



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2004

VIII Legislatura

Núm. 51

## NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JORDI JANÉ I GUASCH

Sesión núm. 2

celebrada el lunes, 28 de junio de 2004

### ORDEN DEL DÍA:

	<u>Página</u>
Ratificación de la celebración de las comparecencias acordadas por la Mesa de la Comisión en su reunión de 2 de junio de 2004 .....	2
Delegación en las Mesas de las Comisiones de la competencia de éstas de adopción de los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento, concordante con la Resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. (Número de expediente 042/000005.) .....	2
Comparecencia del señor ministro del Interior (Alonso Suárez) para informar sobre:	
— Las líneas generales de su Departamento en materia de seguridad vial. A petición propia. (Número de expediente 214/000020.) .....	2

— Las políticas sobre seguridad vial que el Gobierno piensa desarrollar en esta legislatura. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000044.)	2
— Las previsiones del Gobierno y del Ministerio del Interior en el ámbito de la seguridad vial y la prevención de accidentes de tráfico. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 213/000048.)	2

Se abre la sesión a las cinco de la tarde.

**RATIFICACIÓN DE LA CELEBRACIÓN DE LAS COMPARENCIAS ACORDADAS POR LA MESA DE LA COMISIÓN EN SU REUNIÓN DE 2 DE JUNIO DE 2004.**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenas tardes.

Vamos a dar inicio a la sesión de la Comisión sobre Seguridad Vial y prevención de accidentes de tráfico. En primer lugar y de acuerdo con las previsiones reglamentarias, procede la ratificación de la celebración de las comparencias acordadas por la Mesa y portavoces de la Comisión en su reunión del día 2 de junio de 2004, y que es la del ministro pedida por distintos grupos parlamentarios y por el propio Gobierno. ¿Se entiende por asentimiento que los miembros de la Comisión ratifican estas comparencias? (**Pausa.**)

**DELEGACIÓN EN LA MESA DE LA COMISIÓN DE LA COMPETENCIA DE ÉSTA DE ADOPCIÓN DE LOS ACUERDOS A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO, CONCORDANTE CON LA RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DE LA CÁMARA DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1983. (Número de expediente 42/000005.)**

El señor **PRESIDENTE**: En segundo lugar, también debemos acordar la delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia que ésta tiene para adoptar los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento. Entiendo también que por asentimiento los miembros de la Comisión dan su aprobación a esta delegación en la Mesa de la Comisión para proceder a lo que establece el artículo 44 del Reglamento. (**Asentimiento.**)

**COMPARENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR (ALONSO SUÁREZ) PARA INFORMAR SOBRE:**

— **LAS LÍNEAS GENERALES DE SU DEPARTAMENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 214/000020.)**

— **LAS POLÍTICAS SOBRE SEGURIDAD VIAL QUE EL GOBIERNO PIENSA DESARROLLAR EN ESTA LEGISLATURA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/000044.)**

— **LAS PREVISIONES DEL GOBIERNO Y DEL MINISTERIO DEL INTERIOR EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL Y LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 213/000048.)**

El señor **PRESIDENTE**: Sin más preámbulos, señorías, pasamos al punto del orden del día relativo a la comparencia del ministro del Interior para tratar de distintos aspectos en materia de seguridad vial. Esta comparencia ha sido pedida por el Grupo Parlamentario Popular, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y por el propio Gobierno.

Como presidente de esta Comisión, y en esta primera reunión ordinaria de sus trabajos, creo que es un sentir global de la misma agradecer al Gobierno su comparencia hoy aquí por medio del ministro del Interior. En una Comisión como ésta, este presidente, haciéndose eco del sentir de todos los portavoces y de todos los miembros de la Comisión, quería hacer un recuerdo especial hacia un parlamentario, compañero nuestro en esta legislatura, el senador Alberto Pindado González, que perdió la vida el pasado 19 de junio como consecuencia de un accidente de tráfico. Tristemente él es un ejemplo más de los miles de muertos que anualmente se cobran las carreteras europeas como consecuencia de los accidentes de tráfico. Por tanto, es oportuno tener hoy un recuerdo para él. Sin más preámbulo, señor ministro, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Alonso Suárez): Señorías y señores diputados, ya tuve ocasión de hacerlo en el Senado, porque coincidió la comparencia con otro objeto con el fallecimiento de Alberto Pindado, y efectivamente quiero volver a lamentarlo y decirle al Partido Popular que haga llegar mis condolencias a su familia.

El Gobierno socialista, como hemos dicho en multitud de ocasiones, quiere hacer del Parlamento el centro de la vida política en España, y esto es especialmente importante en un tema como el de la seguridad del tráfico vial, de especial importancia para los ciudadanos y ciudadanas de este país y para un sentido de la calidad de vida que queremos sea un sentido global, un sentido que pueda mejorar y mejore objetivamente esa calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas de este país.

Desde mi punto de vista esta Comisión es indispensable, creo que nace para este tema en concreto y el Parlamento ha tenido el buen tino de hacerla nacer con esa finalidad determinada. Por mi parte, creo que por esta Comisión deben pasar todas las iniciativas o por lo menos el trazo grueso de las iniciativas que desde el Gobierno vamos a tomar en materia de seguridad vial porque es un problema que afecta a todos y puede y debe ser arreglado con el concurso de todos, cada uno dentro del esquema y del marco constitucional de sus respectivas competencias.

Los accidentes de tráfico, como sabrán, constituyen la principal causa de muerte no natural en este país y en el segmento de edad comprendido entre los 18 y los 25 años constituye la principal causa de muerte natural o no natural, lo cual debe darnos un primer toque de atención respecto a la magnitud del problema que encaramos. Además, constituye la principal causa de lesiones invalidantes, de paraplejas y de tetraplejas. El accidente de tráfico constituye por tanto la principal causa de sufrimiento en los ciudadanos y ciudadanas de este país. Tenemos 5.400 muertos al año, en los últimos diez años los accidentes de tráfico han experimentado un crecimiento de más del 27 por ciento y las víctimas han aumentado en más del 30 por ciento. Sin ir más lejos, señoras y señores diputados, este fin de semana ha habido 31 accidentes con 39 muertos. Son cifras realmente escalofrantes que acreditan una sangría sistemática de víctimas que en ningún caso el poder público, ni el Estado, ni la sociedad de este país se pueden permitir. En esa tarea, por tanto, de remitir el problema tenemos que estar todos y todas.

La solución del problema yo creo que pasa por perfilar y mejorar el modelo de educación vial, mejorar el modelo de gestión y el desarrollo de las infraestructuras y tomar una serie de medidas normativas, que no es fácil, como podrán imaginar, poner en marcha de un día para otro pero que entre todos lo intentaremos. En todo caso, nuestro objetivo va a ser reducir, como hemos dicho en la oferta electoral, en el plazo de cinco años, hasta un 40 por ciento el número de fallecidos en accidentes de circulación. Es un objetivo ambicioso para el que tenemos que hacer un esfuerzo sostenido a diferentes niveles, luego me iré explayando sobre el desarrollo de estos niveles de actuación, pero en todo caso es un objetivo que debe estar en el frontispicio de la acción de este Gobierno socialista.

Las causas principales de los accidentes de tráfico ya son conocidas por todos: la velocidad inadecuada, el no

respeto a las normas más exigibles en materia de seguridad vial por las leyes y por los reglamentos, y la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas y sustancias estupefacientes. Si reducimos estas causas habremos empezado a poner un buen mojón en el camino de reducir la siniestralidad vial.

La Comisión europea ha aprobado recientemente un programa de acción de seguridad vial, la Comisión europea es el Gobierno del espacio geopolítico en el que nos movemos, y debemos remitirnos a sus lógicas de funcionamiento y a las actuaciones que va impulsando a lo largo del tiempo. Por su parte, la Organización Mundial de la Salud no ha dejado de recordar y de recomendar a los Estados miembros, señoras y señores diputados, el despliegue de esfuerzos para que se refuercen las actuaciones acerca de los factores de riesgo, en particular a propósito de la conducción bajo la influencia del alcohol y de las drogas tóxicas y los estupefacientes, así como —es muy importante, y luego insistiré— por la distracción provocada por el uso de determinados artefactos, como los teléfonos móviles. La Organización Mundial de la Salud, como ya saben, ha dedicado el día 7 de abril, Día mundial de la salud, a los accidentes de tráfico para realzar la importancia que tienen no sólo en los territorios de los Estados, sino a nivel mundial.

Señoras y señores diputados, las líneas estratégicas que desde nuestro punto de vista van a organizar la respuesta a la siniestralidad vial son las siguientes: en primer lugar, una coordinación entre las administraciones. La seguridad vial incumbe desde luego al Ministerio del Interior, pero no sólo al Ministerio del Interior. Otros departamentos ministeriales (Fomento, Industria, Comercio y Turismo, Educación y Ciencia, Sanidad o Agricultura), llevan a cabo también acciones encaminadas a mejorarla. Por ello es importante que exista una coordinación entre todos estos departamentos del Gobierno del Estado, pero también debe existir una mayor y mejor coordinación entre el Estado, las comunidades autónomas y las corporaciones locales. Esta coordinación se ha venido llevando a cabo por medio del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación, órgano que vamos a potenciar para que sea un auténtico foro de actuación y no solamente una institución puramente representativa, puramente formal. Queremos hacer una implicación más activa tanto de las administraciones públicas como de los sectores privados. La lógica de trabajo en este Consejo queremos que sea temática, es decir que se dedique a actividades no formales —insisto—, sino materiales, de análisis muy concreto de cómo está la materia de la circulación y seguridad vial.

En segundo lugar, queremos aumentar la participación de la sociedad civil en la materia de seguridad vial. En España hay un montón de entidades y asociaciones que trabajan por la seguridad viaria y hay que potenciar la implicación de las mismas para solucionar este problema. Ustedes saben que hay una mirada de organiza-

ciones de víctimas, de automovilistas, de educadores de la circulación, de transportistas, de la propia industria de la automoción que tienen mucho que decir en esta materia, por tanto van a ser preguntadas y sus criterios van a ser tenidos en cuenta para mejorar la seguridad vial. Potenciaremos, por consiguiente, la consulta a las instituciones y entidades relacionadas con la seguridad vial, de forma que cualquier iniciativa que se adopte tenga en cuenta sus diferentes puntos de vista. De tal manera lograremos una mayor concienciación del problema y un mayor respeto a las conductas de los usuarios en materia circulatoria, en materia general de seguridad vial.

En tercer lugar, queremos caminar en pro de una mejor información a la opinión pública de la seguridad vial. Normalmente la información que se traslada desde el poder público entendemos que es demasiado estadística, está demasiado centrada en el análisis de rasgos puramente estadísticos, y debe seguir siendo así. Sin embargo, debemos conseguir que la información puramente estadística no oculte el drama que hay detrás de los números. Por tanto, tenemos que hacer hincapié en las consecuencias que cada uno de los accidentes mortales más lesivos deja en las historias, en los grandes dramas de las familias rotas, de las muertes, de las lesiones traumáticas, como mecanismo para que la opinión pública reflexione y por consiguiente pueda mejorar su nivel de introspección de cara a la seguridad vial. La experiencia nos ha demostrado que el tema de la información en materia circulatoria es un tema capital aquí en España y también en los países de nuestro entorno. Naturalmente, es obligación del poder público suministrar a los medios de comunicación, los mediadores entre la sociedad y el derecho a la información, los poseedores de la información por así decirlo, para que en los medios de comunicación se pueda derivar una información acertada, insisto, que vaya más allá de la pura estadística a los usuarios y a la opinión pública en general como mecanismo para mejorar la seguridad vial.

En cuarto lugar, vamos a profundizar la mejora de la conducta de los usuarios de la red viaria. A tal fin, pondremos en marcha una serie de medidas convergentes encaminadas no sólo a garantizar la circulación de vehículos que sea más segura, sino también a mejorar la conducta de los usuarios en carreteras y en las vías públicas de nuestras ciudades. A tal efecto vamos a hacer campañas específicas sobre alcohol, velocidad, uso del casco y uso de los cinturones de seguridad. Hay que tomar conciencia del peligro que supone la falta de atención y la falta de utilización de estos mecanismos personales de seguridad.

En cuanto a la velocidad puedo decirles, por ejemplo, que el estudio característico llevado a cabo por el Laboratorio de investigación en materia de seguridad vial del Reino Unido, ha concluido que reducir la velocidad media en tan sólo tres kilómetros por hora, salvaría de 5.000 a 6.000 vidas en Europa todos los años y

evitaría de 120.000 a 140.000 accidentes. En España la velocidad aparece como factor concurrente en el 16 por ciento de los accidentes y en este 16 por ciento se han producido el 29 por ciento de los muertos. Sobre el uso del cinturón de seguridad les puedo poner el ejemplo de Suecia, que es el país de la Unión Europea donde un mayor y seguramente mejor uso del cinturón de seguridad se observa, llega al 95 por ciento de las ocasiones, es decir se utiliza de una manera prácticamente total. Pues bien, la mitad de las víctimas de los accidentes en ese país no lo llevaba abrochado poniendo de manifiesto el gran potencial que representa toda medida encaminada a incrementar el uso del cinturón de seguridad. En nuestro país el porcentaje de uso de cinturón en turismo es muy diferente en carretera y en zona urbana. En carretera el 86 por ciento de los conductores y pasajeros delanteros utilizaban el cinturón, mientras que sólo el 41 por ciento de los pasajeros traseros hacían uso del mismo. Estos porcentajes por desgracia descienden considerablemente en zona urbana con el 41 y 71 por ciento, respectivamente. Son porcentajes que cito de una manera no inocente, porque en caso de accidente el total de muertos que no llevaba cinturón supone el 45 por ciento, de ellos el 40 por ciento en carretera y el 66 por ciento en zona urbana.

Señoras y señores diputados, por lo que respecta al uso del casco en motocicletas, según un estudio que hizo nuestra Dirección General de Tráfico en el año 2002, el porcentaje de utilización del casco es del 91 por ciento, elevándose en carretera al 96 por ciento y por el contrario descendiendo en ciudad el 87 por ciento; en caso de accidente el total de muertos en carretera que no llevaba casco es del 5 por ciento y en zona urbana el 30 por ciento. En el caso de los ciclomotores el porcentaje de utilización es del 85 por ciento en carretera y el 76 por ciento en zona urbana; en caso de accidente el total de muertos en carretera que no lo llevaban puesto es del 45 por ciento y el 46 por ciento en zona urbana. Estos porcentajes les pueden dar cuenta —recuerden la cifra que les decía al principio, 5.400 muertos por accidentes de tráfico al año— de la enorme importancia de utilizar estos mecanismos personales de seguridad, casco y cinturón, y también de ajustar en todo caso la velocidad a los requerimientos legales reglamentarios como dice el Reglamento de Circulación, a las circunstancias que en cada momento concurren en la vía que se está utilizando.

En quinto lugar, la línea estratégica tiene que ver con la incorporación de la investigación y desarrollo en seguridad de la industria de la automoción. En España, señoras y señores diputados, hemos aumentado en los últimos años exponencialmente el parque de automóviles. Tenemos en estos momentos 27 millones de vehículos y 22 millones de conductores. Este aumento exponencial es característico en las sociedades desarrolladas, lo sabemos todos, es característico de todos los países con los que jugamos en el entorno geopolítico en que nos movemos, los países de la Unión Europea. Me

remito aquí de nuevo y por consiguiente, a los requerimientos de la Comisión Europea con la que vamos a colaborar en todo momento y cuyas prescripciones vamos a desarrollar en el curso de esta legislatura. Saben que la Comisión Europea ha recomendado, entre otras cosas y en primer lugar, la utilización de un sistema antibloqueo de frenos en los coches nuevos matriculados a partir de 1.º de julio de 2004, que será obligatorio. En segundo lugar, vamos a incluir como equipo de serie el sistema de corrección de trayectorias en todos los automóviles nuevos a partir del 2005. En el año 2007 vamos a incorporar los radares de corto alcance como sistema de prevención contra las colisiones y se está estudiando ya la incorporación del dispositivo de control de velocidad en los coches que si la Comisión Europea y nuestra propia realidad nacional da luz verde, podrá ser una realidad en el año 2008.

En sexto lugar, queremos ir claramente hacia una mejora general de las infraestructuras fundamentalmente en dos aspectos: la eliminación de los puntos negros y la revisión y corrección de los tramos con una alta concentración de accidentes. Es prioritario tener un buen análisis al respecto. Naturalmente, la mejora de la red viaria no es una materia que corresponda exactamente al Ministerio del Interior, sino más bien a los titulares de las respectivas vías circulatorias. No obstante, desde la Dirección General de Tráfico se procurará hacer una labor de coordinación que ponga en valor toda la capacidad que tienen las diferentes administraciones responsables de la red viaria para mejorar esos puntos negros, esos tramos con una específica y alta concentración de siniestralidad. Por ejemplo, vamos a realizar actuaciones y mejoras de señalización y balizamiento de las carreteras de diputaciones provinciales y cabildos insulares plasmadas en los diferentes convenios suscritos con dichas instituciones, esto último dentro de las competencias específicas de nuestra Dirección General de Tráfico.

En séptimo lugar, el Gobierno quiere establecer una nueva línea estratégica en materia de seguridad vial referente a los primeros auxilios; en segundo lugar, a la asistencia a las víctimas y, en tercer lugar —y esto es muy importante—, la asistencia a los familiares de las víctimas que muy a menudo o casi siempre son los destinatarios últimos de la tragedia, no sólo desde el punto de vista emocional, sino también desde el punto de vista de los costes económicos.

En este orden de cosas queremos reducir los tiempos de aviso y la asistencia a las víctimas de los accidentes de tráfico, una de las acciones que el programa de seguridad vial de la Comisión Europea pone especial énfasis. Podríamos hablar de tal modo o mejorar la situación de varios miles de personas que sufren los accidentes de circulación. Por ejemplo, en el estudio al que antes me refería en el Reino Unido se evalúa en el 12 por ciento la proporción de personas accidentadas que después de haber sufrido un traumatismo grave en la columna vertebral han padecido una lesión importan-

te que podría haber sido evitada con una atención más temprana al accidente.

Una vez desarrolladas estas siete líneas estratégicas que van a orientar nuestra política en materia de seguridad vial, quiero pasar a exponerles, señoras y señores diputados, las actuaciones que a corto plazo va a acometer el Ministerio del Interior. En cuanto a las modificaciones normativas llevaremos a cabo una modificación del Reglamento general de vehículos, aprobado por Real Decreto de 23 de diciembre de 1998, para adaptarlo a una directiva de la Unión Europea que saben son normas de obligado cumplimiento, la Directiva 1999/37 de la Unión Europea relativa a los documentos de matriculación de los vehículos. De esta manera se persigue regular el nuevo modelo de permiso de circulación de acuerdo con lo previsto en la normativa comunitaria, modelo en el que se incluirán también los datos que actualmente constan en la tarjeta de características técnicas del vehículo, tarjeta que en consecuencia desaparecerá. Igualmente reformaremos el Reglamento general del conductores, cuyas principales novedades son, en primer lugar la posibilidad de que los titulares de un permiso de conducir de la clase B en vigor, con una antigüedad mínima de 3 años, estén habilitados para el permiso de conducción de la clase A-1 dentro del territorio nacional. Esta medida se justifica fundamentalmente por dos razones. En primer lugar, para mejorar la fluidez de la circulación en las ciudades facilitando el cambio del turismo a la motocicleta que viene consolidándose como alternativa al automóvil en las vías urbanas, y en segundo lugar, y esto es muy importante, porque los expertos consideran que las motocicletas de 125 centímetros cúbicos son más seguras que los ciclomotores y en consecuencia pueden inducir y conseguir realmente una mejora objetiva en la seguridad vial. La medida consistente en elevar la edad exigible para el acceso a la licencia de conducción de ciclomotores vamos a elevarla de 14 a 16 años, y en concordancia vamos a elevar de 16 a 18 años la edad mínima para llevar un segundo pasajero en tales vehículos. Esto se hará mediante un real decreto específico, aparte del Reglamento general de conductores, porque en la reforma del Reglamento general de conductores que vamos a llevar al próximo, o como mucho al siguiente Consejo de Ministros, se ha optado por sacar esta medida del mismo, dado que demoraba la tramitación de este Reglamento general y podría hacernos incumplir la Directiva de la Unión Europea sobre permisos de conducción. La medida de elevar la edad de 14 a 16 y de 16 a 18 en los casos que acabo de exponer, se justifica por razones obvias. En primer lugar, porque creemos que con la elevación de la edad hábil para conducir ciclomotores se fomenta una mayor y mejor seguridad vial, objetivamente hablando. En segundo lugar, porque el Estatuto de los Trabajadores establece que la edad mínima para trabajar son 16 años; hasta los 18 años no se puede comprar tabaco ni consumir alcohol por regulación legal y se hace muy difícil

justificar que se ejerza una actividad objetivamente peligrosa de riesgo para la seguridad vial con solo 14 años. Si está justificado de igual manera que hasta los 16 años no se pueda conducir un ciclomotor, habrá que esperar a tener dos años más, a los 18 años, para llevar una segunda persona en el ciclomotor. No nos cabe, señoras y señores diputados, la menor duda de que con esta elevación de la edad para conducir ciclomotores la nueva regulación permitirá reducir la accidentalidad en el uso de estos vehículos de motor.

El permiso de conducción en formato de tarjeta de plástico va a ser otra de las novedades a corto plazo que introduce el Reglamento general de conductores, con la habilitación para sustituir el actual formato del permiso de conducción en cartulina, de diseño anticuado, por una tarjeta plastificada, moderna y funcional de tamaño tarjeta de crédito. Esto lo vamos a empezar en octubre y lo vamos a desarrollar progresivamente en todo el territorio nacional durante los meses que median desde octubre a la primavera, durante los seis meses siguientes al mes de octubre.

La segunda de las actuaciones que quiero destacarles tiene que ver con el establecimiento del permiso de conducción por puntos. La implantación de un sistema de permiso de conducir por puntos, como estrategia que permita un mayor grado de responsabilidad y autocontrol de los conductores en la utilización administrativa para conducir, estén seguros de que va a ayudar a salvar vidas y a reducir en general la siniestralidad, supone un cambio cultural importante. El conductor va a dejar de tener un derecho adquirido indefinidamente por el mero hecho de sacar un permiso de conducir, para pasar a tener una autorización, un crédito social, un crédito de puntos que se irán perdiendo conforme se cometan infracciones, siguiendo una lógica progresiva hasta llegar el momento, en su caso, que el conductor sea privado totalmente de esa autorización, de ese crédito o de esa confianza que la sociedad ha depositado en él. Ya hemos establecido en la Dirección General de Tráfico un grupo específico de trabajo que está estudiando los diferentes modelos que funcionan en la Unión Europea para ajustar el nuestro a las mayores y mejores bondades de esos diferentes modelos. En todo caso, el nuevo permiso de conducir por puntos va a suponer una revisión, una reforma de la Ley de Seguridad Vial y del Reglamento general de conductores con el fin de recoger el procedimiento para la declaración de pérdida del permiso de conducción cuando se hayan perdido la totalidad de los puntos. Se trata en consecuencia, señoras y señores diputados, de un auténtico sistema reeducador, con el cual se pretende actuar desde la autoresponsabilidad de los conductores contra las conductas infractoras. La acumulación de infracciones, les insisto, puede suponer la pérdida de vigencia del permiso de conducir, y configurar por tanto el sistema como una adecuada herramienta para actuar contra el conductor reincidente. Lógicamente habrá que concienciar a la sociedad de que este sistema funciona por

la propia lógica intrínseca del sistema, porque vivimos en sociedades abiertas donde los ciudadanos son personas responsables y porque este sistema es una realidad que ha funcionado en diferentes países de la Unión Europea, Francia, Luxemburgo, Alemania, Italia y en el Reino Unido.

He de decir a SS. SS. que en nuestro país ya hubo un primer intento, en octubre de 1991, cuando el Senado en una Comisión especial para la investigación sobre la siniestralidad, incluyó en una de sus propuestas poner en marcha este permiso de conducción por puntos, pero entonces no fue posible porque carecíamos de un registro centralizado donde se anotasen los acontecimientos que afectaban a los conductores, las sanciones en materia de seguridad vial. Esto se ha superado porque el artículo 19 del Reglamento del procedimiento sancionador de Tráfico, de marzo del año 2003, obliga a comunicar a un registro común las sanciones graves y muy graves tramitadas no sólo por las jefaturas provinciales de tráfico, sino también las impuestas por los alcaldes y las autoridades competentes de las comunidades autónomas. Creemos por tanto, señoras y señores diputados, que la implantación de este permiso de conducir por puntos va a tener un impacto netamente positivo en los conductores sometidos a determinados controles que van a hacer mejorar claramente su conducta en materia de conducción, y por tanto van a aumentar objetivamente la seguridad de nuestras vías de circulación. No ocultamos por lo demás que (y es una auténtica virtud de la propuesta que ponemos encima de la mesa) esto va a generar un gran debate social. Insisto en que tenemos en nuestro país 22 millones de conductores que se van a ver directamente afectados por esta medida y ese debate social creemos desde el Ministerio del Interior que va a ser fundamentalmente enriquecedor desde el punto de vista de la seguridad vial.

Les adelanto algunos criterios con los que ya está trabajando el grupo de estudio al que antes hacía referencia. En el borrador de la norma que lo contemple se propondrá un crédito de 12 puntos, siguiendo criterios ya contrastados en otros países, y de 6 u 8 puntos para los conductores noveles que en el plazo de dos o tres años podrán aspirar a tener los 12 puntos ordinarios. Las infracciones restarán puntos lógicamente hasta el extremo en su caso de la pérdida total del crédito social que supone el carnet por puntos. Se computara también de dos a tres años, a contar desde la firmeza de la última sanción anotada que no suponga pérdida total de puntos para recuperar el crédito inicial, el superar un curso de sensibilización a cargo del sancionado que supondrá la recuperación de cuatro puntos y cuando sea revocado totalmente, cuando se pierda totalmente la puntuación, cuando se pierda totalmente la confianza y por tanto el permiso de conducción, el conductor deberá esperar un tiempo mínimo de un año, realizar un examen psicofísico, un curso de sensibilización y las pruebas teóricas y prácticas para obtener un nuevo permiso de conducción. Por tanto, insisto en que se va a

acabar el carnet de conducir que incorporaba una especie de derecho inmutable, indefinido en el tiempo, en general no revisable para pasar a un esquema cultural absolutamente novedoso en materia de permiso de conducción.

Quiero finalizar en torno al carnet por puntos refiriéndome al sector profesional del transporte, sin duda expectante ante la implantación de este carnet de conducir por puntos, sector profesional cuyas específicas circunstancias serán también específicamente valoradas, oídas las asociaciones competentes al objeto de determinar la manera de evitar los puntos para los conductores profesionales en este próximo permiso de conducir por puntos. En segundo lugar, quiero referirme a la consideración como infracción grave de determinados comportamientos leves, otra de las actuaciones que vamos a impulsar en materia de seguridad vial. Al ser consideradas infracciones que afectan a la seguridad vial y para posibilitar su inclusión entre las consideradas graves y por tanto para permitir que resten puntos en el permiso de conducción, se va a considerar que la no utilización del cinturón de seguridad o el casco y el uso del teléfono móvil durante la conducción deben ser al menos graves en su grado mínimo, y por tanto constituir infracciones que van a restar la puntuación que incorpora el crédito del nuevo carnet de puntos.

En tercer lugar, me quiero referir a la seguridad vial respecto a la cual debo decir que entendemos que son tres fundamentalmente los servicios que genéricamente nos demanda la sociedad al poder público. En primer lugar un tráfico más seguro; en segundo lugar un tráfico más fluido; y en tercer lugar un bloque de servicios administrativos más eficaces y lo menos gravoso posible. Van a ser nuestros criterios orientadores a la hora de manejar la seguridad viaria junto con lo que ya les he expuesto. Estos servicios o estas prioridades no son antagónicas ni mucho menos, ni excluyentes y aunque lo más importante es la seguridad vial en la práctica no es fácil jerarquizar ni sacrificar uno en aras del otro porque el ciudadano exige esos tres referentes y nos los exige en la misma medida.

Capítulo importante en la mejora de la seguridad vial será la instalación de radares fijos en las carreteras. A imitación de la medida adoptada, por ejemplo en Francia y que tan buen resultado ha obtenido para controlar la velocidad de los vehículos que circulen por las carreteras y como medida disuasoria de las infracciones a las normas de tráfico, a la vez que objetivamente también posibilitadora de una mejora en la accidentalidad vial, revisaremos al alza la previsión de instalar 14 nuevos radares fijos de control de velocidad en el año actual y de 22 en el próximo 2005. Vamos a revisar al alza estas previsiones, teniendo en cuenta magnitudes mucho más importantes que estas cifras que les acabo de dar que son las actualmente vigentes y que les explicaremos también en esta Comisión en el futuro a medida que vayamos teniendo un plan de actualización de los rada-

res listo; el director general de Tráfico les dará oportuna cuenta. Además, la localización de estos radares será pública y se señalará su presencia, dado que su finalidad tiene que ser, ustedes lo entenderán perfectamente como lo van a entender los 22 millones de conductores, fundamentalmente preventiva y no recaudadora. La Dirección General de Tráfico instalará también 438 postes SOS en las vías desdobladas para una mejor atención del usuario en los casos de accidentes o averías. En consecuencia con lo que les decía antes, hay que mejorar los tiempos de respuesta de asistencia del poder público a los ciudadanos y ciudadanas que puedan haber sufrido un accidente en las carreteras.

Señoras y señores diputados, consideramos además de vital importancia dotar convenientemente a los agentes de las agrupaciones de tráfico de la Guardia Civil para el desempeño de sus funciones de adecuados medios materiales. Para ello se adquirirán entre otros extremos, 208 vehículos de dos ruedas y 356 automóviles, además del material de transmisiones y equipos especiales necesarios. Estamos estudiando también la posibilidad de incrementar el número de agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para poder acometer las acciones pertinentes encaminadas a lograr una efectiva regulación y control de tráfico en las carreteras; en consecuencia, una mejor seguridad vial para los usuarios de las mismas.

En punto a los servicios administrativos, tercera referencia que antes citaba y con el objeto de mejorar la atención al ciudadano, se van a crear entre otros extremos nuevas oficinas locales de tráfico en Alcorcón, Mérida, Talavera de la Reina, Alcira y Puerto del Rosario. Además, se estudiarán otras posibles actuaciones en función de las necesidades que presenten con el objetivo que nos hemos marcado en el ministerio de acercar a los ciudadanos los servicios que los ciudadanos nos demandan.

En otro orden de cosas, hemos suscrito con el Ministerio de Sanidad y Consumo un acuerdo-marco, el pasado 26 de febrero, para el desarrollo de actuaciones conjuntas dirigidas a prevenir los accidentes de circulación. Al amparo de este acuerdo-marco próximamente firmaremos un convenio específico para el desarrollo de actuaciones concretas durante el año 2004, como son: primero, dedicar espacios televisivos otorgados por instituciones públicas al Ministerio de Sanidad, para la emisión de reportajes sobre temas de seguridad vial en la estela cultural que les decía antes, es decir sumando a la mera información estadística, la información sobre la realidad que a menudo se esconde detrás de los simples números. Segundo, promoviendo la formación de los profesionales sanitarios de atención primaria de salud, en materia de prevención de lesiones por accidentes de tráfico. Tercero, armonizar los contenidos y características de los materiales formativos y divulgativos, relativos a alcohol, drogas, medicamentos, sistemas de seguridad infantil —esto es muy importante— y seguridad durante el embarazo. Cuarto,

promoviendo actuaciones dirigidas al apoyo de atención psicológica a las víctimas y a los familiares de las víctimas de accidentes de circulación.

Señoras y señores diputados, en materia de educación vial considero que la política divulgativa es una de las acciones más importantes. Esta política se basa en tres ejes fundamentales: En primer lugar, la revista de tráfico que edita la dirección general; en segundo lugar, la campaña continuada de radio; en tercer lugar, lo que podíamos llamar la campaña divulgativa en televisión y prensa escrita. Durante este verano la campaña de divulgación específica se va a centrar en el control de la velocidad y de la alcoholemia, al ser la época en la que más accidentes con víctimas mortales se producen. Se van a coordinar para ello los servicios de control que establece la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, así como la disposición y coordinación de los cinemómetros, de tal manera que los vehículos de control puedan estar sucesivamente situados sobre la vía y próximos entre sí, al contrario de la creencia existente, por desgracia muy consolidada en los conductores, de que rebasando uno de ellos no se va a encontrar otros muchos en kilómetros. Igualmente se intensificaran los controles nocturnos en toda clase de vías, con lo que se va a conseguir ejercer una verificación permanente de la velocidad a la que circulan los vehículos. Por tanto, de acuerdo con todos los principios que les he expuesto en estos criterios de revisión cultural de mejora normativa, de mejora de infraestructuras que les he expuesto en estos minutos, vamos a impulsar la elaboración de un plan estratégico de seguridad vial a medio plazo, con el horizonte de 2010, en el que se recojan las diferentes líneas de actuación con objetivos cuantificados, siguiendo las pautas e indicaciones de la Comisión Europea.

Para finalizar, señorías, quiero mencionar dos proyectos que sin duda van a tener gran importancia en la gestión de la política que sobre seguridad vial vamos a llevar a cabo en este departamento. El primero, y siguiendo una recomendación específica de la Comisión Europea, es la creación del observatorio de seguridad vial, fundamentalmente referido a la centralización de datos de seguridad vial, interrelación de los mismos, análisis, propuestas de mejora y propuestas de cruce de información con el resto de los países de la Unión Europea, para ver si mejoramos el análisis de los indicadores y por tanto las posibilidades de respuesta de parte del poder público. En segundo lugar, la agencia estatal de la seguridad vial en la que se integrarían las competencias asignadas, competencias transversales a diferentes departamentos que ahora están en Administración pública del Estado y también de diferentes departamentos de las comunidades autónomas y ayuntamientos que tienen competencias en materia de tráfico, circulación y seguridad vial. La agencia estatal de la seguridad vial es un proyecto que nos planteamos a medio plazo, como órgano transversal que pueda analizar las diferentes circunstancias en las que se produce

la circulación, y pueda configurar ya no sólo como instancia de valoración sino como instancia ejecutiva, una mejora en la seguridad del tráfico vial desde sus específicas competencias.

Acabo, agradeciendo su atención y agradeciendo al señor presidente que me haya convocado en su nombre aquí, reiterando la oferta que les hacía al principio: la seguridad del tráfico vial va a suponer una reducción del drama que viven cotidianamente muchísimos ciudadanos y ciudadanas de este país. Es un problema que afecta (les recuerdo otra vez el dato: son 22 millones de conductores) a tanta y tanta gente (5.400 víctimas mortales en el último año); datos tremendos que entre todos tenemos que hacer todo lo posible por reducir. Estos datos y las tragedias que esconden los mismos va a ser posible que sean reducidos con la labor del Gobierno del Estado, pero también con la indispensable labor de esta Comisión que quiero que sea el filtro por el que pasen todas las iniciativas en materia de mejora de la seguridad vial.

Señoras y señores diputados, muchísimas gracias por su atención y estoy a lo que ustedes me demanden.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación y en turno de portavoces tiene la palabra, en primer lugar y en nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa Verds, la diputada doña Isaura Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Quiero agradecer en primer lugar la comparecencia del señor ministro, y decir que desde Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds ofrecemos nuestra colaboración y nuestra firme voluntad política para llevar adelante tanto las reformas que proponemos nosotros, como las que se proponen por el resto de grupos parlamentarios, coordinarlas con las asociaciones que se preocupan por estas cuestiones y buscar soluciones a esta lacra social que estamos padeciendo de fallecimientos en carretera y demás accidentes. Estamos absolutamente conformes con las medidas que ha comentado el señor ministro que se van a adoptar, pero observamos que hay algunos temas a los que no se ha hecho referencia, me imagino que por cuestión de tiempo, que son de alto interés y que iremos debatiéndolas en esta Comisión para que sean trasladadas al Gobierno. Una de las cuestiones que más nos preocupa es que todas estas medidas que se van a adoptar implican una inversión enorme de dinero, y nos gustaría saber si por parte del Gobierno se han hecho estudios presupuestarios respecto a todas estas medidas, porque en otro caso nos encontraremos con lo de siempre: un Gobierno que inicia una legislatura con muchos proyectos pero que después no se pueden llevar a cabo, y no hay más que compromisos incumplidos. Desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde presionaremos para que eso no sea así. En seguridad vial nos encontramos con el empuje del consenso que hay entre todos los grupos parlamentarios para abordar estas cuestiones y aportar

soluciones positivas. Creemos que eso ha de ser aprovechado, pero para ello se necesita un elevado presupuesto que queremos saber si contamos o no con él. Nos parece necesario que se adopten medidas de cooperación entre las comunidades autónomas y las corporaciones locales. Entendemos que la cooperación tiene que ir amparada por medidas legislativas que ni los ayuntamientos ni las comunidades autónomas puedan dejar de cumplir estas tareas de protección de los ciudadanos en cuanto a la seguridad vial, porque en general nos encontramos con que según unos gobiernos u otros hay mayor o menor preocupación y se aborda la mejora de carreteras, la iluminación, etcétera. Nosotros entendemos que eso deber ser dirigido por parte del Gobierno. También se deben potenciar medidas sociales, como los trenes o autobuses búho que eliminan un elevado número de accidentes nocturnos ya que la gente pueda acceder a esta medida, que aunque no sea rentable económicamente sí lo es socialmente, y reducen sustancialmente los accidentes. Por supuesto, ya que estamos en la comparecencia del ministro del Interior, quiero hacer hincapié en la necesaria coordinación policial entre Guardia Civil, policías autónomas, allá donde haya sido creado el cuerpo, y locales, con el fin de articular estos dispositivos específicos que otorgan cierta seguridad y son necesarios para todas las medidas que el señor ministro ha descrito. Eso sí, con más medios económicos y tecnológicos de los que cuentan en la actualidad, para desarrollar su labor.

Nos parece fundamental que se aborde un desarrollo legislativo en materia de publicidad de los vehículos que incitan a la velocidad y que ponen en peligro precisamente la seguridad vial. Todos estos anuncios como el de aquel que conduce el más rápido y lo seguro que va con el supercoche que tiene, deben estar legislados. Todo esto es imprescindible porque en toda esta campaña de educación que se ha de llevar a cabo, el primer punto es la publicidad subliminal que entra en los domicilios de todos los ciudadanos e incita a que se desarrollen las conductas que todos conocemos. Hablando de educación, sería muy interesante la implantación de la formación sobre seguridad vial en los centros de enseñanza. No es suficiente que se hagan campañas publicitarias que son un poco más de lo que se debe hacer. Se suma algo, pero no es suficiente. Hay que hacer mucho más. Hay que ir a los colegios a enseñar a la gente seguridad vial. Hay que ir a todos los centros de enseñanza. Hay que promover coloquios. Hay que enviar a expertos porque nos encontramos con que es una de las mayores lacras sociales, pero la preocupación de la ciudadanía es de las menores. Los ciudadanos no tienen prácticamente ninguna preocupación por la seguridad vial. No somos conscientes del problema que estamos padeciendo. Para ello es necesario que se fomente esta educación.

Asimismo, consideramos que han de ser implantados incentivos fiscales para que se renueve el parque automovilístico, porque los viejos coches son una fuente

de accidentes de tráfico. Si se fomenta, si se incentiva esa renovación, podremos encontrarnos con cierta reducción. También incentivos fiscales para la incorporación de todas estas medidas de seguridad a las que sólo pueden acceder aquellos que tienen un poder adquisitivo suficiente, porque nos encontramos con que quien tiene más dinero tiene un airbag, y quien tiene menos dinero, no puede contar con él. Si existe un mecanismo de seguridad que está implantado en los coches, lo lógico sería que todos los ciudadanos tuvieran el derecho y la posibilidad de acceder, y no por su capacidad económica, a un sistema que otorga seguridad, como ocurre también con los ABS, los detectores de peatones, etcétera. Se trata de que mediante un desarrollo normativo estén implantados en todos los coches.

Como se ha comentado por el señor ministro, ha de haber una gran inversión para acabar con los puntos negros, pero no es lo único. Hay muchas carreteras en el Estado español que ahora mismo son muy deficientes en cuanto a iluminación, drenaje del pavimento, zonas de descanso, etcétera. Se ha de hacer un estudio e invertir. De ahí la primera pregunta: con qué presupuesto se cuenta para lograr una solución a la infinidad de problemas que tienen hoy en día nuestras carreteras. No me refiero sólo a las autopistas y las grandes vías, sino a carreteras nacionales y de todo tipo, que son utilizadas cotidianamente por los ciudadanos y donde se produce un elevado número de accidentes.

Para finalizar, también se ha de incrementar la seguridad en las ciudades de los colectivos más vulnerables, como son los ciclistas, los peatones y los ciclomotores. Parece que en esta vida nueva tan moderna que tenemos son los coches los que reinan en las ciudades, y las personas que deciden optar por un sistema alternativo, ya sea caminar o ir en bici, se encuentran con la imposibilidad en la mayoría de las ciudades de poder hacer uso de este sistema alternativo que supuestamente es más seguro, pero que en la práctica es más inseguro. ¿Qué se va hacer al respecto? También, pregunto si se va abordar la tolerancia cero en la alcoholemia y el consumo de sustancias estupefacientes que tiene previsto el actual Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra la diputada, señora Uría.

La señora **URÍA ETXEBARRÍA**: Debo manifestar por adelantado que no soy miembro de esta Comisión, y que intervengo sólo a título de suplir a mi compañero Emilio Olabarría, a quien hoy le resultaba imposible asistir. Me ha parecido importante estar, primero, cumpliendo con el deber institucional de no faltar a la comparecencia de un señor ministro; segundo, con un deber vinculado al afecto personal y a la confianza, señor ministro, que todavía la trasladamos; sabe usted cómo somos los grupos de oposición, y no se sabe cuánto

podrá durar esta circunstancia. **(Risas.)** En tercer lugar, quiero manifestarle que es imposible estar de espaldas a algo que nos hace desayunar cada lunes con las noticias de la radio, en la que todos oímos que cada fin de semana, unos más otros menos, ha habido 39 muertos, pero esas cifras rondamos. Es un problema que nos afecta a todos y que ha dado lugar a importantes intervenciones de esta Cámara en pasadas legislaturas a las que esta diputada ha pertenecido y con las que con más o menos acierto hemos ido intentando hilvanar soluciones que en algunos casos se evidencian como acertadas, desde luego no como las absolutamente idóneas, puesto que ahí está el mal que sigue existiendo semana tras semana.

Me ha gustado la frescura de la intervención de la diputada del Grupo Izquierda Verde que me ha precedido en el uso de la palabra, que resulta absolutamente novedosa para quienes como yo llevamos ya, legislatura tras legislatura, repasando muchos de estos aspectos. Denunciarlos o enumerarlos no está mal. Parece, insisto, una aportación magnífica, cuando otros creemos que eso ya lo vimos, eso ya lo analizamos, siempre hay aspectos distintos, siempre hay aportaciones novedosas. Desde luego, a la vista está, por el resultado del balance que es posible hacer día a día y semana a semana, insisto, que no hemos logrado acertar del todo, al menos con la solución o con encontrar un camino distinto para erradicar esta lacra social.

Me han gustado las aportaciones que ha hecho el señor ministro. Si bien, aunque ha hablado de colaboración con las comunidades autónomas, me ha parecido advertir, y creo que en esto estará de acuerdo conmigo el señor presidente de la subcomisión, que se ignora que existe un Estado compuesto en el que por lo menos hay dos fuentes importantes de competencias asumidas en esta materia. La primera fue la comunidad vasca, que las tiene por querencia estatutaria; la segunda, la comunidad catalana, por una ley de transferencia o delegación. Si bien debo manifestarle, señor ministro, que la coordinación en este aspecto ha sido excelente en todos los tiempos con gobiernos de muy distintos colores, siempre existe el aliento de reivindicación competencial, que seguiremos haciendo en cuanto a la expedición de los títulos, la posibilidad de retirada de los permisos de conducir que se sigue manteniendo en manos del Estado y que causa problemas respecto de los ejercicios de la potestad sancionadora, en la medida en la que lo que es la potestad punitiva, en lo que es la mera respuesta sancionadora o pecuniaria se hace por la Administración autonómica y no así la retirada del permiso de conducir. Esto causa en ocasiones situaciones de una distorsión importante que rozan con la posibilidad de *bis in idem* y que en alguna medida debiera evitarse la suspicacia por parte del Estado, permitiendo que la retirada de los permisos se pudiese efectuar desde instancias autonómicas. Se ha hablado mucho, encontrará usted documentación y le contarán en su ministerio que esta es una vieja reivindicación. Ahí

está, al igual que otras, pero, insisto, en que en esta materia ha habido una relación muy buena con las administraciones, las dos que tienen asumidas competencias en esta materia y la Administración estatal. Ha hablado usted de la confección de planes estratégicos de seguridad vial. Algunas comunidades autónomas, la vasca en concreto, los tienen efectuados, y el vigente en este momento va hasta 2006. En la subcomisión que existió en la pasada legislatura, compareció la viceconsejera que lleva esta área y en poder de la Cámara están y pueden rescatarse aportaciones importantes en materias, algunas de las cuales ha citado el señor ministro, así como todo lo que hace referencia a la educación vial o a materias tan importantes como las condiciones técnicas referidas a los vehículos, respecto de las cuales también las comunidades tienen tareas adelantadas en algunas materias.

Usted no lo ha mencionado, pero me ha gustado esa política que está sosteniendo el gabinete al que usted pertenece. En esta legislatura me ha tocado ser presidenta de la Comisión de Sanidad y Consumo y en la misma la señora ministra al explicar su política general hizo especial hincapié en el problema, en la importancia que desde el punto de vista de la salud pública o del sistema sanitario tienen los aspectos referidos a los accidentes de tráfico y al costo que esta materia supone para el sistema. Es un enfoque que hasta ahora no se había dado y que me parece importante trasladárselo, señor ministro, con integrante de este gabinete.

Ya he dicho al comienzo que no voy a ser yo quien esté en esta subcomisión, pero quería dejar constancia de que este es un asunto que interesa al Grupo Vasco, por el que va a trabajar en esta Comisión haciendo sus aportaciones, de la misma manera que se hace con la labor de gestión política que se está llevando a cabo desde el ámbito vasco. Desde luego estaremos en la búsqueda de soluciones con los trabajos conjuntos que haga esta Comisión.

Le agradezco su comparecencia. Simplemente quería no hubiera ausencia de mi formación política esta tarde.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Xuclà.

El señor **XUCLÀ I COSTA:** Señor ministro, en primer lugar quiero agradecer su pronta comparecencia ante esta Comisión y también el significado que tiene en tanto en cuanto estamos ante una situación grave, más grave quizá en el Estado español que en otras partes de nuestro entorno sociopolítico. El señor ministro ha expuesto muchos datos a lo largo de su primera intervención, pero de estos datos que siempre se pueden traer a colación en un debate sobre este tema quiero centrarme en algunos que creo significativos sobre los objetivos que tenemos que alcanzar. Un 3,5 por ciento de las personas que sufren accidentes de tráfico en el

Estado español acaba muriendo, frente a un 2,2 por ciento en el resto de Europa; frente a un 1,8 por ciento en el caso de Alemania; frente al 1 por ciento en el caso del Reino Unido; más que triplicamos la situación en el Reino Unido y más que duplicamos la situación que existe en Alemania. Se pueden traer a colación muchos datos, pero este es tan relevante que explica la necesidad de dar prioridad a políticas de mejora de la seguridad vial, que es el sentido de esta Comisión.

Quiero celebrar la constitución de esta Comisión. Sólo lo diré una vez y nada más, pero quiero recordar en este momento que esta Comisión se creó a propuesta del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) en el primer Pleno ordinario de esta legislatura, en el momento en que se planteó la reforma del Reglamento para la creación de nuevas comisiones. Como muy bien ha apuntado el señor ministro, es una Comisión ad hoc para el tema de la seguridad, es una Comisión especial de estudio y lo bastante sustantiva como para que desarrolle sus trabajos a lo largo de los cuatro años de esta legislatura. Esta Comisión cubre el 50 por ciento de lo que nosotros planteamos desde el punto de vista de diseño institucional de lo que tendría que ser la política del Gobierno en materia de seguridad vial. Se ha cubierto el objetivo de que se creara una Comisión de estudio en el ámbito parlamentario, pero para nosotros es importante también que exista un ámbito administrativo de alto rango político para coordinar las políticas de seguridad vial. En nuestro programa planteamos la creación de una secretaría de Estado de seguridad vial y en su comparecencia usted nos ha hablado de una agencia estatal transversal, interministerial, aunque no inmediata porque requiere un tiempo para su creación y desarrollo. Quiero apuntar la posibilidad de dar un rango de secretaría de Estado a esta necesidad de coordinar de forma interministerial unas políticas que evidentemente afectan a su ministerio pero que también afectan a ministerios como el de Fomento, el de Sanidad, el de Administraciones Públicas y otros. Mientras se crea esta agencia estatal o esta secretaría de Estado, desearía —aunque no es quien comparece en estos momentos— saludar a don Pere Navarro, el director general que está presente en esta sala y que proviene de mi demarcación, de Girona.

Usted se ha fijado un objetivo que nos ha planteado en su comparecencia, y es la reducción del 40 por ciento en el número de accidentes de tráfico. Este es un objetivo ambicioso, pero le quiero recordar que el Programa de acción europea de seguridad vial fija como objetivo para el año 2010 una reducción del 50 por ciento de los accidentes. Yo le pido un poco más de ambición. Reconozco la prioridad que ha dado el Ejecutivo a esta materia, pero le pido, repito, un punto más de ambición. Experiencias recientes como las de Francia, por ejemplo, nos apuntan la posibilidad de una reducción mayor de los accidentes de tráfico con medidas en la línea de las que usted ha apuntado.

En cuanto a los aspectos competenciales, que como portavoz de un grupo nacionalista es uno de los primeros que traeré a colación, simplemente desarrollaré una figura del derecho civil —usted es jurista—, que es el contrato de adhesión. Me adhiero a lo planteado por la portavoz del Grupo Nacionalista Vasco en cuanto a la necesidad de articular mejor en un Estado compuesto las competencias que tienen en estos momentos el País Vasco y Cataluña en materia de tráfico.

Por lo que hace referencia al permiso de conducir por puntos, no puedo más que celebrar, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el compromiso adquirido por el Gobierno. En la anterior legislatura —esta también es una referencia, digamos, histórica o cronológica, pero creo que es bueno hacerla en esta su primera comparecencia—, en el Congreso de los Diputados, en el año 2001 y concretamente por quien hoy preside esta Comisión, el diputado don Jordi Janè, fue presentada una iniciativa legislativa en la línea de la implantación del carné por puntos. Parece que en aquel momento —y este fue un debate largo en el Congreso de los Diputados, también en el Senado y en la nueva Ley de tráfico— había motivos que hacían imposible remover los obstáculos para la consecución del objetivo del carné por puntos. Esto hay que valorarlo positivamente, porque supone una interiorización de la responsabilidad, un subrayar la autorresponsabilidad de los conductores, y desde ahora tiene nuestro apoyo para implantar esta medida. Nos ha planteado unas reformas legales que requieren su tiempo y su calendario. Me gustaría preguntarle, sin instarle a ninguna aceleración para hacer mal las reformas legales, en qué horizonte se podría plantear la reforma de la ley y del reglamento para que entre en vigor el nuevo carné por puntos.

También se ha referido a que se exceptuará de estas medidas a los conductores profesionales, a los transportistas. De entrada nos parece bien su anuncio en tanto en cuanto esto afecta directamente a un sector productivo, pero también los conductores profesionales pueden cometer infracciones y es evidente que éstos también deben tener un régimen sancionador. ¿Cuáles son las alternativas que plantea al Gobierno para deslindar el régimen sancionador común del régimen sancionador singular para los profesionales del transporte?

Ha hablado también de la importancia de afrontar la mejora de los puntos negros que hay en nuestras carreteras. Este es un aspecto muy importante. Hace pocas semanas comparecía por primera vez ante el Parlamento, en esta misma sala, la ministra de Fomento para anunciar las medidas que desarrollará su ministerio y nos daba este nuevo enfoque que es muy acertado: A veces se tienen que hacer algunas actuaciones menos vistosas pero más eficientes a la hora de prevenir accidentes. En la anterior legislatura el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) hizo un seguimiento pormenorizado de los puntos negros que hay en las

carreteras españolas. En estos momentos el Gobierno tiene estos datos, tiene elementos suficientes para hacer políticas activas desde el punto de vista de mejoras en las infraestructuras en aquellos puntos especialmente negros.

También le pedimos algo que quizá ya tiene contemplado: que el cien por cien de lo que se recaude por sanciones, por infringir la normativa en materia de tráfico, sea destinado a la mejora de la seguridad y a programas de mejora de seguridad. Creemos que estas deben ser sanciones finalistas, con unos objetivos claros y transparentes en este sentido. Además es importante que haya una difusión de la normativa existente: de la Ley que se reformará y del reglamento. Para decírselo de otra forma, se tendrían que hacer campañas de descodificación de la normativa. Más de una vez, más de dos y más de tres algún conductor de coche o algún ciclista comete infracciones desde una posición culposa y no dolosa —usted, en su calidad de jurista es perfectamente conocedor de la diferencia entre dolo y culpa— porque la normativa de tráfico —la Ley de tráfico y su reglamento— no está suficientemente divulgada y descodificada.

Otro aspecto que le quiero trasladar en nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió) es que es conveniente una mejora y una revisión de las señales de tráfico. En este país las señales de tráfico son notablemente mejorables desde un punto de vista de medidas, desde un punto de vista de distancias y desde un punto de vista de orientación. Lo dejo aquí; no quiero profundizar más, pero se tiene que mejorar la señalización. También hay un aspecto que usted no ha traído a debate pero en el que seguramente coincidiremos, que es la necesidad del recubrimiento de las barreras más agresivas, de las barreras IPN, sobre todo en autopistas y en autovías. Quiero lanzar al aire una pregunta quizás inocente, quizás no: la limitación automática de velocidad de algunos vehículos que se consideran seguros pero que pueden circular a 220 kilómetros por hora por las autovías. Usted ha hecho referencia a una normativa europea. Sería bueno para la Comisión tener conocimiento de la posible trasposición de esa directiva europea y del alcance de la misma.

Voy terminando, señor presidente, haciendo algunas referencias muy concretas. En cuanto a los seguros de tráfico, usted sabe que alrededor de un 20 por ciento de las motocicletas que circulan en el Estado español no tienen seguro y no lo tienen porque su precio es muy alto. A veces el seguro de tráfico de un solo año es incluso más caro que la propia motocicleta, y ello distintos grupos parlamentarios hemos venido insistiendo desde hace muchos años y durante la última reforma legislativa. Nosotros planteamos entonces este tema y la necesidad de que existiera un fondo para los seguros en los primeros años. Esta es una cuestión que las compañías de seguros no han afrontado ni resuelto. También, para mayor seguridad jurídica y para mayor seguridad en la conducción, quiero referirme a algo que ya

planteamos en su momento mediante enmiendas, que es la necesidad de que los seguros en motocicletas y en coches sean visibles durante toda la vida de estos vehículos, cosa que sucede en otros países europeos. Le dejo apuntado —porque veo que la luz roja me invita a terminar mi intervención— un tema que es la responsabilidad en el caso de atropello de especies cinegéticas. La normativa española es distinta de la de otros países de nuestro entorno. La imputación objetiva de la responsabilidad del pago de los daños al coto de caza más próximo —que a veces puede ser un coto de caza que esté a muchos kilómetros— no es lo más apropiado. Tendríamos que tener otros criterios. Esto, aunque parezca un tema menor, afecta a muchos ciudadanos que han sufrido accidentes contra especies cinegéticas. Estoy absolutamente de acuerdo con que los radares tienen que tener más una función de prevención que de recaudación. También le dejo apuntado el tema de homologación de los permisos de conducir de otros países. En las Cortes Generales vemos constantemente canjes de notas con otros países por este asunto. Este es un aspecto que requiere una mayor agilización, siempre que se cumplan los mínimos requeridos de homologación y de corrección.

Para finalizar, un estudio reciente del RACC —que seguro que ha sido recibido por todos los portavoces de esta Comisión— indica cómo en otros países europeos existen mejores sistemas de emergencias médicas inteligentes, que dan una respuesta más rápida a los accidentes. Concretamente, el RACC apunta que, si se trasladara a España el sistema actualmente vigente en Alemania, se podrían reducir hasta en un 47 por ciento los casos de muerte en las carreteras gracias a una reacción más rápida de los equipos médicos. Quería mencionarle este asunto para que, como tantos otros, sea trabajado en su ministerio y en el seno de esta Comisión.

Sin más particulares, quiero insistir en el agradecimiento del Grupo Parlamentario Catalán por su rápida comparecencia y celebro el hecho de que nuestros planteamientos en cuanto a la constitución de esta Comisión hayan sido una realidad y que la materia de la seguridad vial sea una prioridad para el Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Quiero empezar agradeciendo a S.S. y al señor ministro el recuerdo que han tenido para nuestro compañero Alberto Pindado, una víctima más de este asunto que tanto nos preocupa y que causa tantas víctimas en España, hasta el punto de que debe ser considerado, sin ninguna duda, como una lacra social. Hoy que debatimos este tema el recuerdo de Alberto está en la mente de todos. Así que, muchas gracias.

También quiero en nombre del Grupo Parlamentario Popular dar la bienvenida al señor ministro en esta su

primera comparecencia ante la Comisión de seguridad vial que también es la primera, al margen de la sesión de constitución, que celebra la Comisión no sólo en esta legislatura sino en la historia parlamentaria. Eso es la mejor expresión del interés de todos los grupos parlamentarios —porque, al fin y al cabo, todos nosotros votamos a favor de la constitución de esta Comisión— por un asunto que es uno de los grandes problemas que en estos momentos tiene planeados la sociedad española. Desde el Grupo Parlamentario Popular esperamos sinceramente que esta Comisión sea un instrumento de reflexión, un instrumento de debate y que también logre articular iniciativas que sean útiles y eficaces a la hora de mejorar la seguridad en nuestras carreteras. A pesar de que en los últimos años ha habido una tendencia sostenida de disminución de los accidentes con víctimas mortales en España y de que la peligrosidad de la red de carreteras del Estado ha disminuido en un 49,5 por ciento, una política ambiciosa y valiente en materia de seguridad vial sigue siendo necesaria. Nosotros apoyaremos todas aquellas medidas que vayan en esa dirección. No hay política que se pueda articular, como dice la portavoz del Grupo de Izquierda Unida, sin hacer un desembolso económico y sin que figure en partidas concretas de los Presupuestos Generales del Estado, pero no nos cabe la menor duda de que si ponemos en el plato de la balanza no sólo el coste social que todos compartimos sino también el coste económico —hasta el 2 por ciento del producto interior bruto— que suponen los accidentes de tráfico, cualquier esfuerzo que se haga será rentable. Nos parece que estamos en el momento de hacer ese esfuerzo y de avanzar hacia una mayor seguridad en nuestras carreteras. Con esa intención venimos a esta Comisión, señor presidente, con espíritu constructivo, lo cual no quiere decir —como puede usted imaginar y además es lógico— que vayamos a estar de acuerdo en todo con los restantes grupos parlamentarios ni que vayamos a dejar de exigir a quien tiene la responsabilidad de articular políticas concretas, aquellos pasos que creamos que tenga que dar.

Esperábamos la comparecencia del señor ministro con enorme interés. Venía precedida por las manifestaciones del presidente Rodríguez Zapatero en campaña electoral ante la Asociación de víctimas de la carretera, cuando manifestó que su modelo era el del presidente de la República Francesa, señor Chirac, quien había dicho, ni más ni menos, que la seguridad vial era un asunto de Estado para la política francesa. También había expectación por los compromisos adquiridos por su partido en el programa electoral y por algunas medidas que ya habían sido comunicada. Entre ellas nos llamó la atención especialmente esa que nos parece tan agresiva como es publicar un listado con el nombre de aquellos conductores que se consideraba que eran conductores que causaban alarma en las carreteras y sobre la que hubo que dar marcha atrás al día siguiente. Hoy el señor ministro se ha referido a eso. Espero que sea el

sueño de una mala noche. Nos gustaría conocer su opinión, como jurista reconocido que es, sobre un asunto que nos parece, cuanto menos, discutible desde el punto de vista jurídico.

En cuanto a la intervención del señor ministro esta tarde, la verdad es que esperábamos más. Con los antecedentes anteriormente mencionados, esperábamos que nos trajera bajo el brazo, cuanto menos, un plan de choque de seguridad vial y que hubiera más concreción en el Plan estratégico de seguridad vial. Sin embargo, nos hemos encontrado, simplemente, con una serie de medidas, que en muchos casos son el desarrollo normal de las cosas, es decir, el desarrollo normativo de los reglamentos que corresponden tras la aprobación de la Ley de seguridad vial por este Parlamento, o algunas medidas como contar con las asociaciones que tienen que ver con la carretera o favorecer el desarrollo de la investigación en materia automovilística. Es decir, toda una clase de iniciativas que no presentan ninguna novedad respecto a las políticas que vienen haciéndose. Desde luego, no nos parece, tal como decía su programa electoral, un plan alternativo, que se manifestaba como necesario en aquel documento, para el desarrollo de la seguridad vial en España.

Quisiera referirme a algunas de las cosas que el señor ministro nos ha planteado. Nos ha hablado de elevar la edad para obtener el permiso de conducir ciclomotores de 14 a 16 años y de 16 a 18 para llevar un segundo pasajero. También nos hemos enterado hoy de que se trata de una medida que se va a demorar, para no interferir en el desarrollo del reglamento de conductores. Pues bien, señor ministro, ya que se va a demorar, yo le sugeriría que se lo pensara más detenidamente. A nosotros nos parece que si queremos afrontar los problemas de seguridad vial, hay que hacerlo a fondo, no parándonos en los síntomas, sino yendo a las causas profundas que motivan los accidentes. En los últimos años, precisamente, los conductores de ciclomotores comprendidos entre los 14 y 16 años han tenido un menor número de accidentes y ha habido entre ellos un menor número de víctimas. Cualquier víctima ya es de por sí suficientemente expresiva, pero no hay que desdeñar la posibilidad de que con una correcta educación vial, que es de lo que se trata, consigamos reducir el número de esas víctimas y que, al mismo tiempo, la conducción de esos ciclomotores de escasa potencia lleve a que esas personas vayan desarrollando su hábito de conducción y puedan ir aprendiendo con la práctica esos hábitos que les serán fundamentales para la conducción en el futuro. Es una medida que demora la solución, porque tendremos los mismos problemas a partir de los 16 años. Por eso, le sugiero una segunda reflexión.

Nos ha hablado del permiso de conducir por puntos. No sabemos cuándo va a entrar en vigor. En su programa electoral se fijaba un plazo de 4 años. El señor ministro ha declarado que podría estar en vigor en el plazo de un año, y hoy no sabemos cuándo entrará en

vigor. Se nos han dado algunas normas generales que explican en qué va a consistir, pero no se nos han especificado cuáles van a ser los criterios a la hora de establecer la pérdida de puntos o cuáles van a ser las medidas que se prevén para la recuperación de esos puntos. Nos gustaría saber algo al respecto. También nos parecería prudente que en el asunto de la implantación del carnet por puntos se tomara el tiempo preciso, ya que se pretende que sea una medida eficaz, y para eso, toda prisa es contraproducente. Implantar a corto plazo el permiso de conducir por puntos, sin más y de manera precipitada —como antes hemos comentado—, no se entiende, sobre todo, si se considera que el Grupo Parlamentario Socialista fijaba en 4 años ese plazo de implantación. Técnicamente, el Gobierno debería ser consciente de que la reducción de los plazos previstos para su aplicación presenta múltiples interrogantes, dado que para la implantación de esta medida —tal y como reconoció el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista en esta Comisión, que entonces era el portavoz en la subcomisión de seguridad vial, don Victorino Mayoral—, se necesitaría una reforma muy profunda del régimen sancionador de tráfico, entre otros recursos. En este sentido, los expertos a los que hemos tenido ocasión de consultar sobre esta materia afirman que, a pesar de que desde el pasado mes de enero un grupo de especialistas viene estudiando la manera de implantar un sistema de carnet por puntos en España, aun no hay conclusiones, ya que llevar a la práctica este sistema es más difícil de lo que parece. No obstante, a tenor de las declaraciones del señor ministro, el nuevo Gobierno parece haber dado con la clave para eliminar tiempos, lo que estimamos, cuando menos, precipitado. A modo de apunte, simplemente les recordaré a S.S. algunos de los requisitos que deben darse para llevar a efecto esta medida. En primer lugar, hay que evitar que este sistema de puntos suponga un doble castigo para todos los conductores: por un lado, se le castigaría con la pérdida de puntos y, por otro, con la multa que corresponda a la infracción cometida. Esto supone que a un único delito o falta se le aplican dos penas o sanciones y querríamos saber cuál es la opinión del señor ministro. En segundo lugar, es necesario disponer de una base de datos accesible, con toda la información necesaria, para que la autoridad competente en materia de seguridad vial pueda aplicar de manera eficaz la correspondiente medida o medidas sancionadoras y de reeducación. Además, hay que establecer un marco de procedimiento sancionador contradictorio, por el cual los afectados pudiesen hacer uso de los mecanismos de impugnación en vía administrativa y judicial. Es preciso definir y desarrollar los necesarios mecanismos y contenidos del procedimiento reeducador, que permita recuperar los puntos. Se hace necesario garantizar el principio de proporcionalidad en materia sancionadora, así como incluir la valoración de aptitudes del futuro conductor en el proceso de examen para la obtención del permiso de conducir. Nos parece que todos estos

son interrogantes a los que hay que dar solución y que es poco el tiempo establecido.

Veo que voy ajustadísimo de tiempo y voy a intentar, ya que en otros momentos he estado en la Mesa, ser coherente con lo que entonces pensaba.

Nos preocupa igualmente que se haya diferido tanto en el tiempo la consumación del Plan estratégico de seguridad vial, que señala un plazo hasta el 2010. Van a tener ustedes que volverlo a plantear en su próximo programa electoral. Es algo que se queda fuera y por ello nos parece que el Gobierno no considera como prioridad absoluta los asuntos de seguridad vial. También nos habla del medio plazo en el tema de la agencia estatal de seguridad vial, que es el organismo donde deberán coordinarse todos los esfuerzos que por parte del Gobierno, las comunidades autónomas y los municipios se hagan en este sentido. Además, se nos dice que se va a potenciar el Consejo Superior de Tráfico, con lo cual, sin ninguna duda, el medio plazo se convierte en un medio largo plazo, lo que impediría las labores de coordinación, que nos parecen fundamentales como primera medida, si queremos afrontar verdaderamente el problema de la seguridad vial en España. Si usted, junto con la Ministra de Sanidad ya ha presentado el plan estratégico y se difiere hasta el año 2010, se supone que la agencia, que todavía no ha sido presentada, se alargará todavía más. Nos parece que hay que replantearse un poco las situaciones, que hay que dar sentido al criterio de prioridad que se manifiesta una y otra vez desde el Partido Socialista y desde el ministerio. Para ello es fundamental fijar un órgano de coordinación cuanto antes, hacer un plan estratégico también cuanto antes, y fijar los objetivos de menos víctimas por accidentes que, según se ha dicho en el libro blanco, se reducirán un 40 por ciento para el año 2009 o quizá menos, aunque del año 2009 al año 2010 hay poco tiempo y probablemente no consigamos reducir el 50 por ciento que se nos pide en Europa.

En fin, simplemente esto es lo que me da tiempo a decir, no lo que querría decir, pero habrá otras oportunidades.

El señor **PRESIDENTE**: Por último, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Señorías, señor ministro, sea muy bienvenido a esta Comisión, que será también su casa, porque conocemos su voluntad de darle el contenido y el papel político que le corresponde, de acuerdo con lo que S.S. afirmaba inicialmente, que es el propósito del Gobierno y el propósito del Grupo Parlamentario Socialista, de convertir a esta casa en eje de la política. Tengo que valorar esta primera comparecencia como la primera vez que hablamos de política de seguridad vial en esta Cámara con el señor ministro compareciendo y exponiendo un programa

político completo sobre el particular. Quiero subrayar esa faceta de la cuestión. Estamos ante un estreno, ante una novedad y estamos ante el comienzo de una etapa de la que esperamos resultados fructíferos.

No voy a debatir con el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) sobre genealogías, sobre el origen de la Comisión ni sobre antecedentes remotos o próximos. Nosotros hemos defendido la Comisión de Seguridad Vial —el señor Jané lo sabe—, hemos sido partícipes, cómplices y en gran medida aliados, y yo lo dejaría en esa dimensión sin entrar en si se me ocurrió a mí o a usted, porque ese es un debate absolutamente estéril, igual que no entraría en debate sobre ese mismo particular en relación con el carné por puntos. Afortunadamente, en esta Cámara hay grupos políticos que han creído en esta cuestión, entre los que están Convergència i Unió y el Partido Socialista, no así el Partido Popular, que se convirtió a esta cuestión ya en los últimos momentos. A mí me hacía cierta gracia —permítame, señor Souvirón, que se lo diga— verle hablar en relación con el carné por puntos en términos de exigencia: que si ha dicho el ministro dos años, que si un año, que si ustedes hablaron en el programa electoral de cuatro años, etcétera. Nosotros nos vimos sorprendidos, debordados y totalmente superados por el señor Rajoy, que en plena campaña electoral, después de haber estado rechazando el carné por puntos sistemáticamente en esta casa durante toda una legislatura, apareció convertido y defensor del carné por puntos. Espléndido. Me parece que Convergència i Unió y nosotros hemos triunfado y hemos conseguido convencer a su grupo y particularmente al señor Rajoy, que decía que en dos años se podía implantar. Es una excelente opinión. Por lo que hemos oído al ministro y por las precisiones con que ha tratado la cuestión, da la impresión de que el propósito del Gobierno es anticipar la medida, cosa que a nosotros nos parece estupendo y a todos nos debería parecer estupendo. Y, señor Souvirón, ante esa respuesta tan rápida del Gobierno no le daría tantas vueltas a la cuestión. Si es algo que consideramos necesario que venga cuanto antes. También tengo que decir que observo un amplio grado de consenso en torno a esta medida, lo que nos tiene que llenar de satisfacción a nosotros y a los electores, porque otra de las cosas que tenemos que pensar muy mucho en relación con el funcionamiento de esta Comisión es que muchos ciudadanos españoles van a estar pendientes de nuestros debates, de nuestras conclusiones, de las comparencias del señor ministro y de las normas que se aprueben; van a estar pendientes muchos ciudadanos que esperan que como consecuencia de la aplicación de una nueva política se produzca una alteración de la situación, un cambio de rumbo sobre lo que está ocurriendo en seguridad vial en nuestro país y que suponga un horizonte de esperanza, de que las cosas no sean tan dramáticas, tan crueles y sobre todo tan demoleadoras como son en la situación actual.

Otra cuestión importante de las planteadas por el señor ministro es que esto no es sólo cuestión de las instituciones; no es solamente una política del Gobierno o incluso de estas mismas Cortes lo que los ciudadanos deben esperar, sino también una mano abierta para participar; es decir, la participación social es una cuestión importante y este es un problema de la sociedad. La sociedad debe despertar y nosotros contribuir a ese despertar debatiendo y solucionando este problema. Desde nuestro punto de vista —y lo reflejaba el señor ministro— nadie debe permanecer al margen, la sociedad, las instituciones, las autoridades, los representantes políticos, el Estado, las comunidades autónomas, los ayuntamientos, el Ministerio del Interior y los otros ministerios que concurren en la determinación de normas, los conductores, los fabricantes, las aseguradoras, los formadores, los educadores, los sanitarios; todos son elementos que tienen que contribuir bajo una orientación, un liderazgo que por parte del Ministerio del Interior, por parte del señor ministro, ha quedado claro.

Debemos pasar de la resignación a la acción y esto es lo que nos ha traído aquí el señor ministro en un conjunto de medidas que yo no voy a glosar, pero sí quiero referenciar. En primer lugar, marcar claramente un objetivo porque mala es aquella acción que no sabe a dónde conduce. El objetivo debe quedar muy claro y muy claro ha quedado que se trata de conseguir una reducción del 40 por ciento de las víctimas en las carreteras y centros urbanos. Ese 40 por ciento, señor Souvirón, no está copiado de una normativa comunitaria que sabe S.S. que apunta al año 2010, pero siempre que se hubiera empezado en el año 2000; conseguir un objetivo en el año 2010 sobre una resolución adoptada por la Unión Europea en el año 2000 supone que hay un plazo de 10 años para conseguirlo. Yo vine instando durante la pasada legislatura —lo sabe S.S.— el momento en que había que poner el contador a cero, porque no es lo mismo empezar en un momento que en otro, y decir que de aquí al año 2010 el objetivo del Gobierno y de todas las acciones que emprenda, conjugándolas entre sí, pretende reducir el 40 por ciento de víctimas es un objetivo bastante razonable y ojalá lo consigamos, pero no creo que vaya a resultar fácil. Por tanto, no es cuestión de que nosotros nos vayamos colocando vallas cada vez más altas a ver si las podemos saltar, sino de que vayamos diciendo qué es razonable en función de políticas que hay que ir desarrollando, implementando día a día. También quiero subrayar la dimensión de diálogo que requiere esta política que el Ministro del Interior nos ha señalado. Dije que iba a glosar algunas de las medidas y me he referido al objetivo; la reforma del Consejo de Seguridad Vial también nos parece, en los términos en que ha sido expuesta por el señor ministro, bastante acertada, así como la participación en procesos de consulta, la mejora de la conducta de los usuarios, etcétera. Todo esto es una política muy ambiciosa. El señor ministro lo ha dicho de una manera bastante

convinciente y clara, pero esto requiere, y todo el mundo lo sabe, un esfuerzo que sin duda el ministerio realizará. También se ha referido a la mejora de las infraestructuras y a otras medidas importantes como el permiso por puntos y la instalación de radares fijos. Esta es una medida de la que se pueden esperar resultados importantes e inmediatos y yo creo que puede ser un método bastante barato y fácil de implementar al objeto de introducir una concienciación y la prevención de las conductas irresponsables. Se trata, en definitiva, de generalizar la sensación de que el tráfico es cosa de todos y al mismo tiempo que tiene ese conjunto de requerimientos.

España tiene —todos lo decimos— un grave problema de seguridad vial. Es uno de los países europeos, por lo menos en el ámbito de los quince que hemos sido hasta ahora, donde hay más víctimas; éramos los terceros o los cuartos en número de fallecidos por habitante y, desgraciadamente, la situación se agravó durante el año 2003. Parece una paradoja pero nos ha ocurrido. Mientras otros países estaban consiguiendo importantes resultados como consecuencia de la aplicación de nuevas políticas, en España, quizá debido al estancamiento producido en la gestión de la política de seguridad vial durante los años de la legislatura anterior, hemos ido al revés y se ha producido un incremento, particularmente en lo que se refiere al número de accidentes con víctimas en carreteras: fallecidos, heridos, heridos graves y heridos leves. Es sorprendente que mientras, por ejemplo, en Francia se estaban produciendo resultados importantes como consecuencia de la aplicación de medidas como el carné por puntos, la introducción de los radares para el control en las carreteras y medidas de exigencia de conductas desde la perspectiva penal, aquí hemos tenido una situación que ha ido a la inversa. Podemos ver, por lo que nos ha dicho el señor ministro, que el Gobierno no está dispuesto a permanecer pasivo. Yo me llevaría fundamentalmente este gran mensaje: este Gobierno no está dispuesto a permanecer pasivo frente a lo que está pasando, frente a la situación de siniestralidad en nuestras carreteras y, por lo que hemos podido ver, está dispuesto a abordar los problemas más significativos que en ellas existen.

El señor ministro ha hablado de planificación, de un plan integral. Tengo que decirle, señor Souvirón, que en un momento de desatención no querida por S.S. posiblemente no haya entendido lo que yo he entendido que ha dicho el señor ministro. El señor ministro ha dicho que él tiene previsto un plan integral con el horizonte del año 2010. Es decir, un conjunto de medidas que desde el momento de su aprobación se desarrollarán hasta el año 2010; o sea, un plan a medio plazo que como plan estratégico debe tener esas dimensiones temporales, si no no sería un plan estratégico, sería un programa a corto plazo. En este sentido, es acertado que tengamos un plan estratégico, que sepamos qué es lo que va a pasar en cinco años, qué medidas se quieren

tomar en cinco años y qué actuaciones se van a hacer, incluso qué financiación tendrá, porque evidentemente el plan tendrá la correspondiente financiación.

El tema de las carreteras poco seguras también está suficientemente abordado en las medidas que ha indicado el ministro, igual que la formación del conductor, y he entendido que también el incremento de agentes de la Guardia Civil de Tráfico, sobre lo que el Ministerio tiene planteados sus proyectos. Ha hablado de la asistencia a las víctimas, la insuficiente información sobre las causas de los accidentes, que es otro de los problemas que hemos venido denunciando aquí tantas y tantas veces, y la reorganización y remodelación de los órganos de planificación y coordinación de la seguridad vial, que creo que ha dejado bastante bien planteado a través de las medidas de creación de la agencia estatal de seguridad vial. Pues bien, esto constituye un conjunto de actuaciones que desde nuestro punto de vista conducen a la conclusión de que el Gobierno ha asumido resueltamente el compromiso de trabajar para dotar a este país de una política alternativa de seguridad vial. Lo de alternativa casi sería una exageración; yo diría una política, que hasta la fecha he tenido la sensación de que no existía.

Para lograr un cambio de rumbo, de tendencia, una política centrada en la prioridad máxima reconocida de reducción de víctimas, se encuentra este conjunto de medidas que, además, pretende ser una política de consenso. Yo creo —y con esto voy a terminar mi intervención— que es la palabra que trataría de recoger y trasladar a mis colegas de la Comisión de Seguridad Vial. No es una Comisión en la que la dimensión crítica sea el factor determinante. Debe ser crítica porque la crítica es la esencia de esta casa. Quiero decir que debemos ser capaces de complementar la crítica con alternativas, con debates y con búsqueda de acuerdos, porque después de oír las intervenciones de todas SS.SS. mi impresión es que el conjunto de elementos de coincidencia es bastante importante como para que constituya un acervo común a partir del cual seamos capaces de lanzar desde aquí un mensaje de esperanza a la sociedad española respecto al grave problema que padece.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a las intervenciones de los distintos grupos parlamentarios, tiene la palabra el señor ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Alonso Suárez): Voy a tratar de responder a todas las cuestiones que me han planteado.

La señora Navarro nos habla de una inversión enorme de dinero. No creo que la inversión necesaria sea enorme. Creo que es un calificativo algo exagerado, si me permite decírselo con toda la cordialidad; pero dada la naturaleza del problema yo creo que tenemos que hacer el esfuerzo económico que sea necesario. Hay que racionalizar los medios que ya tenemos, que es algo perfectamente posible, y gastarse el dinero que

haya que gastarse, que tampoco creo que sean cantidades ingentes de dinero, teniendo en cuenta las características de las medidas que he puesto hoy encima de la mesa. Hay que tener en cuenta que hay algunas que no son en absoluto competencia de este ministerio —de eso da cuenta la naturaleza de la comparecencia que se plantea hoy aquí— sino más propias de otro tipo de departamentos ministeriales, de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales, del titular de la vía de circulación, que también tendrán que hacer ese esfuerzo económico. Creo que hay que hacerlo porque insisto en que la magnitud del problema lo exige claramente. Por ejemplo, las modificaciones normativas, que van a conllevar cambios en la manera de apreciar el problema por parte de los conductores, son baratas porque las inversiones en la renovación del parque de automóviles de la Guardia Civil, por ejemplo, vienen inducidas por el gasto corriente, o las campañas informativas o de educación vial en general. Por tanto, no creo que el calificativo de enorme sea el adecuado, creo que hay que gastarse dinero y por supuesto el Estado, las comunidades autónomas y las corporaciones locales tienen que tener claro que para atajar esta auténtica lacra hay que gastar dinero y no hay dinero mejor gastado que el que se dedique a este problema.

Nos habla también de los mecanismos alternativos, por ejemplo los autobuses bús o los trenes o cualesquiera otros, entiendo que usualmente colectivos, de transporte. Es un punto de vista interesante que hay que fomentar y que los poderes públicos están tratando de fomentar, entre otras cosas por razones de seguridad vial, pero la realidad es la que es y yo antes la describía con dos cifras claras: 24 ó 27 millones —no recuerdo ahora mismo la cifra— de vehículos y 22 millones de conductores. Esa es la realidad con la que nos tenemos que manejar día a día, semana a semana, fin de semana a fin de semana. Por tanto, a esa realidad tiene que atender el Ministerio del Interior, el resto de las administraciones implicadas y esta Comisión de Tráfico y Seguridad Vial.

En cuanto a la publicidad de los coches y al grado de preocupación de los ciudadanos frente al problema de la siniestralidad vial, puedo estar de acuerdo con usted, señora Navarro, pero hay que tener claro que vivimos en una sociedad libre en la que los ciudadanos son libres y acomodan su vida como les parece, dentro del respeto a la Constitución, a las leyes y a los reglamentos. El tema de la publicidad lo situaba, teniendo en cuenta ese principio general de ejercicio de las libertades, en el punto exacto donde la cuestión de la información debe ser situada. A los ciudadanos hay que contarles, desde el punto de vista informativo, lo que hay. Y además de contarles que ha habido este u otro porcentaje de aumento o de reducción —esperemos en el futuro— de la siniestralidad, 5.400 muertos todos los años, hay que decirles que detrás de esas cifras hay dramas puntuales que se traducen en pérdida de vidas de seres humanos, en pérdida de integridad física de seres

humanos y minusvalías terribles. Sólo tienen que hablar con las familias de cualquier parapléjico o tetrapléjico para darse cuenta de la magnitud del problema. Ese es el nivel de información que permite coordinar o coonestar el ejercicio de la libertad por parte de los ciudadanos con el ejercicio de la responsabilidad que tiene que inducir el poder público, en este caso el Ministerio del Interior. Esa información veraz y suficiente es el punto exacto en el que hay que mantener la publicidad o la información relativa a la cuestión de los coches, del tráfico, de la circulación y de la seguridad vial.

Me plantea un tema interesantísimo, no sólo conceptualmente, que es el de la seguridad sólo para los que se la pueden pagar porque sus medios económicos, su estatus, se lo permiten y pueden comprar coches con mayores y mejores mecanismos de seguridad, y tiene usted razón. Por eso, de nuevo, es indispensable la vigencia de la pujanza en la intervención del poder público y por eso hablaba de las mejoras indispensables a que obliga la Comisión Europea y que el Ministerio del Interior va a asumir en materia de limitación de velocidad —luego le diré algo al representante del Partido Popular— como la instalación de radares en los vehículos o sistemas ABS y todas las medidas de seguridad en el vehículo a que me hacía referencia; medidas que tienen que tener en general un carácter progresivamente obligatorio, con el fin de homologar la seguridad de los que se la pueden pagar con la seguridad de los que tienen menos estatus económico y que por tanto no pueden comprar esos coches que incorporan todos esos avances y medidas que sí se pueden pagar los ciudadanos y ciudadanas que tienen dinero para ello.

La seguridad en las ciudades, que me plantea también, es capital porque buena parte del porcentaje de las desgracias que ocurren en la circulación se producen en las ciudades. Es esencial mejorar la conducta circulatoria no sólo de los usuarios de automóviles sino también de los peatones. Es un tema característico de coordinación de la Administración del Estado con la de las corporaciones locales, sobre todo de las grandes urbes.

Finalmente me pregunta si asumimos, por supuesto que sí, la tolerancia cero para la conducción etílica y bajo los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes o para la conducción alterada psíquicamente en general a causa del alcohol, de las drogas y de los estupefacientes.

Muchas gracias, como siempre, señora Navarro por el tono y el contenido de su intervención.

En cuanto a la intervención de la señora Uría, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), le agradezco que me mantenga todavía la confianza y espero que me la siga manteniendo en materia de seguridad vial durante muchísimo tiempo porque confío en que las cosas vayan bien, ya que le conviene al Gobierno del Estado pero sobre todo a los ciudadanos y ciudadanas de este país. Esperamos servirles con su indispensable ayuda, la de los miembros de la Comisión, en esa tarea. Me ha planteado la cuestión de la que habló la ministra

de Sanidad: el coste de los accidentes. No he hecho referencia de una manera consciente a este tema, pero efectivamente es un coste asumible tanto por el poder público, en términos de gasto sanitario y de gasto rehabilitador, como también por las entidades privadas. Si ustedes hablan con cualquier entidad de seguros o con el consorcio, en general con el mundo de las aseguradoras, les darán cuenta del enorme coste que les suponen los accidentes de circulación, no sólo a las aseguradoras sino a todo tipo de entidades privadas de asistencia. Por consiguiente, estoy totalmente de acuerdo con mi compañera de Gobierno.

El señor Xuclà me ha planteado un montón de interesantes cuestiones y se ha referido a alguna cifra. Es cierto, tenemos una tasa media de fallecidos —le voy a dar el dato exacto— por cada millón de habitantes realmente alta, estamos en 138 frente a los 105 de media del conjunto de la Unión Europea. También esta estadística es inusualmente alta y tenemos que corregirla a toda costa —insisto de nuevo— para corregir todos los dramas y las desgracias que a veces se esconden en los simples números.

Me ha planteado una cuestión organizativa referida a la Secretaría de Estado para la Seguridad Vial y le voy a decir lo mismo que luego al representante del Partido Popular. Desde el punto de vista del esquema organizativo, del ejercicio del poder desde el Gobierno del Estado, siempre quiero ser muy prudente. Antes de mover cualquier ficha organizativa hay que tener muy claro que se mueve para mejorar, en cualquier caso, y no para introducir más desorden organizativo que se traduciría a su vez en una perturbación desde el punto de vista de los bienes o de los valores en juego. De todas maneras tomo nota de su reflexión porque en cualquier caso es interesante.

La reducción —ya lo ha dicho nuestro compañero, señor Mayoral— del 40 por ciento que yo he indicado se realizará en un periodo de tiempo de cinco años, 2004-2009. La reducción a la que usted se refería —y me parece que luego también lo ha hecho el representante del Partido Popular— es una reducción que la Unión Europea fijó del 50 por ciento para el periodo 2001-2010. Es decir, nuestro objetivo es netamente bastante más ambicioso que el de la Unión Europea entre otras cosas porque lo necesitamos más que la media de los países europeos, que están registrando mejoras objetivas y sustantivas en materia de seguridad vial en los últimos años.

En cuanto al tiempo o plazo para poner en marcha el carnet por puntos, yo mismo me di un plazo —y se lo digo claramente— de un año. Me gustaría que en el próximo periodo de sesiones pudiéramos abordar de un modo inmediato la reforma de la ley. Es ineludible. La ley tiene la tramitación parlamentaria que tiene y, por consiguiente, es un tiempo que habría que descontar a este año. De todas maneras me he puesto yo mismo ese plazo de un año porque creo que es un periodo de tiempo prudente y suficiente para desarrollar la ley, la refor-

ma reglamentaria y toda la gestión administrativa —efectivamente es una gestión complicada pero que hay que encararla porque el objetivo es noble— necesarias para poner en marcha el carnet por puntos.

Respecto a los transportistas no he dicho lo que usted me ha entendido. Los transportistas no van a estar exentos del sistema de puntos, lo que ocurre es que hay que determinar qué tipo de puntuación se les asigna, entre otros extremos. Tenga en cuenta que a los conductores profesionales normalmente, por no decir casi siempre, se les endurecen determinadas exigencias en materia de circulación. Por ejemplo, se les permite una tasa de alcoholemia notablemente más baja que la del resto de los conductores por razones obvias, precisamente porque son conductores profesionales y transportan personas y eventualmente sustancias peligrosas, etcétera. Lo que yo decía es que hay que hablar con las organizaciones de transportistas para que también éstas, junto con otras de la sociedad civil, nos incorporen sus puntos de vista y podamos llegar a acuerdos que puedan plasmarse de la manera más positiva en una ley que convenga a todo el mundo y desde luego también a los transportistas, que precisamente por su condición de usuarios profesionales de las vías circulatorias son seguramente los más interesados en que las vías circulatorias funcionen bien. Por cierto, es uno de los sectores donde el coste de los accidentes repercute con mayor intensidad.

En cuanto a los puntos negros sabemos los que se derivan de los accidentes que ya ha habido, pero en el conjunto del territorio nacional hay un montón de puntos característicamente negros y de tramos potencialmente peligrosos que hay que identificar y tratar de mejorar. También tomo nota de su interesante reflexión.

Respecto a la difusión de las reformas, me ha hablado —estoy completamente de acuerdo y esa es la idea del ministerio— de las campañas de descodificación de las actuaciones legales y reglamentarias. Es esencial acomodar el lenguaje a menudo un poco duro de las leyes y los reglamentos y a veces un poco duro del ejercicio del poder público a las exigencias mucho más razonables de los ciudadanos, para que puedan entender perfectamente en qué consiste toda esa jerga legal. Por lo tanto, claro que las campañas contendrán esa descodificación a la que usted se ha referido. Es prioritario hablar bien, hablar claro y de manera que las cosas se entiendan por todo el mundo.

Usted ha hecho referencia a una serie de medidas sobre revisión de señales de tráfico, a una serie de mejoras de las carreteras, a los límites de velocidad de la Unión Europea para el 2008, a los seguros de motocicletas y el cálculo de coste de los seguros (he creído entenderle que existe la necesidad de un fondo específico para esto) y el hecho de que los seguros sean visibles son aspectos muy puntuales que tendré mucho gusto en discutir con usted y con el resto de nuestros compañeros en el futuro, pero que exceden de la naturaleza de

esta comparecencia cuyo objeto es el de informar sobre las líneas estratégicas o generales de gestión de la seguridad vial por parte del ministro y del Ministerio del Interior. De todas maneras, también tomo nota de todo ello y en el futuro lo discutiremos sin duda alguna. Lo mismo le puedo decir sobre el atropello de especies cinegéticas. El tema no es en absoluto baladí porque, al margen de que existan imputaciones objetivas más o menos razonables en nuestro actual panorama normativo, la invasión de las vías de circulación por parte de especies cinegéticas —como usted las ha definido— es también una causa apreciable de accidentes de circulación que hay que tratar de reducir a toda costa.

Finalmente, ha hablado de la homologación del permiso de conducir de terceros países en España. El diputado canario don Paulino Rivero me hizo una pregunta parlamentaria en el Pleno a este respecto y le dije a él antes, igual que ahora se lo digo a usted, que nosotros estamos dispuestos, y más en el mundo en el que vivimos, a homologar los permisos de conducir, pero para ello el poder público español tiene que asegurarse de que los países cuya homologación es requerida y por tanto los conductores acreditan los requisitos básicos de nuestro país para poder circular en España. Tenemos un problema muy serio de tráfico, de circulación y de seguridad vial en este país y no podemos aumentarlo mediante una concesión abierta o caprichosa de homologaciones nacionales de terceros países. Es decir, tenemos que estar seguros de que la persona cuyo carnet de conducir estamos homologando está realmente capacitada para circular en España, sin más merma para la seguridad del tráfico vial que la que puede producir cualquier español. Eso es comprensible y lógico.

Señor Souvirón, me recuerda el tema del dinero y ofrece un dato muy interesante. El 2 por ciento del PIB son más de 15.000 millones de euros, si la cabeza no me falla, y es una cifra que está bastante ajustada a la realidad de la tragedia que vivimos cotidianamente en el tema de los accidentes de circulación. Le digo lo mismo en cuanto a la inversión por parte del poder público que ya le he dicho a la señora diputada de Izquierda Unida.

Respecto a la publicación del nombre de los conductores, la finalidad de la información a la que yo me refería antes está clara: explicarles a los ciudadanos que detrás de las cifras y de los datos en las estadísticas hay muertes concretas que se producen de determinada manera, por tomarse un par de copas de más, por consumir drogas o sustancias estupefacientes, por conducir cuando se tiene sueño o por otra serie de variables. Lo que quiero decir es que eso debe ser traducido y explicado puntualmente en la información que el poder público suministra a los medios y los medios a los ciudadanos. Si es necesario basta con las iniciales. Publicar el nombre de los conductores no es necesario para la finalidad perseguida por parte del poder público. Se trató de un error en su día; en absoluto un error provocado por nuestra convicción de que

hubiera que publicar el nombre de los conductores. Insisto en que para la finalidad de lo que queremos, como mucho las iniciales.

Me dice, naturalmente, que esperaba más de mi comparecencia. Tengo que decirle que mi comparecencia ha sido suficiente. He explicado cuál es el esquema de mejora de infraestructuras o reformas normativas, educación vial, información, carnet por puntos, etcétera, que describe un panorama estratégico suficiente para la finalidad, para el objetivo que perseguimos, que como decía el diputado señor Mayoral es un objetivo no sólo noble sino reivindicable en cuanto que como objetivo político permite acomodar la acción política a lo que debe ser la realidad o las consecuencias de esa acción política, no consecuencias teóricas sino prácticas. Por tanto, vamos a caminar en ese horizonte del 40 por ciento de reducción de las víctimas.

En cuanto al tramo de 14 a 16 años, me parece que ya me lo planteó un compañero suyo, portavoz de la Comisión del Senado. En 2002 hubo 18 muertes y 333 heridos con lesiones graves en los conductores de ciclomotores de 14 a 16 años. Desde mi punto de vista son muchas muertes y son muchos heridos. Por otra parte, ahí si tenemos quizás una diferencia de perspectiva entre los miembros del Partido Popular y los miembros del Partido Socialista y del Gobierno socialista. La educación vial se debe hacer en la familia, en la escuela y en los medios públicos de comunicación porque son los que permiten a los jóvenes saber a qué se están enfrentando cuando cogen un vehículo de motor potencialmente peligroso para la seguridad del tráfico vial y para ellos mismos. Por tanto, no creo que sea una buena idea tratar de educar a la gente a través del uso de ciclomotores en el tramo de 14 y 16 años. Si estiráramos ese argumento fíjese adónde llegaríamos, a la convicción hipotética, desde luego, porque sé que usted no ha querido decir eso, de que sería una buena instancia educativa permitirles conducir coches. Vamos a dejar la educación donde tiene que estar y la circulación donde tiene que estar. Nuestra idea de subir la edad nos la van a agradecer tarde o temprano los afectados, pero sobre todo nos la van a agradecer sus padres, sus familias, la sociedad, el conjunto de los ciudadanos y ciudadanas que van a ver reducidas las muertes y los accidentes graves en ciclomotores. Repito la justificación que di, que es clara: El Estatuto de los Trabajadores no permite trabajar hasta los 16 años. Es una buena referencia. Si no se puede trabajar no creo que sea sensato que se pueda circular. No se permite consumir alcohol hasta los 18 años, un argumento de refuerzo. En general entendemos que no existen las condiciones de madurez suficientes por las razones que he expuesto como para que se conduzca un ciclomotor, lo cual no es una broma. Los ciclomotores ahora muy a menudo son auténticas motocicletas y tienen un potencial de daño, un potencial de riesgo tremendamente alto y creemos que no existen esas condiciones de madurez y es mejor para todo el mundo subir el tramo de edad a los 16

años, la edad mínima permitida para circular con ciclomotores.

En cuanto al plazo del carné por puntos, ya se lo dije a la señora Navarro y a su compañero de Convergència. No es un plazo precipitado ni mucho menos. Es un plazo en el que va a ser posible hacer la ley, el desarrollo reglamentario y una cosa que usted apunta y que es difícil pero tenemos que encarar, que es la gestión administrativa necesaria para poner en marcha el carné por puntos. Por mi parte y por lo que a hoy respecta le he explicado la lógica del carné por puntos y le he adelantado los criterios básicos. En cuanto al resto de las cuestiones puramente procedimentales y administrativas serán convenientemente desarrolladas, por cierto, oyéndoles a ustedes significadamente entre otras personas del resto de las administraciones del Estado, comunidades autónomas, corporaciones locales y de la sociedad civil, tal y como ofertaba antes cuando expresé los criterios generales de comportamiento de Interior en materia de seguridad vial.

Por último, en cuanto a la agencia estatal de la seguridad vial, lo que he hecho hoy ha sido exponer sustancialmente las reformas, las mejoras y las líneas estratégicas que queremos poner en marcha. La agencia estatal de seguridad vial —le digo lo mismo que a su compañero cuando me hablaba de la Secretaría de Estado— queremos desarrollarla porque creemos absolutamente indispensable un órgano transversal que contemple el problema cuando están afectadas diferentes administraciones o, si quiere usted, diferentes territorios de ejercicio del poder público. Sin embargo, lo que me importa ahora son las cuestiones materiales o sustanciales. De las cuestiones organizativas —le digo lo mismo que a él— se moverá esa ficha cuando estemos seguros de que lo que movemos va a mejorar sustancialmente lo que ya tenemos. Por eso le he hablado del medio plazo para poner en marcha la agencia estatal de la seguridad vial, que por su propio carácter transversal implica hablar con muchísima gente y tener claras muchas cosas, lo cual sólo es posible con el tiempo y después de hablar con toda esa gente, todas esas administraciones que van a estar presentes en esta agencia que yo quiero, en cualquier caso, que tenga carácter ejecutivo, no puramente especulativo o deliberativo.

Señor Mayoral, el objetivo del 40 por ciento es ambicioso y creo que está justificado por la magnitud del problema. Usted lo sabe como lo saben todos los miembros de la Comisión y yo mismo. Trataremos de alcanzarlo y pondremos todo nuestro esfuerzo y el poco talento que la naturaleza nos ha dado en ese camino. Este Gobierno no está dispuesto a permanecer pasivo frente a la enorme tragedia en términos de vidas, paraplejas, lesiones invalidantes, en términos de felicidad personal y de felicidad familiar que sufrimos todos los años con los accidentes de tráfico.

El plan estratégico remitido a 2010 —ya acabo— es lógico por las razones que usted apuntó. Se establecen

una serie de medidas y he puesto sus líneas generales encima de la mesa. Se desarrollan a lo largo del tiempo y a medida que se van desarrollando surgen otras necesidades que conforman la estrategia de un plan.

Esto es todo lo que tenía que decirles, señoras y señores diputados, así que muchas gracias de nuevo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación se abre un turno de réplica. Aquellos portavoces que lo deseen tienen un turno extraordinario de tres minutos. ¿Grupos que desean intervenir?

Tiene la palabra la señora Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Parece ser que las medidas previstas no van acompañadas por ahora de un estudio presupuestario e invitamos a que cuando esté efectuado, porque es imprescindible, se nos haga partícipes a los miembros de esta Comisión y ya determinaremos si es enorme o no el gasto que hay que efectuar para ejecutar estas medidas.

En cuanto a las competencias de las administraciones, conozco los ámbitos competenciales aunque seguro que alguno se me escapa, la Administración local —incluidas las diputaciones—, la autonómica y la estatal, pero considero que desde el Estado se debe instar al resto de las administraciones a que se adopten innumerables medidas para proteger los derechos de los ciudadanos en cuanto a la seguridad vial. Me parece fundamental.

Por lo que se refiere a la contestación que me ha dado el ministro sobre la publicidad, aunque desde el año 1978 hay una normativa que recoge la publicidad del consumo del tabaco y del alcohol, son más las muertes a causa de la seguridad vial. Sería muy interesante que se llevara a cabo una normativa para contrarrestar, para frenar la imagen que se vende a partir de la publicidad de lo interesante que es ir más rápido que nadie con los coches, aparte de la imagen que se da de que uno va muy rápido y no ocurre nada. Al contrario, como se lleva un coche muy seguro todo es estupendo y maravilloso y hay una tranquilidad total, además del machismo que hay en estos anuncios donde es siempre el hombre el que conduce y dice: tranquila mujer que yo te llevo con este supercoche. Hay que controlar esto y no creo que la información que ha dicho el señor ministro que se va a dar sobre los problemas de la seguridad vial sea capaz de contrarrestar esta publicidad, porque nunca ha sido así y no creo que lo sea a partir de ahora. Esto no va a cambiar porque se vaya a dar más información, que siempre se ha dado, a la ciudadanía a través de los informativos. Eso sí, sé que choca con los intereses de las compañías automovilísticas, lo tengo muy claro, y se crearía un gran conflicto, pero es necesario y sería una medida de elevado interés para toda la ciudadanía.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Vasco, la señora Uría.

La señora **URÍA ETXEBARRIA**: Poco me queda que añadir, señor presidente, señor ministro. Creo que el trabajo de esta Comisión de estudio está por empezar y se han apuntado casi todos los aspectos que tienen que ser objeto de un nuevo perfil o de nuevas valoraciones. Como ya he indicado, algunos como el portavoz del Grupo Socialista señor Mayoral, el presidente, señor Jané, y yo misma hemos sido ponentes en modificaciones últimas de los textos que regulan la seguridad vial. También hemos estado en la subcomisión donde la pasada legislatura hubo que dar vuelta a nuestras propias elucubraciones para reconsiderar las aportaciones que allí hubo, puesto que ha habido un cambio en el signo político de quien gobierna. Las posibilidades de incorporación de nuevos factores nos parecen extremadamente interesantes.

No me quedaría tranquila, sin embargo, señor ministro, si no le hiciese alguna matización sobre lo que le he manifestado, en cuanto a la incidencia o el costo que respecto de la salud tienen los accidentes de tráfico. Lo he indicado solamente como mérito de este Gobierno el haberlo señalado como factor, referido al Ministerio de Sanidad, y pongo por delante, primero, el daño humano y personal, luego el daño social y sólo después hablo de la valoración económica que tenga para el sistema. En todo caso, creo que también puede ser un buen elemento de propaganda, una buena forma de llegar a la sociedad, el trasladar este tipo de datos a la ciudadanía, como un objetivo más a tener en cuenta, a la hora de poner en riesgo sus propias circunstancias personales, las sociales e incluso, las económicas. Vuelvo a manifestar, señor ministro, que somos reivindicativos de cierto matiz competencial en determinadas materias, lo seguiremos estableciendo y hacemos votos para que las relaciones entre las dos administraciones, en lo que hace referencia a las respectivas acciones políticas que usted y yo representamos, sigan siendo lo buenas que han sido hasta ahora. Nuestra aportación a la Comisión será, como siempre, constructiva, y esperamos, además, que se pueda hacer algo que se traduzca en una disminución importante de la siniestralidad vial en esta legislatura.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, señor Xuclà.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Una cuestión previa sobre algo que el propio señor ministro ha desmentido, y lo celebro. En todo caso, nosotros también nos manifestamos en contra de la publicación del listado de conductores peligrosos. Usted lo ha descartado. Ha apuntado la posibilidad de las iniciales. Creo que ni las iniciales. No estamos tratando de un tema estrictamente de seguridad vial sino de derechos fundamentales, y usted lo sabe perfectamente. Esto supone un agravamiento de la pena o una nueva pena, una estigmatización, y va en contra del mandato constitucional, de la función de reinserción social por parte de la administra-

ción penal. Lo dejo apuntado simplemente. Usted mismo ha anunciado que esta es una previsión descartada, pero quería manifestarle la opinión del Grupo Parlamentario Catalán.

Creo que tenemos que hacer una valoración positiva de su primera comparecencia y le quiero invitar a que comparezca una vez por periodo de sesiones, que tampoco es tanto —estamos hablando de unas ocho veces durante esta legislatura, una más una menos—, para hacer un seguimiento, entre otras cosas, de las iniciativas legislativas y políticas del Ejecutivo, pero también de las recomendaciones y de los estudios que se efectuarán en el seno de esta Comisión, que también lo es de estudio. Usted hablaba de escuchar a la sociedad civil y también al Parlamento. Le he relacionado un listado de propuestas y le agradezco su respuesta pormenorizada y el hecho de haber apuntado las recomendaciones de mi grupo. Algunas de ellas requerirían por sí solas algunos debates monográficos y creo que tendremos oportunidad para ello en futuras comparecencias y trabajos de esta Comisión.

Quiero volver sobre un apunte e introducir uno nuevo, y con esto termino. En la primera intervención, por cuestiones de tiempo, no he hecho referencia a la necesidad de una especial ayuda a los familiares de las víctimas que han sufrido accidentes y también a la necesidad de un esclarecimiento rápido de las responsabilidades. Los juicios requieren unas medidas garantistas. Está la figura de los juicios rápidos, pero usted sabe perfectamente que algunos familiares tienen la sensación de una especial inquietud mientras se espera el esclarecimiento de las responsabilidades en los casos de los accidentes. Abrimos una reflexión, si le parece bien, sobre dar prioridad al esclarecimiento de las responsabilidades de los atropellos en el ámbito de los accidentes de tráfico. Finalmente está el tema de los seguros de los ciclomotores, sobre el que usted decía que requería una reflexión muy amplia, en el que un 20 por ciento de las personas de 16, 18, 20 años que circulan por nuestras carreteras lo hacen sin el seguro de conducir. Este es un tema difícil, desde el punto de vista de interlocución, con las compañías de seguros, pero tendría que estar en la agenda de prioridades de su ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Tranquiliza también al Grupo Parlamentario Popular saber que no va a ser necesaria la publicación de los nombres de los conductores que se considere que producen alarma en carretera. En cuanto al asunto de los ciclomotores y la edad de 14 y 16 años para obtener el permiso, no es una posición estrambótica del Grupo parlamentario Popular, sino que es la misma que mantienen países de nuestro ámbito cultural como, por ejemplo, Francia o Italia. La agencia de seguridad vial se plantea a medio plazo y

la ministra de Fomento nos ha hablado de la creación de una agencia de seguridad del transporte, con lo cual puede haber líneas tangenciales entre las dos y al final, en vez de un movimiento de coordinación, se puede producir un movimiento de descoordinación. Por tanto queríamos saber cuál es la opinión del señor ministro.

Puntos negros. Nos parece, por la experiencia, que los puntos negros, sin ninguna duda, tienen que ser borrados de nuestras carreteras, pero para que esa política sea eficaz es también necesario incluir en las infraestructuras proyectos de impacto de seguridad y posteriormente auditorías de seguridad. Así la eliminación de los puntos negros será mucho más eficaz. Por lo demás, lleva usted razón en que debíamos esperar menos de su intervención. A lo mejor esperábamos mucho de su intervención, sobre todo, teniendo en cuenta que, después de haber manifestado el carácter prioritario de las políticas de seguridad vial, en el discurso de investidura el señor Rodríguez Zapatero no se refirió para nada a un tema que causa tantos problemas de sanidad pública en España.

Agradezco al señor Mayoral el interés que ha despertado mi intervención. No le voy a contestar porque voy escaso de tiempo, pero tendremos ocasión, a lo largo de los trabajos de la Comisión, de debatir suficientemente. Por último, quiero decir que algún ministro del Interior ha dicho algo en el Parlamento y en alguna Comisión parlamentaria sobre el tema de la seguridad vial. Un antecesor suyo, precisamente en marzo de 2001, dijo que detrás de cada accidente existe una auténtica tragedia humana, familiar y social que exige y demanda una respuesta y un esfuerzo, no sólo del Gobierno, sino también de los grupos políticos y de toda la sociedad. Fue don Mariano Rajoy y ese, como comprenderá, es el espíritu que anima al Grupo Parlamentario Popular en todos los asuntos relativos a la seguridad vial.

El señor **PRESIDENTE**: Por último, tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Socialista el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Una última intervención, quizá, tratando de colaborar con alguna aportación a la clarificación de algún concepto, que creo que es importante, y me va a permitir adelantarlo. Habrá un debate en los Presupuestos Generales del Estado donde tendremos ocasión de ver el contenido presupuestario de las medidas que plantea el Gobierno. Lo que nos ha planteado fundamentalmente el señor ministro es una comparecencia para marcar objetivos, estrategias y las tendencias de la política que se quiere desarrollar. Luego la política tiene un proceso de traslación y concreción que tendremos ocasión de comprobarlo en el debate presupuestario.

Sobre el tema de la publicidad, tuvimos un debate en la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. Precisamente el Partido Popular en su proyecto tenía la

intención de suprimir el control que todavía existe. El control está legalmente consagrado. Otra cosa es que durante la pasada legislatura el ejercicio de esas facultades quedó prácticamente huérfano, no se desarrolló. Pero hay un instrumento legal para controlar, autorización administrativa, todo lo que se refiere a la publicidad en materia de vehículos de motor. Por lo tanto, el instrumento legal existe gracias a que algunos lo defendimos con uñas y dientes hasta el final para evitar que una reforma que venía para acá se lo llevara.

El tema de los ciclomotores me sigue llamando la atención. No quiero polemizar con el señor Souvirón, pero recuerdo que una de las cuestiones que estaba comprobada a partir de los datos que nos suministraba la Dirección General de Tráfico durante la pasada legislatura, y en esta legislatura supongo que sería lo mismo, es el grado tan elevadísimo de siniestralidad que afectaba a los jóvenes usuarios de estos ciclomotores. Recuerdo un boletín específico de la Dirección General de Tráfico que señalaba el problema que significaba, desde el punto de vista de la siniestralidad, el uso de los ciclomotores, que es una cuestión, como todas en la vida, que puede ser objeto de una regulación en una dirección más amplia o más restrictiva. Algunos iríamos más en esta dirección de procurar una reducción del tiempo sobre todo el tema de la edad, para evitar que este desastre continúe. Tampoco va a ser cosa de meterlo en ningún plan de choque. Hablar de planes de choque en materia de tráfico y seguridad vial no es deseable. Los planes de choques son mejores para otras cosas y no en materia de tráfico y seguridad vial.

A partir de aquí, finalizaría mi intervención diciendo lo siguiente. Hemos escuchado una exposición de política de seguridad vial que a mi grupo le ha satisfecho plenamente y hemos asistido a un primer debate sobre este particular entre el ministro del Interior y los grupos parlamentarios. Desde mi punto de vista, hoy hemos avanzado. Por lo tanto, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, quiero manifestar agradecimiento, en primer lugar, satisfacción, apoyo y la constatación de que tenemos por delante una tarea muy importante, en la que todos podemos estar bastantes próximos y encontrar elementos de coincidencia muy importantes.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a los distintos portavoces, tiene la palabra el señor ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Alonso Suárez): La diputada señora Navarro se empeña en que no hay presupuesto. Y yo tengo que empeñarme, de nuevo, en que no estoy de acuerdo. Hay propuestas que he puesto hoy encima de la mesa que no llevan gasto. Por ejemplo, las reformas legales. Hay propuestas que sí llevan gasto y que competen a este departamento y sí están previstas. Por ejemplo, la instalación de radares o la reposición del parque automovilístico de la Guardia Civil. Y hay otras que yo no puedo comprometer gené-

ricamente porque no afectan, no ya a este Gobierno, sino ni siquiera a la Administración central del Estado. Por ejemplo, si en las carreteras autonómicas hay puntos negros, tendrán que arreglarlas los gobiernos autonómicos. Por eso, he hablado reiteradamente de coordinación entre las diferentes administraciones y también de exigencia en cada uno de los niveles de responsabilidad política del gasto que sea necesario para afrontar este grave problema. Respeto al Ministerio del Interior, sí hay presupuesto, por más que se empeñe en que no lo hay. Luego pregunta si va a haber presupuesto para llevar adelante todas las propuestas que he traído a esta Comisión.

El problema de las discusiones publicitarias es que nos distraigan de las cuestiones principales que, insisto, son las otras. Más que incidir en el tema de la publicidad es mucho más eficaz el tema de la información a los ciudadanos. Estoy convencido de que los ciudadanos son libres, maduros y perfectamente resistentes a las cuestiones publicitarias, seguramente mucho más de lo que nos creemos. Hay que informar, precisamente por lo que usted decía del alcohol y tabaco, de las consecuencias de la no atención a la conducción o conducir bebido, con drogas o estupefacientes o ignorar el uso del cinturón de seguridad, del casco, etcétera. Es mucho más útil informar de las consecuencias reales, no sólo estadísticas, de la falta de respeto a las normas circulatorias que incidir en la cuestión de la publicidad, que es importante en el mundo en el que vivimos, pero es una cuestión lateral para el problema que nos ocupa hoy. En todo caso, señora Navarro, muchísimas gracias por su acertada y brillante intervención, esté o no de acuerdo con ella.

Señora Uría, también muchísimas gracias. En cuanto al coste, estoy de acuerdo con las prioridades que usted establecía. De coste económico también hay que hablar porque todo ayuda. Es verdad que tener conciencia de lo que nos cuesta ayuda también, junto a tener conciencia de lo que nos cuesta emocionalmente, de lo que nos cuesta vitalmente y de lo que nos cuesta el tema de los accidentes de tráfico en el resto de los sentidos a los que nos hemos referido todos hoy.

Señor Xuclà, una vez por período de sesiones, creo que es un compromiso que puedo asumir. No hay ningún problema. De acuerdo con usted en la exigencia especialísima de ayudar a las víctimas y a las familias. A veces no sólo son las víctimas, sino que las familias quedan en situaciones realmente dramáticas y hay que tratar de atenderlas a toda costa. En cuanto al tema de los seguros, hay que dar un repaso y escuchar a las aseguradoras para que nos expliquen claramente cómo contemplan el problema y en qué se puede mejorar la cuestión de los seguros. Seguramente tiene mucho que

ver con mejorar algunas cosas que se han puesto encima de la mesa. Es necesaria una respuesta económica rápida para las víctimas y las familias que les permita atender a las consecuencias de los accidentes de circulación, a menudo nefastas en términos económicos, no sólo emocionales y en el resto de los sentidos, sino también económicos. Insisto, por mi parte es asumible venir aquí una vez por período de sesiones. Ya lo hablaré con el presidente de la Comisión y no creo que haya ningún problema.

Señor Souvirón, nunca estuvo en nuestro ánimo publicar el nombre de los infractores. Fue un mero error, como lo demuestra que publicar el nombre no nos hace ganar nada. Lo que queremos ganar es información neta y transmitir a los ciudadanos cuáles son las consecuencias reales de los accidentes de circulación, además de las estadísticas. Para eso es perfectamente evitable el nombre y seguramente también hasta las iniciales de los conductores. En cuanto a las posibles discordancias entre la agencia de seguridad vial y la agencia de transporte, el objeto político y el objeto jurídico de ambos territorios de ejercicio del poder público son muy distintos. Yo me ocupo de la seguridad vial, no del transporte. O sólo en el del transporte, en la medida en que puede cuestionar la seguridad vial de un modo u otro, o ser cuestionado por exigencias específicas en materia de normas relativas a la seguridad vial. En todo caso, es una cuestión que hay que pensar mucho, porque antes de mover ninguna ficha organizativa, tenemos que estar muy seguros de que ganamos netamente con relación a la situación organizativa anterior. Respecto a la calidad de mi intervención, no vamos a insistir en el tema. Y respecto del espíritu del Partido Popular, no tengo ninguna duda, como seguramente usted tampoco tenga ninguna duda del espíritu de mejora en materia de seguridad vial que anima a este Gobierno. Los hechos ya son otra cosa. Espero ofrecer buenos hechos en el futuro con su concurso y con el concurso del resto de los grupos parlamentarios. De nuevo muchísimas gracias, señoras y señores diputados.

El señor **PRESIDENTE**: Esta es una Comisión de nueva creación, ha empezado hoy sus trabajos con la comparecencia del señor ministro del Interior. Como presidente de la Comisión quiero agradecerle su comparecencia. Señor ministro, le tomamos la palabra en el aspecto de comprometerse a que esta Comisión sea el instrumento donde deban debatirse y fluir las distintas políticas en materia de seguridad vial.

Con este ánimo, se levanta la sesión.

**Eran las siete y veinticinco minutos de la tarde.**

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**