caros que en el resto del Estado y, quizás como consecuencia de ello (sin justificarlo en ningún caso, al revés, le animo a que, ya que es la Dirección General de Tráfico la que tiene las competencias, se acentúe la vigilancia y se acentúe la inspección), se calcula que más de cien mil vehículos en Galicia están circulando en estos momentos sin seguro, bien porque es muy difícil conseguirlo en determinados tramos, bien porque el gasto que supone para esas personas es inasumible. Ya digo, yo no lo justifico, porque creo que cuando alguien compra un coche debe contar también el gasto de seguro como un gasto más. Es algo que está ahí y que hay que contar con ello. ¿Causas que se aducen? Pues lo dijo usted, razones meteorológicas, errores humanos, velocidad inadecuada, maniobras antirreglamentarias, pero se echa de menos algo más de autocrítica: estado de las vías. Si la mayoría de los accidentes se producen en vías de competencia estatal, algo tendrá que ver que la inversión del Estado —quizás no sea algo que le competa a usted, sino a compañeros del Ministerio de Fomento— en eliminación de puntos negros es deficiente, es una inversión que ni siquiera cumple las previsiones. El año pasado se hablaba de una inversión de 2.592 millones de pesetas en eliminación de puntos negros en Galicia, que no se llegaron a ejecutar; para el año 2001 estaban previstos 1.644, pero por declaraciones del señor Rajoy en plena campaña electoral, se invirtieron únicamente de enero a septiembre 232 millones en la eliminación de puntos negros. No

parece que de septiembre a diciembre, sobre todo pasada ya la campaña electoral, se vayan a invertir los 1.412 millones restantes. Sería un ritmo inversor por el que yo felicitaría a los responsables del ministerio, pero me da la impresión de que no va a ser así.

Seguimos con esos puntos negros, seguimos con la autopista A-9 a su paso por Santiago y en el tramo entre Santiago y Caldas, que sigue siendo un punto negro, aunque ahora se está cambiando el firme; con la Nacional VI, sobre todo entre A Coruña y Bergondo, que es un verdadero punto negro, donde se están produciendo accidentes y donde tienen los vecinos que movilizarse y los alcaldes de los municipios por los que pasa esta vía, reclamar que se adopten medidas que están prometidas pero que no llegan; la Nacional 120 también, de Monforte; la Nacional 634, Santiago y Oviedo, sobre todo entre los municipios de Pino y Frades —cuatro muertos sólo en lo que llevamos del año 2001 en este tramo—, la Nacional 525, entre los puntos kilométricos 139 y 234, en la salida de Ourense, donde hay un polígono industrial, y que registra la cifra más alta de accidentes de toda la provincia; la Nacional 540, entre los kilómetros 3 a 7, de Ourense a Portugal, también en un tramo de doble carril donde la aglomeración de tráfico provoca numerosos accidentes; la Autovía entre Vigo y Porriño, el camino hacia Portugal desde Vigo, hacia Valença do Minho, también auténtico punto negro, con pendientes pronunciadas, curvas pronunciadas y señalización igual a la de una autopista, lo que pasa es que hay que ir a 60 y a veces es tarde para frenar. La comarcal 552, entre A Coruña y Carballo —por algo le llaman la carretera de las viudas— que concentra el 33 por ciento de los accidentes del área coruñesa, y que es conocida en esa zona con ese sobrenombre. Y en fin, los accesos a Paradela prometidos y que tampoco se ejecutan.

No justifico con el estado de las vías en Galicia el elevado índice de siniestralidad. Es necesario que por parte de su dirección general aumenten las campañas de sensibilización, aumente la vigilancia, aumente también la sanción a quien circula sin seguro, a quien incumple, a quien infringe las normas de circulación, pero hay también que ser conscientes que esto no se debe a que en Galicia seamos especialmente peores conductores o especialmente osados al volante, sino que algo tendrá que ver el estado de las carreteras en Galicia, sobre todo algo tendrá que ver el estado de las carreteras de competencia estatal en esta cuestión. Por eso, aunque en las estadísticas de la Dirección General de Tráfico no figura esta variable, si no que aparecen únicamente velocidad, maniobras antirreglamentarias, distracción, le animaría a que ahora en su respuesta me concrete más cuál es la incidencia de que por parte del Ministerio de Fomento y de su dirección general haya muchos puntos negros detectados que año tras año siguen ahí, porque el dinero que se presupuesta para eliminarlos no se ejecuta, qué incidencia tiene eso

para que Galicia tenga una tasa de siniestralidad muy superior a la que le correspondería por parque móvil, por parque automovilístico, o por población.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): En nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Silva.

El señor **SILVA SÁNCHEZ**: Con enorme brevedad, como comprobarán.

En primer lugar quiero agradecer la comparecencia del director general de Tráfico, señor Muñoz Repiso. En segundo lugar, justificar la ausencia del portavoz usual de estos temas de Convergència i Unió, el señor Jané, porque precisamente está compareciendo en otra Comisión y por ese mismo motivo yo puedo estar aquí muy poco tiempo. Esperamos que con esta nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial, aprobada con un amplio consenso de todos los grupos parlamentarios y en la que Convergència i Unió ha tenido una participación muy importante, se pueda incidir de una forma muy directa en la prevención de los accidentes de tráfico y que el año que viene nos podamos reunir con otras bases estadísticas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor Muñoz-Repiso.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Había preparado algunos datos, que he dicho con la mayor brevedad posible, sobre la Semana Santa. Parece que el diputado señor Aymerich quería que concretásemos más en general y en Galicia. Quizá ahora yo no tenga datos suficientes.

Es cierto que en Galicia se produce un mayor número de accidentes y de víctimas, en relación con su población, que en el resto de España, esto es tradicional desde hace muchos años. Es cierto también que la dispersión de la población hace que haya más movimientos de vehículos, que también se produzcan más movimientos de personas, puesto que se trata de poblaciones no muy lejanas unas de otras, a veces separadas 500 metros, un kilómetro por lo que muchas veces se va a pie. Galicia es tradicionalmente donde mayor número de peatones accidentados se produce de toda España. También hay otro elemento, que no sé si ha dicho el señor Aymerich, que es la orografía de Galicia y la climatología. Es de los sitios que más llueve de España. Además de que muchos días está lloviendo, afortunadamente para las personas que viven en Galicia, hay una gran cantidad de hierba que sale prácticamente desde la misma calzada, es decir, que no hay lugar para caminar, en muchas ocasiones, fuera de la propia calzada. Hay que tener en cuenta la orografía con mucha sucesión de montañas no muy altas y valles, que hace que las carreteras sean sinuosas, especialmente las secundarias. Las dos grandes autovías que conectan ahora a Galicia con el centro de España no son

sinuosas gracias al esfuerzo que ha realizado el Ministerio de Fomento.

Como usted bien ha dicho, toda esta cuestión de los puntos negros, de la inversión en las carreteras del Estado y demás es competencia de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Yo no sé contestarle por qué no se ha cumplido todo lo presupuestado, supongo que tendrán sus razones. Lo cierto es que, en cuanto a accidentes, la proporción en Galicia es parecida al resto de las carreteras del Estado; un poco por debajo de la mitad de los accidentes mortales que se producen. Si tenemos en cuenta las estadísticas, la circulación que soportan esas carreteras no es la mitad, es el 80 ó el 85 por ciento. Como por otra parte es lógico, las carreteras del Estado, que son las vías principales, aunque soporten la mitad de los accidentes, son las más seguras de Galicia y del resto de España. El problema, en general, está en las vías secundarias.

No ha mencionado el señor Aymerich algo importante: muchos accidentes se producen en las proximidades o como consecuencia de esos centros de ocio, como los muchos que hay en Sangenjo y otros similares, donde los jóvenes o los menos jóvenes salen a las tres de la madrugada, sabe Dios en qué condiciones, y finalmente tienen un accidente. La actividad de la Dirección General de Tráfico en Galicia, especialmente los viernes y los sábados, sobre controles de alcoholemia en ese sitio que le he dicho y en otros, es muy importante. Los resultados son que se hacen gran número de pruebas de alcoholemia y siempre con una finalidad disuasoria.

Ha planteado otra cuestión, y es que en Galicia hay más vehículos sin seguro que en el resto de España. De nuestras campañas no se deduce eso. Realmente hemos hecho hace poco, porque sólo desde el mes de julio disponemos del llamado fichero informático de vehículos asegurados, que lleva el Consorcio de Compensación de Seguros, algunas campañas específicas de control del seguro. Ello ha dado como resultado que más o menos el 10 por ciento de los vehículos controlados no llevaban seguro en toda España. Es algo preocupante, por cuanto supone que las personas que reciban daños como consecuencia de la actuación de un vehículo sin asegurar, tienen muchísimas más dificultades para conseguir que sean resarcidos de ellos. Sí le puedo prometer que seguiremos haciendo campañas de vigilancia en esa materia y, lo que es más preventivo, advirtiéndole que se van a hacer esas campañas. Ahora que tenemos ese sistema informatizado podemos hacer esas campañas prácticamente sin detener a los vehículos, parándolos cuando se comprueba que no aparecen como asegurados. Cuando el fichero del Consorcio de Compensación de Seguros esté más ajustado a la realidad, porque hemos encontrado que a este primer fichero le faltaba depuración, haremos una campaña más, que es dirigirnos a cada uno de los titulares de vehículos que aparecen sin asegurar preguntándole si es cierto, en cuyo

caso le invitamos a que lo asegure, o nos dé alguna explicación porque puede ser un fallo de la anotación en ese fichero.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor Aymerich.

El señor **AYMERICH CANO**: Señor director general, también brevemente.

Respecto a la mayor tasa de siniestralidad en Galicia, las razones yo creo que las conocemos, como la orografía, la climatología, la dispersión de la población, ecétera, pero eso se da en otros lugares de Europa —me viene a la cabeza Suiza— donde también se dan estas mismas circunstancias, incluso nieva. En Galicia hay zonas en las que nieva, aunque no donde se concentran los accidentes. ¿Por qué en estos lugares de Europa con estas mismas circunstancias no hay tantos accidentes como hay en Galicia? Me resisto a creer que eso se deba a una predisposición a la siniestralidad por parte de los conductores y las conductoras de Galicia.

¿Qué hay muchas curvas? Efectivamente. El problema es que sigue habiendo muchas curvas en esas vías a las que usted se refiere de competencia estatal y que soportan esa cantidad de tráfico. Antes le cité ya varios puntos negros. Podríamos hablar de otros en el que ministerio, no su departamento ni su dirección general, se ha comprometido a eliminarlos, lo que no ha ocurrido hasta la fecha.

Respecto de los seguros, no dije que haya más ni que haya menos. Yo dije que de acuerdo con informaciones de prensa hay alrededor de 100.000 vehículos que circulan en estos momentos sin seguro en Galicia. Lo que dije también, y eso yo creo que es un dato comprobable, es que en Galicia asegurar un vehículo, asegurar un ciclomotor es mucho más caro que en el resto del Estado. Si una persona es joven y quiere asegurar su vehículo, su automóvil o su ciclomotor es muchas veces casi imposible. Son informaciones que aparecen con cierta regularidad en la prensa gallega. Por eso digo, ¿son necesarias campañas de vigilancia, de sanción? Sí. No sé si es competencia de su departamento, seguramente no, pero sí podría impulsar —y desde luego contaría con el apoyo del BNG para hacerlo— vías para facilitar el aseguramiento de estos colectivos, de estas personas que encuentran dificultades, bien sea por su edad o por otro tipo de circunstancias, para acceder a seguros mínimamente asequibles.

Respecto del sentido de la comparecencia, efectivamente pasaron más de siete meses. La comparecencia se refería a siniestralidad en Semana Santa, pero había que aprovecharla. No vamos a esperar otros siete u ocho meses para hablar de cuántos muertos hubo en el puente de la Constitución en Galicia, de cuántos muertos hubo en el pasado puente de Todos los Santos, porque estaríamos permanentemente fuera de tiempo, actuando extemporáneamente. En cuanto al resto de

las informaciones, que lógicamente usted no puede ahora facilitarme, se las solicitaré a su departamento. Y, como también dijo el anterior interviniente, espero que esa reforma de la vigente Ley de Tráfico y Seguridad Vial ayude a reducir esta siniestralidad. Creo que aún hay medidas que no están en esa ley —nosotros las propusimos— que había que abordar, como limitar o regular la publicidad de los vehículos automóviles para que sea congruente con lo que son las normas de circulación; que esa publicidad no anime al machismo, como rezuman algunos de esos anuncios, ni tampoco a infringir las normas con velocidades excesivas, potencias inadecuadas, etcétera.

Esto sí que es competencia de su dirección general.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señora Torme.

La señora **TORME PARDO**: Quisiera simplemente hacer un pequeño apunte para, en la medida de mis modestas posibilidades, contrarrestar la visión en cierto modo pesimista del señor Aymerich.

Se ha centrado en un tema clave como son las infraestructuras. De la intervención que ha hecho el director general de Tráfico hemos visto cómo en la red autonómica ha mejorado la siniestralidad, en la red estatal más o menos continúa en los mismos términos y en la red provincial disminuye. Todos también podemos compartir que el eje de las infraestructuras es clave en esa reducción de la siniestralidad. Diré que en lo que compete a la Administración del Estado hay un plan muy ambicioso de infraestructuras. No es objeto de esta Comisión, pero en el Congreso se ha señalado ese plan de infraestructuras para los próximos años, que es muy ambicioso no sólo en sus objetivos, sino también en su dotación presupuestaria. Contempla actuaciones muy diversas, desde extensión de la red de autovías, hasta la eliminación de esos puntos negros donde se concentran los accidentes. No sé si en Galicia, a lo mejor por su especial orografía, hace que a veces los proyectos técnicos tengan más dificultades y los procesos o los trámites administrativos no sean tan rápidos, habría que ver cada caso. Como le decía al inicio de mi intervención, quería contrarrestar en alguna medida esa visión pesimista. Yo voy todos los veranos a Galicia y desde luego he podido comprobar la profunda transformación que se ha producido en la red viaria, no sólo en la red estatal, sino en la red autonómica. Ha habido una gran modernización, que supongo seguirá. Es muy lícito que se siga avanzando en este sentido.

Quería plantear al señor director general una cuestión. Puesto que ha señalado que hay un 14,8 de siniestralidad en la red provincial, que es en la única en la que se constata que se produce un aumento, me gustaría que nos dijera si se va a establecer desde la Dirección General de Tráfico alguna colaboración con las diputaciones provinciales para contrarrestar esta evolución.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Para terminar la comparecencia, tiene la palabra el señor Muñoz-Repiso.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Respecto al tema del seguro, puedo decir que no hace mucho tiempo estuve con la directora general de Seguros planteándole el problema de los seguros de los ciclomotores y la preocupación por la cantidad de ellos que están sin asegurar. Ella me vino a decir que el seguro es un sector liberalizado, que las compañías quieren asegurar, pero no tienen interés en que su cuenta de resultados sea negativa. Es una cuestión de oferta y demanda y de cálculo actuarial de riesgos y la Administración del Estado no puede intervenir. El seguro no está sometido ni a precio autorizado ni a ninguno de los regímenes previstos en los que puede intervenir el Estado, sino que es un acuerdo de voluntades entre el asegurador y el asegurado.

En cuanto a la publicidad, el artículo 52 de la Ley de Seguridad Vial prohíbe expresamente la publicidad que ofrezca argumentaciones que inciten a la velocidad excesiva, a la conducción temeraria, a las situaciones de peligro o a cualquier otra circunstancia similar. Le puedo decir, aunque no tengo en la memoria el número exacto, que cada año por la Dirección General de Tráfico se instruyen alrededor de 25 expedientes importantes a empresas anunciadoras que se considera que inciden negativamente en la seguridad de la circulación.

Y por último, en cuanto a la pregunta de la señora Torme, debo decir que el año pasado la Dirección General de Tráfico habilitó unos presupuestos para emprender una cooperación con las diputaciones provinciales. En Galicia en concreto hemos firmado ya un convenio con los presidentes de las cuatro diputaciones para subsanar determinados defectos de señalización o de retención de vehículos en caso de salirse de la vía o cuestiones similares, en los que la diputación provincial pone 50 millones de pesetas y la Dirección General de Tráfico una cantidad igual. Estamos trabajando en esa línea, que hemos emprendido ya con otras diputaciones también del resto de España y que queremos extender a la totalidad.

PREGUNTAS:

— **DEL SEÑOR MAYORAL CORTÉS (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE ORDENACIÓN DE LOS CONTROLES DE CARRETERA QUE REALIZA LA GUARDIA CIVIL DE TRÁFICO, Y EFICACIA DE LOS MISMOS EN LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES. (Número de expediente 181/001086)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Pasamos al siguiente punto del orden del día: Preguntas. Vamos a alterar el orden inicialmente previsto por encontrarse el señor De la Encina en otros compromi-

sos en la Cámara, por lo que tiene la palabra el señor Mayoral para formular la que tiene presentada y referida a los controles de carretera que realiza la Guardia Civil de Tráfico.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Muchas gracias, señor presidente, por permitir este cambio de orden en las preguntas.

La pregunta va referida a la siguiente cuestión: Cuál es la ordenación de los controles de carretera que realiza la Guardia Civil de Tráfico y la eficacia de los mismos en la prevención de accidentes. En definitiva, queremos saber, señor director general, quién, dónde, cuándo y cómo se hacen estos controles, quién decide cuándo tienen que levantarse esos controles, y cuál es la responsabilidad que le corresponde también a la Dirección General de Tráfico en la ordenación de estos controles.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): En el ejercicio de las competencias que se atribuyen a la Dirección General de Tráfico en el artículo 5 de la Ley de Seguridad Vial, en relación con el artículo 6 del mismo texto legal y de conformidad con los artículos 2 y 5 de la Orden de 16 de abril de 1980, por la que se regulan las relaciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y de la Dirección General de Tráfico, anualmente se dictan unas instrucciones de vigilancia en carreteras, al objeto de lograr tanto una mejora de la seguridad vial como una eficacia correctora sobre los comportamientos anti-reglamentarios en la conducción de vehículos por las vías públicas. Esta instrucción es trasladada por el director general de Tráfico al general jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Para obtener óptimos resultados en la prestación de los servicios de vigilancia es preciso emplear adecuadamente al personal y utilizar los medios móviles y técnicos convenientemente. Los controles se centran fundamentalmente en acciones básicas de vigilancia, selectivas y especiales. En las acciones básicas están las mediciones de velocidad, la vigilancia del nivel de impregnación alcohólica de los conductores, el uso de elementos de seguridad, como los cinturones y el casco, y las actitudes de los conductores en general y especialmente el cumplimiento de las normas y señales de circulación.

Durante el año 2000 se han realizado 14.866.430 controles de velocidad por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en los que han sido denunciados 509.962 conductores. En materia de alcoholemia se ha realizado 1.762.375 pruebas de alcoholemia, tanto por accidente, por infracción, como por muestreos preventivos, con un resultado de 88.003 denun-

cias o atestados judiciales. Téngase en cuenta que, según la memoria de la Fiscalía General del Estado del año 2000, se han instruido 41.447 causas por delitos de conducción bajo los efectos del alcohol y 854 por el delito de negativa a someterse al control de alcoholemia, la mayoría de los cuales tienen su origen en controles en carretera realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

La eficacia de los controles está demostrada científicamente en un estudio llevado a cabo por el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, en el que manifiesta que la presencia de la policía en la carretera, en este caso de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, hace que los conductores reduzcan la velocidad, incrementen los niveles de atención, los niveles de alerta para la mejor conducción. Por lo tanto, todas las medidas de la Dirección General de Tráfico para su ejecución por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil tienen por objeto la mayor presencia policial y el mayor número de actuaciones en aquellas líneas que son las mayores productoras de los accidentes, como son la velocidad y la alcoholemia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: A tenor de la contestación que nos acaba de dar el director general, es evidente que resulta urgentísimo incrementar la plantilla de agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Sin embargo, esta es una medida que pese a su necesidad, demostrada por el informe del INTRAV de Valencia que acaba de mencionar el director general, que creo que está remitida, como diría el clásico, *ad calendas graecas*, porque en los presupuestos del Estado para el año 2002 no figura, que se sepa, ningún incremento significativo de la plantilla de Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que, por otra parte, no son los 8.000 agentes que dice S.S. que tiene. Porque en la memoria de presupuestos de este año hemos podido observar que la plantilla actual en este momento sería de 7.800, poco más.

Cuando se alude a que en las campañas que hacen ustedes, en las operaciones especiales, salen 8.000 agentes a la carretera, deberían clarificar que eso no es así exactamente, sino que podrían salir si saliesen todos. Pero como todo el mundo sabe, dentro de ese contingente de aproximadamente 8.000, no todos en un momento determinado están en activo, están disponibles, por razones de diversa índole, incluso porque hay destinos que no tienen presencia en la carretera. Así que, por favor, no hagan ustedes propaganda poniendo de manifiesto que hay un número de agentes en la carretera que no existe realmente y es imposible movilizar.

En relación al tema que le planteo, tiene una indudable importancia la cuestión de los controles por lo que decía usted. Efectivamente, la presencia de agentes hace que determinados conductores se sientan de algún modo impelidos a reducir la velocidad, etcétera, etcétera. Pero es que hay otros elementos que sabe S.S. que son todavía más importantes y más directamente positivos en relación a la ordenación del tráfico y el efecto que producen, y es, por una parte, los controles sobre transportes y mercancías. Hace poco hemos vuelto a tener, desgraciadamente, un accidente en el que perdieron la vida 20 personas. Hay una secuencia ya larga, desgraciadamente, de autobuses que sufren accidentes por exceso de velocidad, etcétera o por multitud de motivos, pero en todo caso es un aspecto muy importante a controlar el transporte y la alcoholemia.

Su señoría ha mencionado controles de alcoholemia que se han ordenado. Nosotros estimamos que es muy razonable y muy necesario que se hagan estos controles de alcoholemia, porque entre las causas de los accidentes está por un lado, el exceso de alcohol y, por otra parte, el exceso de velocidad. Es una combinación explosiva que hace que se produzcan muchos accidentes mortales.

Aparte de esto también es importante saber que estos controles se tienen que verificar y se tienen que hacer respetar. Quiero comentarle a S.S. un hecho que se ha producido recientemente, que supongo conocerá, y que yo creo que debiera ser corregido con una enorme seriedad y con un enorme rigor. Estoy hablando de un hecho que ha salido en la prensa de Valladolid recientemente, donde se pone de manifiesto cómo durante el desarrollo de un control de alcoholemia, concretamente en la localidad de Boecillo, el día 10 de este mes, a las 16,30, que realizaba una pareja de la Guardia Civil fue desmontado de una manera absolutamente injustificada e injustificable. Como usted es responsable de la seguridad vial, de los controles de alcoholemia y de una cuestión tan importante como es la de tráfico en el Ministerio del Interior, quiero exponerle los hechos, que sustancialmente son conocidos en este momento, porque creo que en alguna medida le afectan a usted y alguna corrección tiene que hacer para que hechos de este tipo no se vuelvan a producir.

Los hechos, al parecer, han sido los siguientes. En primer lugar, el propietario de unas bodegas, me parece que llamadas Yugo de Castilla —no lo digo para que nadie vuelva por allí, ni mucho menos, sino para identificar el lugar—, al parecer concejal del Ayuntamiento de Boecillo, y alegando el cargo, sale de las mismas e insta a los agentes de la Guardia Civil a levantar el control de alcoholemia y a marcharse, incluso indicándoles que en el supuesto de que no lo hicieran lo comunicaría al teniente coronel responsable de este servicio, jefe de la Comandancia de Valladolid. El segundo hecho es que, en vista de que los agentes no se marchan, al parecer quince minutos después se presenta

don José Mínguez Alvarellos, que es ex presidente de la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León y recientemente designado vocal del Consejo General del Poder Judicial, y de la misma manera exige a los agentes que levanten el control de alcoholemia, amenazándoles de que si no lo hiciesen lo comunicaría al delegado del Gobierno, que al parecer podría estar también, esta es una cuestión que no es ni más ni menos importante, en el restaurante que había en la mencionada bodega. Pues bien, aquí lo sorprendente es que inmediatamente, muy poco tiempo después, los agentes reciben una comunicación de su central operativa de Tráfico, en que se les ordena levantar el control de alcoholemia. Al parecer, se había producido una previa llamada del delegado del Gobierno en esta comunidad autónoma al señor teniente coronel responsable de la comandancia, instándole a que los guardias civiles levantaran el control de alcoholemia. Lo curioso es que el control de alcoholemia se estaba produciendo en unas condiciones incluso de efectividad, como deber ser, puesto que algún conductor había dado positivo y cuando se presentó en plan conminatorio, al parecer, el señor Mínguez Alvarellos, se estaba produciendo un control de alcoholemia que en este momento se vio de alguna manera interrumpido o afectado.

Lo que le pedimos, señor director general de Tráfico, como responsable que es obviamente de este tipo de controles, es que nos informe de por qué se producen hechos de este tipo: si se había ordenado realizar este control dentro del plan global que tiene la Dirección General de Tráfico de realización de controles; si estos agentes estaban cumpliendo con su deber; si el lugar y la hora eran los adecuados para hacer este control de alcoholemia; por qué fueron coaccionados para que abandonaran la proximidad de una bodega-restaurant por parte de personas que, al parecer, según se relata, según dicen los medios y según dicen los informes, estaban investidas de autoridad pública de distinto carácter. Parece como si se tratara de ahuyentar determinadas a autoridades públicas, en este caso los agentes que realizaban el control, ante la posibilidad de que alguien pudiera ser sometido a un control de alcoholemia a la hora de salir de este lugar. Yo creo que si las cosas son como se dice, efectivamente estamos ante un atentado contra un servicio montado por la Dirección General de Tráfico a través de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, un ejemplo desde luego de caciquismo trasnochado —cómo se pueden hacer estas cosas, señor director general—; un escándalo, porque se trata de una decisión arbitraria contra el interés público, porque el interés público lo estaban cumpliendo los agentes de la Guardia Civil que estaban realizando el control, y desde luego, si las cosas son como se dice, puede tener un efecto desmoralizador fulminante sobre los servidores públicos, que ven cómo cumpliendo con su deber y realizando las misiones que la ley les marca, sin embargo, por una decisión arbitraria de

alguien, son apartados de la realización de un servicio sin saber por qué, bueno, sabiendo que en definitiva se quedan con la sensación de que hay en el fondo casi, lo voy a decir, una actuación en términos próximos a lo que se puede calificar como una prevaricación, que es lo que hay aquí.

La cuestión es si la Dirección General de Tráfico, conocedora de estos hechos indudablemente, porque lo será, piensa hacer algo, piensa realizar alguna gestión frente al delegado del Gobierno en la Comunidad de Castilla y León y si se piensan tomar medidas para evitar que estas cosas vuelvan a ocurrir, porque esto es un espectáculo, si ha ocurrido así, muy vergonzoso, que sitúa a nuestro país al nivel de los países tercermundistas, donde ni el Estado ni la autoridad pública tienen la prevalencia y el respeto que deben tener en un Estado democrático de derecho.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): En cuanto a la presencia policial, efectivamente estamos todos de acuerdo, antes del estudio del INTRAV pero también después, de que es importante para la seguridad vial en la carretera.

En cuanto a la plantilla teórica y cobertura de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, debo decirle que aquella este año es de 8.200 efectivos; que va a ser aumentada este año en 350; que están planificados cuatro cursos para que los procedentes de otras unidades de la Guardia Civil puedan tener formación suficiente para ejercer las actividades de vigilancia y de tráfico, y creemos que a final de año podremos tener cubiertos esos 8.000 u 8.500 aproximadamente puestos de guardias civiles. Cuando decimos 8.000 naturalmente estamos redondeando. Ciertamente podríamos decir 8.200, menos 400 que no están cubiertos, 3 cuyos hijos hacen la primera comunión y 2 que están enfermos. Cuando estamos hablando de 8.000 guardias yo creo que cualquiera entiende que estamos diciendo aproximadamente 8.000 guardias civiles y lo mantenemos.

Yo creo que lo más interesante es este último asunto del que ha hecho un énfasis especial. Veo que su fuente de información es la prensa de Valladolid, alguna, porque habrá podido leer también un desmentido, que no ha mencionado, sin duda porque no lo ha visto, que ha aparecido no sólo en la prensa de Valladolid sino también en la de Madrid, prensa nacional, por parte de don José Mínguez, vocal del Consejo General del Poder Judicial, que ha contado su versión de los hechos. La verdad es que me parece un poco fuerte fundamentar toda esa actuación, toda esa especie de baja de moral de quienes están encargados de hacer un control de alcoholemia en una información de prensa que ya ha sido desmentida. Yo tengo la información directa, porque pedí inmediatamente informe al jefe provincial de

Tráfico de Valladolid y al general jefe de la Agrupación de Tráfico, que inmediatamente me contestaron por escrito. El jefe provincial de Tráfico me informó que de acuerdo con lo que dispone el artículo 28 del reglamento general de circulación él había ordenado y había hecho una planificación mensual y estaba previsto ese control de alcoholemia de una hora de duración —le diré que los controles de alcoholemia nunca deben durar más de una hora; deben durar menos de una hora por razones operativas—, que iba desde las 4 a las 5 de la tarde. Comenzó a las 4 y se desmontó a las 5 de la tarde. No se recibió ninguna orden de ninguna autoridad de desmontar el control, que terminó cuando estaba previsto que terminase. En el mismo sentido me ha informado también por escrito el general jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que no ha observado anormalidad ninguna. Ciertamente, como explicaba el propio vocal del Consejo General del Poder Judicial, se detuvo en el control, estuvo hablando con los guardias civiles, se identificó como quien era y el control continuó. Esa es la información que yo tengo. **(El señor Mayoral Cortés pide la palabra).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): ¿Señor Mayoral?

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Señor presidente, es habitual que pueda haber un turno posterior.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Su señoría ha tenido dos turnos y ha agotado el procedimiento. Usted ha formulado la pregunta, ha sido muy estricto en la utilización del tiempo y ha tenido su segundo turno. Por tanto, el trámite se ha agotado.

— **DEL SEÑOR DE LA ENCINA ORTEGA (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA) SOBRE MOTIVOS POR LOS QUE AÚN NO HA ENTRADO EN FUNCIONAMIENTO LA JEFATURA COMARCAL DE TRÁFICO DEL CAMPO DE GIBRALTAR, EN LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN (CÁDIZ), A PESAR DE LA PUBLICACIÓN DE LA ORDEN MINISTERIAL DE LA PRESIDENCIA DEL GOBIERNO DE 3 DE AGOSTO DE 1999. (Número de expediente 181/001060)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Para formular la pregunta que corresponde al señor de la Encina, tiene la palabra el señor diputado.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Señor director general de Tráfico, el día 27 de julio de 1999 se creaba la oficina local de Tráfico en La Línea para cubrir una demanda territorial en la comarca del Campo de Gibraltar que evitará miles de desplazamientos que actualmente se tienen que hacer hasta Cádiz capital por una carretera, por cierto, en malas condiciones y facili-

tan que los trámites se hagan en esa zona, con ello se pretende en definitiva acercar la Administración a los ciudadanos, que yo creo que es un objetivo de todo Gobierno. Se publicó el 3 de agosto en el Boletín Oficial del Estado la aprobación de esa oficina comarcal de Tráfico para el Campo de Gibraltar y a fecha de hoy lo cierto es que sigue sin estar operativa, ni tan siquiera se han iniciado las obras —ahora concretaré unos trámites que parece ser que se han hecho la semana pasada en el Ayuntamiento de La Línea para el inicio—. Lo sorprendente de esto es que ustedes desde el año 1999, y cuando digo ustedes hablo del Gobierno, hayan ido anunciando que podría procederse inmediatamente a su apertura; incluso tengo una respuesta parlamentaria del Gobierno, de fecha 20 de noviembre de 2000, que dice textualmente: Es difícil precisar el momento exacto, pero si todas las gestiones que se llevan a cabo finalizan adecuadamente, esa oficina comarcal de Tráfico para el Campo de Gibraltar podría estar funcionando en el primer trimestre de 2001.

Yo sé que han existido problemas en cuanto a la ubicación, porque hubo una demanda ciudadana de que al ser La Línea una ciudad fronteriza con Gibraltar y sufrir las consecuencias de toda una política de Estado que hace que la renta per cápita de las personas que allí viven en relación a Gibraltar sea muy inferior, se quería que esa oficina se ubicara en un lugar céntrico que permitiera la reactivación del comercio y ayudar a la economía municipal en definitiva. Aquello se solucionó hace cerca de un año y medio y lo cierto es que ha transcurrido ese tiempo sin que se ponga en marcha. Nosotros no queremos pensar que esto haya sido una actuación premeditada del Gobierno porque hubiera un alcalde del Grupo Independiente Liberal (GIL) hasta hace un mes, pero curiosamente en estos dos años y medio no se ha explicado el porqué del retraso en la puesta en funcionamiento de la oficina comarcal de Tráfico que estaba aprobada en el BOE; incluso el propio vicepresidente entonces Álvarez-Cascos visitó esa ciudad y lo anunció a bombo y platillo, sin que se diera una razón y justificación del porqué no se llevaba a cabo. Nosotros no queremos pensar, como digo, que haya sido debido a intereses partidistas de no querer realizar el cumplimiento de una orden ministerial porque había un alcalde del GIL. Ahora ese alcalde ya no es del GIL, ya es del Partido Popular; ese alcalde y su equipo de gobierno se han integrado en el Partido Popular. Por tanto, en principio, ya no tiene que haber ninguna excusa, porque realmente se trata de un tema que, como he dicho, ayudaría mucho a facilitar los trámites necesarios que tienen que hacer miles de ciudadanos a 120 kilómetros y lo que yo le pido es que me indique si hay ya alguna perspectiva clara y cierta de que se pueda contar en un breve plazo de tiempo con esa oficina comarcal de Tráfico abierta para los ciudadanos del Campo de Gibraltar.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor Muñoz-Repiso.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): La creación de una oficina local en Campo de Gibraltar fue preocupación desde hace muchos años de la Dirección General de Tráfico, que planteó en su planificación la creación de esta oficina. Por fin, con esfuerzo de la Dirección General de Tráfico y su iniciativa, integrando un funcionario en una comisión especial que se creó en Campo de Gibraltar, se consiguió la autorización para la apertura de la oficina de Tráfico en la Línea de La Concepción. Con esto le quiero decir que la iniciativa y el interés lo ha tenido siempre la Dirección General de Tráfico. Desde el momento en que se publicó la orden de Presidencia del Gobierno aprobando la creación de la Jefatura Local de Tráfico de La Línea de la Concepción, como usted ha dicho, el 3 de agosto de 1999, la Dirección General de Tráfico comenzó a hacer gestiones para la adquisición o alquiler de un local apropiado, para lo cual hubo que desplazar a técnicos, arquitectos y aparejadores en varias ocasiones allí. El ayuntamiento ofreció algún local en alquiler, que no en cesión gratuita, que no reunía las condiciones de atención al público que debe tener un local de este tipo. Ahora mismo la Dirección General de Tráfico ha arrendado un local en el que se va a ubicar la oficina local de Tráfico en La Línea de la Concepción. Se encuentra en la avenida del Príncipe de Asturias, sin número, y tiene una extensión de 775 metros cuadrados. Próximamente se van a llevar a cabo las obras de adecuación del local para su adaptación como oficina pública y posterior apertura al público. No obstante, se calcula que a lo largo del año 2002 quedarán ultimados los locales y no antes y así habremos podido conseguir dotar a la vez de personal la jefatura local, por lo que, consecuentemente su puesta en funcionamiento, a pesar de lo dicho por el Gobierno, como usted nos acaba de indicar, no será fácil que se produzca antes del segundo semestre del año 2002.

Usted ha manifestado que no quiere pensar que tiene ninguna relación partidista, pero inmediatamente ha dicho que como ahora ya el alcalde es no sé quién, de no sé qué partido, que entonces ya no habrá ningún problema. Me parece una incongruencia y me parece recordar, lo digo de memoria, que cuando se aprobó la creación de la oficina local, la orden de Presidencia de Gobierno de 27 de julio, no estaba ni ese señor que usted ha mencionado del partido llamado GIL. Quiero decirle que desde la Dirección General de Tráfico, que tiene vocación pública y en absoluto partidista, jamás se ha pensado si el alcalde es de aquí o de allá y que las dificultades que ha habido han sido de orden material, como yo creo que si usted está cerca de este asunto lo tendrá constatado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: A mí no me cabe ninguna duda de que usted y su dirección general tienen esa vocación pública no partidista, pero de lo que ya tengo mis dudas es de que el Gobierno del Partido Popular no tenga vocación partidista, porque la tiene, señor Repiso; si no, ¿cómo se puede entender que haya sido aprobada una oficina comarcal de Tráfico el 3 de agosto de 1999 y estemos en el mes de noviembre de 2001 preguntando por su puesta en funcionamiento, sin que exista una causa justificable del porqué? Dos años y medio para buscar un local ¿no le parece un plazo excesivo? No hay otra causa. Si usted es capaz de explicarla, a lo mejor la entendemos, pero es que el Gobierno tampoco la explica; incluso yo creo que lo que es incongruente, señor Repiso, no es que yo diga lo que he dicho, sino que el Gobierno haya manifestado por escrito que podría estar en funcionamiento en el primer trimestre de 2001 y vayamos a concluir el año sin que se haya realizado le puedo garantizar que aprecio sus palabras y mucho y que tenga la valentía de decir que a pesar de lo que dice el Gobierno, nunca podrá estar operativa antes del segundo trimestre de 2002. Le agradezco su valentía política. **(El señor presidente ocupa la presidencia.)**

Lo que usted sí podrá también entender es que ante la falta de justificación tengamos que manifestar que no queremos pensar que haya habido una actuación de estrangulamiento, no para la oficina comarcal de Tráfico sino para otros muchos temas, desde el Gobierno hacia un ayuntamiento que estaba en manos del Grupo Independiente Liberal y que circunstancialmente ha pasado ya estar en manos del Partido Popular, porque ha habido una integración del GIL, no sólo en ese municipio, desgraciadamente, sino en otros, para operar. Como yo entiendo que no hay ninguna justificación, porque no la han manifestado ustedes en dos años y medio, también usted debe de entender que puede que existan esas causas, desde luego no utilizadas directamente desde la Dirección General de Tráfico, pero sí trasladadas desde el Gobierno, porque si no, señor Repiso, desde luego yo no me voy de aquí hoy satisfecho del porqué se produce un retraso de dos años y medio sin una justificación razonable, porque dos años y medio para buscar un local en una ciudad que tiene 80.000 habitantes y una extensión importante no es admisible. Por último, lo que sí le pido es que, por favor, es lo importante de la pregunta, se ponga en funcionamiento lo antes posible. Es una demanda largamente reivindicada, muy necesaria, porque hay 120 kilómetros, que son al final 240, de ida y vuelta, desde ese sitio y esas zonas del Campo de Gibraltar hasta Cádiz. Eso supone un coste económico, una pérdida de un día para miles de ciudadanos, para un simple trámite administrativo, y eso en la España de la modernidad

del siglo XXI no es razonable. Por tanto, yo le pido que usted, dentro de sus posibilidades, y además le felicito por el trabajo que está haciendo desde la Dirección General de Tráfico, intente agilizar al máximo la puesta en funcionamiento de esa oficina comarcal de Tráfico.

El señor **PRESIDENTE**: Señor director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Solamente voy a decir dos cosas, aunque una va a ser un poco tediosa. En primer lugar, como un precedente, quiero decirle que una oficina local de Tráfico, así como publicar su autorización en el Boletín Oficial del Estado es algo complejo para lo que hay que trabajar muchísimo pero que se publica y ya está, el, vamos a decir, cortar la cinta inaugural no es tan fácil. Tengo un precedente. La oficina local de Cartagena se creó el 30 de diciembre de 1991, se inauguró el 29 de julio de 1994 y desde el primer momento se tenía un local, porque lo cedió gratuitamente el Ayuntamiento de Cartagena. Ese es un precedente de que transcurrieron dos años y medio desde la publicación hasta la inauguración. Aunque sea un poco tedioso le voy a leer la cronología. Si así consigo que usted se vaya tranquilo hoy de aquí, me habré dado por satisfecho, aunque esto sea un poco pesado. El 27 de julio, orden de creación de la Jefatura Local de Tráfico de La Línea. A partir de ese momento prospección de posibles locales. El 10 de febrero del año 2000 se visitan varios locales y el ayuntamiento para ver posibilidad de que se faciliten locales. El día 14 de abril de 2000, oferta económica de un local en la avenida del Príncipe de Asturias. El 9 de junio de 2000, informe de la junta coordinadora de edificios administrativos favorable a local de la avenida del Príncipe de Asturias. El 14 de agosto de 2000, carta del ayuntamiento remitiendo información sobre cinco nuevos locales para posible ubicación y propuesta de construcción del edificio compartido con dicho ayuntamiento. El 11 de septiembre de 2000, visita del arquitecto a los cinco nuevos locales. El 19 de septiembre de 2000, informe técnico de la Dirección General de Tráfico sobre locales, considerando que no reúnen las condiciones, porque el más conveniente por su extensión es el de la avenida del Príncipe de Asturias. El 9 de octubre de 2000, escrito del director general de Tráfico al alcalde ratificándose en el local de avenida del Príncipe de Asturias, por la

presión telefónica, etcétera, que se estaba recibiendo por parte del alcalde de que fuéramos a otros locales. El 25 de enero de 2001, firma del contrato de alquiler. El 23 de enero de 2001 iniciación del expediente negociado de redacción de proyecto. El 27 de febrero de 2001, reparos al expediente negociado en la Intervención Delegada de Hacienda. El 25 de abril de 2001, fiscalización por la Intervención Delegada del expediente negociado una vez subsanados los reparos. El 9 de mayo de 2001, adjudicación de la obra a la consultoría para la redacción del proyecto de adaptación de los locales, con un plazo de ejecución de tres meses. El 27 de julio de 2001, envío a la oficina de supervisión de proyectos del Ministerio del Interior. El 27 de agosto de 2001, reparos de la oficina de supervisión de proyectos del Ministerio del Interior. El 28 de septiembre de 2001, nuevo envío a la oficina de supervisión. El 15 de noviembre del mismo año, informe favorable de la referida oficina. El 15 de diciembre de 2001, se prevé...

El señor **PRESIDENTE**: Cuanto antes termine, mejor.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Se prevé que se produzca finalmente la fiscalización, la intervención, tal. Siguiendo la instrucción del presidente, le puedo facilitar esta relación pormenorizada, porque en la Administración resulta que tenemos que actuar conforme a la Ley de contratos de las administraciones públicas. Todos somos muy inquietos para tener hoy una idea y ejecutarla mañana, pero finalmente tenemos que actuar con todas las cautelas legales que nos imponen las leyes. **(El señor De la Encina Ortega pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Ya no hay margen, señor De la Encina, lo siento.

Concluido el orden del día, se levanta la sesión.

Eran las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.

Nota: El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Justicia e Interior, del miércoles 21 de noviembre de 2001, no guarda relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

