



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 216

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

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

Sesión núm. 6

celebrada el martes, 8 de marzo de 2005

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial, INTRAS (Montoro González), para informar sobre:

- La seguridad vial y los sistemas de formación de conductores, con especial referencia a la formación para la recuperación de puntos. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 219/000051.) 2
- Las previsiones de desarrollo de los cursos que deberán implantarse a partir de la aprobación del permiso de conducir por puntos. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 219/000052.) 2

Se abre la sesión a las doce y treinta y cinco minutos del mediodía.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR DEL INSTITUTO UNIVERSITARIO DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL (INTRAS) (MONTORO GONZÁLEZ) PARA INFORMAR SOBRE:

- **LA SEGURIDAD VIAL Y LOS SISTEMAS DE FORMACIÓN DE CONDUCTORES, CON ESPECIAL REFERENCIA A LA FORMACIÓN PARA LA RECUPERACIÓN DE PUNTOS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 219/000051.)**
- **LAS PREVISIONES DE DESARROLLO DE LOS CURSOS QUE DEBERÁN IMPLANTARSE A PARTIR DE LA APROBACIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR POR PUNTOS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 219/000052.)**

El señor **PRESIDENTE**: Da comienzo hoy la sesión de la Comisión sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico, y para esta Comisión hoy es un motivo de satisfacción tener la comparecencia de don Luis Montoro, solicitada por dos grupos parlamentarios de esta Cámara; comparecencia de una personas que los que ya trabajamos en la anterior legislatura, en lo que era una subcomisión, tuvimos ya la satisfacción de conocer entoces y ver de qué manera y de qué forma don Luis Montoro es capaz de contagiar el ánimo, que es por todos compartido en esta Comisión, para trabajar a favor de la seguridad vial. Por tanto es para nosotros una satisfacción tenerle hoy aquí, en esta Comisión. Sin más, le damos la palabra a don Luis Montoro para que informe sobre los dos puntos que están especificados en el orden del día, que es sobre la seguridad vial y los sistemas de formación de conductores, con especial referencia a la formación para la recuperación de puntos, y sobre las previsiones de desarrollo de los cursos que deberán implantarse a partir de la aprobación del permiso de conducir por puntos.

El señor **DIRECTOR DEL INSTITUTO UNIVERSITARIO DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL (INTRAS)** (Montoro González): Me van a permitir que antes de comenzar tenga un recuerdo muy especial para los cinco guardias civiles que, cumpliendo su obligación en un control, han sido arrollados por un camión en la carretera A-1.

Señor presidente, señorías, en primer lugar (quiero hacerlo de manera sincera) he de darles las gracias por haberme invitado para intervenir en esta Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico.

Desde la última vez que estuve en esta casa ha pasado de ser una subcomisión a ser una Comisión, lo que sin duda es un avance más importante de lo que se pudiera pensar, en tanto que denota explícitamente una mayor preocupación del Congreso de los Diputados por el tema de la seguridad vial, algo plenamente justificado si tenemos en cuenta la magnitud, la gravedad de los accidentes de tráfico en nuestra sociedad. Desde que se generalizaron los vehículos con motor a principios del siglo xx (creo que también conviene dejarlo claro) se han convertido en un hecho que sobrepasa el ser un sistema de transporte. Son sin duda, los vehículos con motor uno de los inventos que más han revolucionado y que más han transformado la moderna sociedad, pero también es verdad que lamentablemente, junto con las dimensiones positivas que han traído los vehículos con motor, han supuesto todo un conjunto de problemas muy graves, como el ruido, la contaminación, los problemas de movilidad, los problemas ecológicos, aunque sin lugar a dudas entre los problemas que más destacan están los accidentes de tráfico. Miren, señorías, los accidentes de tráfico se han convertido en un problema que ha sobrepasado cualquier tipo de previsiones. Desde el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial que yo dirijo los datos nos indican que desde finales del siglo xix 45 millones de seres humanos han perdido la vida en un accidente de tráfico y aproximadamente unos 2.000 millones han sufrido heridas de mayor o menor gravedad. En este periodo en España han muerto unas 290.000 personas y aproximadamente unos 16 millones han tenido heridas de cierta consideración.

Según la Organización Mundial de la Salud los siniestros de tráfico están entre las diez primeras causas de muerte en los países desarrollados, pero (atiendan a este dato), en términos relativos, por años potenciales de vida perdidos los accidentes de tráfico se han convertido en el primer problema de nuestra sociedad también en nuestro país. Lo más preocupante es que, según la Organización Mundial de la Salud y otros organismos prestigiosos que trabajan e investigan en el tema, en los próximos veinticinco años los dos problemas de salud pública más graves con los que vamos a tener que enfrentarnos en la moderna sociedad van a ser las enfermedades mentales con sus secuelas y los accidentes de tráfico, obviamente si no se toman las medidas pertinentes. Mirado el problema en perspectiva, en el caso concreto de nuestro país hay que decir claramente que ha habido una evolución positiva. En el año 1989 hubo 9.000 muertos, contados a treinta días, entre ciudades y carreteras, mientras que el año pasado fueron poco más de 5.000; no obstante, si tenemos en cuenta algunos de los principales indicadores utilizados a nivel internacional como los muertos y heridos en función de la población, en función del número de vehículos, el riesgo por kilómetro recorrido (quizá el indicador más fino de la gravedad de la situación, o indicadores de la gravedad de los accidentes), es decir el número de

muerdos por cada mil accidentes con víctimas, nos encontramos con que dentro de Europa España está todavía en una situación problemática, que sin duda es mejorable. Para ello es preciso que en nuestro país y especialmente ustedes, las administraciones, y también la sociedad, asuman este problema como grave, evitable y socialmente prioritario, como han hecho algunos países de nuestro entorno, siendo el caso más reciente, y en este sentido ejemplar, Francia.

Los datos en nuestro país justifican claramente este planteamiento, señorías, y ustedes pueden hacer mucho. En los últimos diez años en España han muerto en accidentes de tráfico 58.000 personas, como si hubiera desaparecido la ciudad de Segovia, y ha habido más de un millón y medio de heridos; hablando de heridos con cifras conservadoras, es como si toda Valencia y toda Sevilla hubieran estado hospitalizadas. Además, y como sabrán, en el caso de España, aparte de las duras cifras sobre accidentalidad, obviamente, y aunque sea secundario frente al dolor humano del accidente, los datos de los siniestros a nivel económico son también muy preocupantes. Cada día que pasa los accidentes nos cuestan, y nos cuestan a todos, le cuestan al pueblo español 7.000 millones de las antiguas pesetas, es decir 42 millones de euros. En la última década el coste económico de los accidentes ha sido de unos 160.000 millones de euros, es decir 25 billones de las antiguas pesetas; dicho de otra manera, y si mis datos no son incorrectos, prácticamente el 2 por ciento del producto interior bruto. Este dato vendría dado entre otros por la suma de los gastos materiales, los gastos de gestión, los gastos personales, la asistencia y rescate de las víctimas, las hospitalizaciones, las rehabilitaciones, los gastos sociales por pérdida de productividad, las indemnizaciones, etcétera. Reparen SS.SS. en este dato, quién sabe si desconocido por algunos de ustedes: aproximadamente el 29 por ciento de las víctimas mortales en accidente laboral lo fueron *in itinere*, es decir yendo o volviendo al trabajo, y un 19 por ciento lo fueron en misión, es decir realizando alguna actividad de trabajo con un vehículo. Esto significa que en España aproximadamente el 48 por ciento de las víctimas mortales en accidente de trabajo lo fueron por causa del tráfico, accidentes que por cierto van en aumento frente al resto de accidentes laborales, que proporcionalmente están disminuyendo a lo largo de los años. Estos breves datos enmarcan el tema que trataré y dejan claro que nos encontramos ante un problema muy serio, pero no les quepa duda de que también nos encontramos ante un problema evitable, como ha sido precisamente el lema de la Organización Mundial de la Salud del año pasado: El accidente no es accidental y por lo tanto es evitable si se toman las medidas adecuadas.

Para prevenir la inseguridad vial podemos y debemos preguntarnos qué es lo que hay en último extremo en un siniestro de tráfico. Obviamente los factores que se encuentran implicados en el accidente son muy complejos, y desde luego habría que buscarlos en los cuatro

grandes componentes de la seguridad vial: los vehículos, las carreteras, las normas y el control policial y el elemento humano. Precisamente, y dada la importancia que tiene este tema para explicar, para comprender y obviamente para prevenir el accidente, se han hecho muchos estudios para ver la importancia, el peso diferencial que tiene cada uno de estos elementos en la accidentalidad. Hay muchos estudios como el de la National Highway Traffic Safety Administration o el proyecto Réagir en Francia, y también estudios muy importantes, en nuestro país que generalmente no mencionamos. Todos coinciden más o menos en que entre un 4 y un 10 por ciento de los accidentes son explicables por el estado del vehículo, entre un 15 y un 35 por ciento son explicables por la circunstancias de la vía y entre un 70 y un 90 por ciento son explicables por el factor humano.

No voy a hablar a SS.SS. de los problemas que hay, ni de lo mucho que se puede hacer en estos cuatro elementos; desde luego en esta Comisión debería reflexionarse sobre ello, porque se trata simplemente de la vida y la muerte de las personas. Ustedes tienen que asegurar algo fundamental a la sociedad, que es la democracia, pero que les quede claro, señorías, que no hay democracia sin vida, y mucha gente muere, como han visto, en los accidentes. No voy a hablar de estos cuatro elementos; evidentemente deseos no me faltan, pero no lo haré porque no es el objeto de mi intervención. Me centraré solamente en uno de ellos, el factor humano, y dentro de él en la formación, y más en concreto en la formación dentro del contexto del carné por puntos, que es lo que SS.SS. me han pedido.

Quiero adelantar sobre el tema de la formación que en mi modesta experiencia como investigador en seguridad vial durante veinticinco años no he dejado de comprobar cómo hay una general coincidencia sin fisuras en que la formación es vital para la prevención de la accidentalidad, posiblemente más que ninguna otra estrategia. Miren ustedes, señorías, de poco nos va a servir que tengamos coches inteligentes, que ya los tenemos; de poco nos va a servir que tengamos carreteras inteligentes, que ya las tenemos; de poco nos va a servir que tengamos multas inteligentes, que ya las hay, si no conseguimos tener conductores inteligentes, algo que básicamente se logra con la formación. El sistema educativo del conductor ha estado mucho tiempo centrado en cuatro grandes estrategias, que hay que reconocer que han tenido su utilidad, pero también grandes problemas, (hay que decirlo con claridad) que no han llegado a resolverse: la educación vial en los colegios, que nunca ha acabado de funcionar; las campañas de Tráfico excesivamente dispersas y pobres en medios para la magnitud del problema al que nos enfrentamos; la enseñanza en las autoescuelas, demasiado centrada en el manejo motriz de un vehículo y en la enseñanza de las normas y las leyes; y las sanciones de Tráfico, que desde luego recaudan fondos, son fáciles de aplicar y no requieren especialización. Precisamente en este contexto, comple-

mentando la sanción con la educación, es donde se enmarca el sistema de carné por puntos.

Muy sintéticamente, entre las ventajas del sistema de carné por puntos estarían las siguientes: la novedad del sistema hace que tenga un fuerte impacto en la sociedad y en los conductores (ya lo ha tenido antes de ponerse en marcha). Es difícil conocer su impacto directo (yo he consultado distintas investigaciones), es difícil aislar cómo se reduce la accidentalidad con el carné por puntos porque es difícil aislar el carné de otras actuaciones, pero el cálculo es que entre un 5 y un 10 ó 12 por ciento, más al principio que posteriormente, más de la mitad de los conductores reconoce que el sistema afecta a su conducta, y bajan de manera importante los reincidentes. Con la puesta en marcha del carné por puntos se crea, como ya se ha creado, un debate social que es muy importante utilizar para que los ciudadanos reflexionen sobre la seguridad vial. El carné por puntos hace que el sujeto tenga una fuerte presión por parte del entorno: sus amigos, en el trabajo, sus familiares conforme ven que va perdiendo puntos presionan al sujeto, para recuperar los puntos al conductor se le ofrece con este sistema una interesante alternativa educativa a la que había antes, meramente sancionadora. Esto es lo más importante y en lo que me voy a centrar más específicamente.

Hasta ahora con el conductor infractor no se hacía absolutamente nada, o muy poco más que aplicarle la sanción. Con la formación del modelo español de carné por puntos (luego diré por qué español) se quiere complementar el sistema de la sanción con el sistema educativo cuyas ventajas generales serían las siguientes. Primero, el sujeto aprende los peligros de su conducta, que es la mejor estrategia para modificar sus actitudes. Señorías, las personas, el pueblo es más inteligente de lo que podemos creer, pero hay que decirle por qué tiene que cumplir las normas o por qué hay peligro en una determinada conducta. Con la educación el conductor conoce los riesgos de cumplir la norma, al margen de la sanción. Con la educación el sujeto respeta la norma, o puede respetarla, aunque no prevea una sanción. El sujeto al conocer los peligros de su conducta se convierte en un transmisor de la seguridad vial. Además, la educación tiene muchísima más permanencia en el tiempo que la sanción, porque la sanción, salvo que se aplique con gran rigor, no suele modificar el comportamiento, sino que lo que hace es simplemente inhibirlo. A nivel internacional, y simplificando mucho, se han usado básicamente cuatro estrategias en el sistema del carné por puntos o en los diversos sistemas que hay de reciclaje de los infractores. La primera estrategia es la que se ha basado en el reaprendizaje de las normas y de las leyes. Normalmente, este modelo ha fracasado porque los sujetos generalmente conocen las normas, lo que pasa es que no las cumplen; ese no suele ser el problema. La segunda estrategia han sido los cursos de potenciación de destrezas y de habilidades en la conducción. Tampoco este sistema ha tenido éxito, ya

que los sujetos no infringen las normas por conducir mal; la causa de los accidentes de tráfico generalmente no está en la carencia de aptitudes, de habilidades. La tercera estrategia han sido los trabajos sociales, o las denominadas penas de impacto, asistiendo a hospitales o centros de parapléjicos o tetrapléjicos. Personalmente no veo esta estrategia como muy válida, primero, porque puede generar un fuerte rechazo y un fuerte miedo en algunas personas y, segundo, porque el sujeto ciertamente recibe un impacto, pero no se le reeduca en materia de seguridad vial, salvo que la reeducación forme parte del sistema de la pena de impacto, cosa que normalmente no ocurre. En cuarto lugar están las estrategias que se basan en el cambio de actitudes y la reeducación en materia de seguridad vial. Este es el modelo que ha dado más resultados y por el que nosotros hemos optado en el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial tras el encargo que nos hizo la Dirección General de Tráfico de elaborar los cursos de recuperación de puntos.

Visto desde otra perspectiva, y tras analizar los distintos sistemas de recuperación de puntos existentes, en concreto en Europa, nos encontramos, generalizando obviamente, con la siguiente situación, sin entrar a mencionar países por no herir susceptibilidades. Primera estrategia: volver a examinarse, lo que no parece que tenga mucho sentido reeducador; segunda: hacer que el sujeto vuelva a estudiar un programa básicamente centrado en las normas de tráfico, las leyes; tercera: enviar al sujeto a un centro sin que haya un programa claro a seguir ni líneas claras de formación a recibir; y cuarta: otros países que envían al sujeto infractor a un centro para recibir un programa establecido, descrito con carácter muy general, pero que no se ha desarrollado en ningún documento o material específico. El programa lo imparten formadores que han tenido una pequeña formación, preparación y entrenamiento previo. A partir de lo descrito, consultando el material científico y nuestras propias investigaciones, por encargo de la Dirección General de Tráfico, se está elaborando un programa de formación, casi ya ultimado, que tiene tres grandes ejes. Primero, se centra en la sensibilización, en el cambio de actitudes y en el conocimiento de aquellos elementos que resultan vitales en la seguridad vial para tomar decisiones adecuadas y evitar el peligro en la conducción. Segundo, tiene un programa amplio, claro y preciso para que se evite lo que ocurre en otros países de ambigüedades y generalidades, y el programa es de todo aquello que ha de seguir el sujeto que pase por los cursos de recuperación de puntos. Tercero, se han elaborado unos materiales que recogen todo el programa, en donde se desarrollan todos los temas de manera unificada, para evitar que cuando se le envíe a recuperar los puntos cada formador explique lo que quiera, o que cada infractor que va a los cursos estudie cosas diferentes a los que estudian otros sujetos, como ocurre en algunos países. Además se ha procurado que los materiales sean didácticos, con vídeos, gráficos, animacio-

nes, imágenes, etcétera, con el fin de que lo que se va a explicar tenga lo útil unido a lo ameno, lo claro y lo programado. Existen unos materiales de todo el programa para el formador, materiales que son extraordinariamente amplios, y otros para el alumno, obviamente más reducidos. Los contenidos básicos estarán tanto en formato impreso como en formato DVD Room. Añadiré que se parte del hecho de que (esto es muy importante) los que van a impartir los cursos deberán tener una formación previa. Esto consideramos que es vital para el éxito del sistema, con el fin de que esta formación previa les permita conocer en profundidad el procedimiento del carné por puntos, el sistema de formación, los objetivos que pretende el programa, etcétera; para que conozcan también todo el programa de formación, el porqué de cada tema, los objetivos de cada tema, lo que se ha de explicar, el material de apoyo de que dispondrán, cómo explicar ese material, e incluso cómo actuar ante casos problemáticos que se puedan encontrar, porque a algunas de estas personas les puede ocurrir; y también (esto quizá sea tan importante como lo anterior) para que el que va a dar la formación se mentalice y se motive respecto de la importancia que tiene su labor, porque en definitiva los que creemos en esto pensamos que en sus manos está una de las cosas más sagradas que tiene el sistema, que como decía antes es la vida y la muerte de las personas.

El sistema de permiso o licencia de carné por puntos planteado así prevé dos niveles: la recuperación parcial de puntos, como saben SS.SS., y/o la recuperación del permiso o la licencia una vez que se han perdido todos los puntos. La recuperación parcial de puntos sería para aquellos que no han llegado a perder los doce puntos que prevé el sistema. Los cursos a seguir serían de 12 horas, y con ellos no se podrán recuperar más que 4 puntos. Las 12 horas del curso quedan distribuidas de la siguiente manera: 7 horas de formación general (que luego explicaré) en un aula dirigida por el formador, teóricamente especializado; 4 horas de formación específica individualizada y tutorizada por el formador; y 1 hora dedicada a la reflexión y el debate con otros alumnos, y con la presencia del formador en este caso y/o un psicólogo. En principio, salvo que se modifique, la modificación parcial de puntos sería: los conductores profesionales se podrán presentar a estos cursos cada año; los conductores no profesionales se podrán presentar a este curso cada dos años, y esto precisamente se hace para evitar que una persona infrinja y recupere de una manera habitual. Tras las 12 horas el responsable de la formación dará un certificado de asistencia y aprovechamiento, con lo que se entiende que el sujeto ha recuperado esos 4 puntos. La recuperación del permiso o la licencia sería obviamente para aquellos que han perdido los 12 puntos que en principio prevé el sistema. Los cursos a seguir serían de 24 horas, y con ellos se podría recuperar el permiso o la licencia. Las 24 horas de los cursos quedarían distribuidas de la siguiente manera: 14 horas de formación general en el

aula dirigida por el formador, con un temario que luego veremos; 8 horas de formación específica individualizada, pero tutorizada por el formador; y finalmente 2 horas de dinámica de grupo (vean que utilizo el término dinámica de grupo y no reflexión y debate) con otros alumnos y con la presencia de un psicólogo formado en seguridad vial. Con esta dinámica o debate de grupo se busca la reflexión, afianzar el cambio de actitudes, potenciar la responsabilidad, detectar los casos problemáticos y ver si realmente se han cumplido los objetivos. También, salvo que se modifique, la recuperación del permiso sería de esta manera. Tras las 24 horas de formación, el responsable de la misma, repito previamente formado, dará un certificado de asistencia a este curso, y además el conductor realizará un examen sobre los contenidos del programa, que se hará en las jefaturas provinciales de tráfico o donde finalmente se establezca. Si el sujeto no aprueba, tendrá que realizar un curso, en este caso de 4 horas, para poder volver a examinarse; tras suspender tres veces deberá volver a realizar el curso de 24 horas. En todo caso, saben ustedes que está previsto que tras recuperar el permiso o la licencia, lo que denominamos el carné, está previsto que la persona se quede como conductor novato durante tres años, es decir que dispondrá solamente de 8 puntos, lo cual sin lugar a dudas será motivo de reflexión para muchas personas.

Hablaré ahora de algo que seguro que despierta el interés de SS.SS., del contenido de los cursos. Como se ha comentado, se pretende que los cursos sirvan para el cambio de actitudes, para la sensibilización y para el conocimiento de aquellas conductas y técnicas que significan un riesgo en la conducción. No vamos a pretender que vuelvan a estudiar las características que tiene que tener un arcén, si ha de ser pavimentado, transitable o no transitable. El programa de formación contiene los siguientes bloques generales, que yo les voy a exponer, obviamente por su interés y por la importancia del tema, aunque sea muy rápidamente. El primer bloque que se estudiará y se explicará son: Los accidentes de tráfico, (la magnitud del problema). ¿Qué se pretende? Se pretende con ello sensibilizar y hacer tomar conciencia a las personas sobre la magnitud del problema de los accidentes de tráfico mediante datos reales y objetivos de muertos, heridos, costes económicos, y también se pretende que la persona sepa dónde y cuándo se producen estos accidentes, para que pueda tomar las medidas preventivas. En segundo lugar está un tema denominado: El accidente, dinámica de un impacto y sus consecuencias sobre las personas. Se busca que el sujeto conozca la brutal energía que hay cuando circulamos o tenemos un accidente de tráfico. Por ejemplo, fíjense ustedes en el siguiente dato: a 140 kilómetros por hora es como si cayéramos desde el piso 22 (queremos que el sujeto sepa las lesiones que se pueden llegar a tener si no se circula con las medidas adecuadas); circular a 50 kilómetros por hora en las ciudades tiene una explicación clara, que seguro que si se la decimos a la sociedad la

entenderá: todo atropello a más de 55 kilómetros por hora suele resultar mortal. El tercer tema es: La conducción, una tarea de toma de decisiones. Se pretende con este tema que el sujeto vea que su decisión puede o no provocar un accidente, y explicarle los motivos que hay detrás de las decisiones al volante. El cuarto tema es: Aptitudes y capacidades básicas del conductor para una conducción segura, que está especialmente dirigido para que las personas entiendan cuáles son las capacidades físicas y las capacidades mentales que usamos conduciendo, pero también (y muy importante) cómo se deterioran, haciendo especial referencia a los sentidos, a las aptitudes motoras, a la atención y a las distracciones que por cierto, dicho sea entre paréntesis, están cobrando fuerza extraordinaria y están convirtiéndose en una de las primeras causa de la accidentalidad, tanto para el conductor como para el propio peatón. El quinto: Los grupos de riesgo. ¿Esto por qué? En la medida en que el tráfico se comparte; con el resto de personas, también el riesgo se comparte, este es uno de los dramas del tráfico. Se busca con este tema que se comprenda mejor a los otros usuarios, sobre todo a los más vulnerables (los niños, los ancianos, los peatones, los ciclistas), y qué es lo que hay que hacer, con consejos prácticos, para no causarles accidentes de tráfico; o por qué hay grupos, como los jóvenes, que son más proclives a tener accidentes, cosa que no tendría por qué ocurrir cuando tienen todas sus capacidades psicofísicas en perfectas condiciones. El sexto tema es: Factores de riesgo. Este es uno de los apartados más extensos e importantes del programa y en el que se tratan factores de riesgo a veces desconocidos, como la velocidad, el alcohol, las drogas, la enfermedad, los fármacos, la fatiga y, fíjense ustedes qué casualidad en el día de hoy, el sueño. El séptimo tema (gran apartado) sería: Seguridad activa y pasiva. Muchas veces el accidente se produce porque el sujeto no conoce los mecanismos de seguridad activa, es decir los que evitan el accidente, y en su caso no conoce, no sabe usar, no quiere utilizar, o simplemente no le hemos sabido transmitir la importancia que tiene el uso de mecanismos de seguridad pasiva, como el casco, el cinturón, el reposacabezas, y precisamente a todo ello va dedicado este amplio apartado. El octavo tema le hemos denominado: Conducción preventiva. Se pretende que los sujetos sepan desde cómo colocar el retrovisor, cómo reconocer una maniobra peligrosa de los otros, hasta cuál es la velocidad adecuada, por qué y qué es lo que hay que hacer cuando se conduce en determinadas condiciones adversas, que por cierto dan lugar a muchísimos accidentes, como es el caso de la lluvia, la nieve, la niebla, etcétera. El noveno gran bloque es: Actuaciones en caso de accidente, un tema sobre el que quiero llamar la atención de SS.SS., sobre todo por el enfoque que se le ha dado. Se ha buscado mezclar el comportamiento que hay que tener, lo que hay que hacer cuando hay un accidente (no piensen SS.SS. que todo el mundo lo sabe): avisar al 112 (hay gente que no sabe a quién avisar), no mover a la víctima y no quitarle el casco. A

la vez hemos querido aprovechar para mostrar la crudeza del accidente, generalmente provocado por una imprudencia. El décimo gran bloque es: La importancia del cumplimiento de las normas de tráfico: responsabilidad de su incumplimiento. Se trata de explicar y de mentalizar en la medida en que podamos, especialmente en relación con la responsabilidad legal, la responsabilidad moral, la responsabilidad social (algo que no se suele abordar), en lo que se incurre cuando se transgreden las normas de tráfico y se provoca un accidente. Muchas veces los conductores creen que es solo un problema de responsabilidad legal, pero ¿y la responsabilidad moral de haber arrebatado la vida a otra persona?

Obviamente, cada uno de los temas y subtemas se subdividen en apartados, para que sean más comprensibles y se trate en ellos de manera programada cada una de las dimensiones que interesan. Por ejemplo, el tema del alcohol y la conducción tendrá los siguientes subapartados (muy breves, pero intentamos que sean muy claros): epidemiología del alcohol. Es muy importante que el conductor sepa datos como que casi el 40 por ciento de los accidentes de tráfico se deben al alcohol, o que por ejemplo cuando uno ha bebido no solamente puede tener más accidentes, sino mayor posibilidad de morir antes por el deterioro de los mecanismos fisiológicos. ¿Qué es la alcoholemia? ¿Cuáles son los determinantes? ¿Cómo influye la hora del día en el alcohol? ¿Cómo se metaboliza el alcohol y cuál es la curva de la alcoholemia? ¿Cómo el alcohol afecta más por la noche que por el día? Por supuesto abordamos los mitos en torno al alcohol, los efectos sobre las capacidades psicofísicas del conductor, la interacción del alcohol con otras drogas o con otros fármacos, la formación y el conocimiento como solución del problema y por supuesto el tratamiento legal del alcohol.

¿Qué se les va a explicar a los alumnos en la formación? Todos tendrán que trabajar y todos tendrán que recibir formación de la parte general del programa que les he descrito anteriormente. Muy simplificado, obviamente, y eso es lo que estamos haciendo para la recuperación parcial de puntos, recuerden que son, 12 horas, y un programa mucho más amplio para la recuperación del permiso, recuerden que son, 24 horas. Aparte de la formación general, les comenté que el alumno ha de estudiar y ha de trabajar una formación específica. Se pretende con ello personalizar de alguna manera la formación y adaptarla también al perfil del conductor, algo que no tenía precedentes. A esta formación específica e individual se llegará básicamente a través de cuatro informaciones: a) Las características del conductor, la edad, porque según la edad hay una tipología de accidentes, por lo tanto tendrá que estudiar unas cosas específicas, el tipo de vehículo, si se es profesional; b) El tipo de infracciones que ha cometido; c) Un pequeño test de conocimientos que tendrá que realizar el sujeto de manera mecánica en el ordenador, muy rápido; y d) Una pequeña, muy breve, entrevista con el formador y/o el psicólogo, en su caso. El alumno

tendrá que hacer esta formación específica de manera individual, eso sí, tutorizada por el formador, en la que se trabajarán una serie de temas previamente establecidos en base a los criterios que les he dicho, y que será, en cuanto al tiempo, 4 horas para recuperar puntos y 8 horas en el caso de la recuperación del permiso.

Respecto de los materiales, como les he comentado, se dispondrá del programa completo en DVDR y en papel, totalmente desarrollado, con todas sus fichas organizadas para el profesor, y habrá también un programa completo desarrollado en DVDR y papel para el alumno, tanto para la formación general como para la formación específica.

En síntesis, este es el modelo español desarrollado y el resultado de muchos meses de trabajo, que sin duda puede ser mejorable, pero que creemos que ha dado lugar —lo decimos con modestia pero con orgullo—, a uno de los programas de formación más avanzados, originales y completos del mundo dentro del sistema de carné por puntos. No obstante, como todo sistema, obviamente será mejorable, sobre todo cuando es innovador, por lo que queremos que se evalúe al mismo tiempo que se está aplicando. Es muy sana la costumbre de evaluar y, por cierto, poco extendida en nuestro país, con el fin de que esta evaluación sirva de una manera seria, rigurosa, científica y contrastada para potenciar sus ventajas y eliminar sus posibles defectos, sobre todo teniendo en cuenta que, como he dicho, un sistema similar y de esta complejidad no tiene claros precedentes. No quisimos optar por una vía conservadora o una mera copia de otros países.

Sé, señor presidente, que me he extendido en el tiempo. Pienso que ustedes lo merecen. Pienso también que el tema lo merece y, sobre todo, yo creo que lo importante es que lo merece la sociedad, que puede tener en el carné por puntos una buena estrategia, no la única, para un mayor control y prevención de la siniestralidad. En fin, yo creo que pensar en el accidente cero es utópico, también es verdad que Bertrand Russell decía que para conseguir lo posible hay que intentar una y otra vez lo imposible. Pero no es menos cierto que, a diferencia de otros problemas de salud pública, los accidentes son bastante prevenibles, y además, señorías, con una variable, nuestros muertos mueren sanos.

Los investigadores, los políticos, los poderes públicos, la sociedad, no les quepa duda, pueden, podemos hacer mucho en este tema, porque además los ciudadanos españoles lo exigen y porque —lo digo con profunda emoción y con convicción—, estamos hablando de muertes evitables, y como dijera Victor Hugo: cuando una muerte es evitable, dejar morir es un crimen imperdonable. Vamos a intentarlo entre todos, y estoy seguro de que SS.SS. lo harán desde la unidad y desde el consenso y la responsabilidad que en este tema esperan y seguro que van a tener nuestros ciudadanos españoles.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre de la Comisión de Seguridad Vial queremos también expresar nuestra condolencia por la muerte esta mañana de los cinco guardias civiles, precisamente en un accidente provocado por un factor humano como la somnolencia, que desgraciadamente ha tenido este trágico suceso. Por tanto, en nombre de la Comisión también expresamos ese sentimiento a las familias y al cuerpo de la Guardia Civil. Y sin más vamos a dar la palabra a los distintos grupos parlamentarios que deseen intervenir. Lo haríamos de menor a mayor, y daríamos en primer lugar la palabra, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, a la diputada doña Isaura Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: En primer lugar, quería agradecer la comparecencia, y especialmente que se trate de un gran experto en esta materia, y además que sea valenciano, lo cual a mí, como valenciana, también me enorgullece y me es muy agradable. Le felicitamos por el trabajo que han hecho respecto al contenido de los cursos tal y como se ha expuesto. Coincidimos plenamente en cuanto al contenido y al enfoque que se le da, y ciertamente también los consideramos muy avanzados. Esperamos igualmente que tengan ese efecto que es necesario y que urge, que es el de formar realmente a la gente, no solo que se aprendan normas, como se ha manifestado, sino que se interioricen y se entienda que es necesario evitar esas muertes, porque, efectivamente, es gente sana que muere y que no debe morir. Ahora tenemos nosotros que hacer este trabajo y posteriormente serán los ciudadanos los que se deben concienciar. A través de estos cursos yo espero que tenga ese éxito que yo creo que sí que se va a tener, porque están muy bien trabajados.

Entrando en materia, quisiera manifestarle una preocupación respecto al ámbito profesional. La previsión que hay respecto a la formación de los conductores profesionales es, como se ha dicho, que puedan recuperar los puntos en un año y no en dos. Lo cierto es que los conductores profesionales están más horas al volante y por tanto han de tener un mayor cuidado, y también tienen un riesgo mayor. Nosotros nos movemos entre ese mayor cuidado que ha de tener un profesional, porque al fin y al cabo es su profesión, y el derecho al trabajo recogido en nuestra Constitución, que también ha de estar reflejado en la redacción de la ley. Los conductores van a recibir, cuando se trasponga la Directiva 2003/59, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, obligatoriamente unos cursos de capacitación profesional específicos, de mayor duración, con un contenido específico en materia de seguridad vial, y entendemos que deben recibir también en este caso una formación específica, porque forma parte de su trabajo, ya que sus condiciones son distintas. Por tanto se debe hacer mención a más cuestiones, no solo a los cursos o a las horas y a la recuperación de los pun-

tos en un año y dos años. Queríamos saber cuál es su opinión al respecto.

La previsión que se hace en el proyecto de ley remitido por el Gobierno de que sea el Ministerio del Interior el que regule todo el contenido de los cursos choca con la especificación que se hace respecto a las horas, es decir, un máximo de 15 horas y un máximo de 30 horas. No entendemos muy bien cómo casar que sea el Ministerio del Interior quien regule todo el ámbito de los cursos sin más, porque hay una remisión reglamentaria, con la concreción absoluta de las horas, que quizá a lo mejor en la práctica se observa que en vez de 15 han de ser 17 ó 20. Quiero decir que quizá sería ahí donde habría que otorgar una flexibilidad mayor, y no tanto, por ejemplo, en cuanto a la estructura de los cursos. Otra cuestión fundamental que le quería manifestar es quién imparte estos cursos. Ha habido mucho debate a este respecto. Desde el Grupo Parlamentario al que represento, Izquierda Verde, nos manifestamos en contra de que sean las autoescuelas las que impartan estos cursos. Entendemos que precisamente las autoescuelas son las que han conducido a ese vicio, que es explicar las normas. Como usted ha dicho, no se trata solo del manejo de un automóvil, sino que en la autoescuela la formación debe ser mucho mayor. El conductor debe estar, además, preparado psicológicamente, con una sensibilización que no se está impartiendo en las autoescuelas. Por lo tanto, quizás se heredaría ese vicio que está totalmente institucionalizado en las mismas. Entendemos que no es el sistema adecuado y quisiéramos saber qué opinión le merece al gran experto de cuya presencia tenemos la posibilidad hoy de disfrutar en esta comparecencia.

Volviendo a la cuestión de los profesionales, no sé cuál es su postura al respecto, pero quisiera saber si, por ejemplo, entiende que se les han de dar más horas, si se les han de dar unos cursos específicos, un poco que me concrete cuáles son las posibilidades que se han manejado a la hora de estudiar el contenido de estos cursos para hacer la propuesta que se nos ha expuesto.

Y sin más, vuelvo a reiterar mi agradecimiento por la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV), tiene la palabra su portavoz el señor Emilio Olabarría.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Señor Montoro, muy agradecido por la facundia en su exposición, que con toda honestidad tengo que decir que nos ha abrumado y prácticamente ha inhibido mi capacidad para preguntarle nada, dada su extensión y su fortaleza intelectual, su fortaleza conceptual. Algunas cuestiones se me ocurren, señor presidente, algunas las hemos debatido de forma recurrente en esta Comisión. En conversaciones informales con la viceconsejera de Tráfico del Gobierno vasco, ella me manifestaba cierto escepticismo en cuanto a ese tipo de normativa. Incluso referen-

ciándola al sistema francés, o al Estado francés y a su aplicación en el Estado francés, ella comentaba, yo no sé si usted comparte esta opinión, que es la eficiencia policial, la eficiencia punitiva, la extensión o la aplicación de medios policiales, tanto en el ámbito preventivo como en el punitivo, lo que realmente al final hizo buena la ley del carné por puntos en Francia. Yo no sé, era una conversación informal, ella no pretendía sentar cátedra ni manifestar una opinión políticamente correcta. Pero, al margen de esta circunstancia, yo no sé si es este tipo de normativa la que puede de alguna forma prevenir o reducir los índices tan altos de siniestralidad en el ámbito de tráfico. Realmente, quizá la viceconsejera de Tráfico del Gobierno vasco en esta conversación informal pudiera tener algo de razón también.

En cuanto a la naturaleza de la ley —esto el presidente y yo lo hemos comentado con mucha frecuencia también—, a pesar de la pretendida naturaleza preventiva y educativa de esta normativa, veremos si el Tribunal Constitucional, cuando tenga la oportunidad de pronunciarse, la convalida. Yo tengo muchas dudas, al fin y al cabo estamos hablando de la privación de un derecho, y sobre la privación de un derecho ya hay muy prolija jurisprudencia constitucional, aunque el *nomen iuris* utilizado por el legislador sea educativo, o sea, una privación de un derecho educativo, o limitativo, la limitación de un derecho, sea educativo, el Tribunal Constitucional va a terminar considerando punitivo el efecto, o las consecuencias, o las manifestaciones de esta ley. Yo no tengo ninguna duda de ello y no sé si usted comparte esta opinión y si algunas cautelas que han sido consignadas en forma de enmiendas por los grupos parlamentarios debían ser objeto de toma en consideración. Desde luego, acepto su apelación al consenso. Nos parece un valor fundamental en la elaboración de esta ley. Encarecemos al grupo mayoritario, que es el que tiene que manifestar mayor flexibilidad, obviamente, cuando se hacen apelaciones al consenso, para que lo practique, evidentemente, nosotros tenemos bastantes enmiendas presentadas, de naturaleza competencial y de otra naturaleza.

Hay algunas cuestiones también que constituyen o forman parte del debate recurrente en esta Comisión, que es la relativa a los jóvenes, que usted ha citado específicamente. **(El señor vicepresidente, Jiménez Pérez, ocupa la Presidencia.)** Uno tiene la impresión de que tenemos una visión demasiado paternalista de la actitud de los jóvenes al volante, ante la conducción del automóvil. Usted, que conoce instituciones beneméritas, como el Poyo, que es donde se colocan cabeza arriba los jóvenes encima de la barra de un bar y el barman va pasando con una cerveza echándoles en la boca abierta a todos el líquido en cuestión, el espirituoso en cuestión que les anima, les coloca, les pone en el punto, se hace en todos los sitios donde van jóvenes, evidentemente. O las carreras de motos sobre la rueda de atrás de la moto, o las carreras de coches toleradas excesivamente por algunos municipios, incluso, de naturaleza

manifiestamente ilegal. Cuando conoce todas estas instituciones tan beneméritas, y, sin embargo, cuando hablamos o reflexionamos sobre los jóvenes, lo políticamente correcto es pensar que siempre hay detrás de los accidentes de los jóvenes un político ineficiente o una infraestructura mal articulada. Yo no sé hasta qué punto también, en estos cursos tan sofisticados que ustedes han concebido, alguna referencia de naturaleza punitiva, alguna reprensión, algo de esta naturaleza, convendría inocular en el inconsciente colectivo de este segmento de la población, en donde los índices de accidentalidad se disparan espectacularmente.

Para acabar esta digresión, la señora Navarro ha hecho una reflexión muy interesante respecto a los profesionales del motor y esa dialéctica, que evidentemente a nosotros nos preocupa, entre el derecho al trabajo y las vulneraciones que puede provocar la privación nada menos que del carné de conducir, aunque esta privación tenga pretendidos efectos educativos, que la cosa se las trae desde la perspectiva de la jurisprudencia constitucional. Pues bien, yo no tengo tampoco la seguridad de que sean los profesionales de la conducción, los profesionales del volante, los que se dedican profesionalmente a esta actividad, los que mantengan una actitud más proba y más ejemplar, particularmente a la hora de conducir. También le hablo desde el subjetivismo más absoluto. Tampoco tengo datos estadísticos para hacer una aseveración concluyente sobre esta cuestión, pero desde luego, en la dialéctica derecho del trabajo, o relativizar el componente de esta legislación vinculándola a una pretendida dialéctica con el derecho del trabajo, yo sería absolutamente inflexible; sobre todo cuando hablamos de determinados profesionales de la conducción, todos los respetos al derecho del trabajo. Pero eso es un plus de responsabilidad precisamente que hace que no se puedan dulcificar, por lo menos en opinión de mi grupo, las referencias que hay, tanto punitivas como educacionales.

Esas serían las cuestiones, porque, usted, con una exposición tan brillante, nos ha dejado poco margen para la especulación e incluso para la interrogación. Muy agradecido por su exposición.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Tiene la palabra, por *Convergència i Unió*, Jordi Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Agradezco en nombre de *Convergència i Unió* la comparecencia del profesor Luis Montoro, comparecencia que se produce en un momento importante, porque estamos tramitando en esta Cámara el futuro proyecto de ley del permiso de conducir por puntos. De ahí que mi grupo parlamentario, que fue pionero en esta Cámara también en presentar una propuesta articulada de permiso por puntos ya en la anterior legislatura, y que siempre nos hemos mostrado a favor de un sistema que tienda a vincular el expediente de un conductor con su historial, entienda que ese conductor, que conoce el Código pero que no lo

respeto, lo que debe realizar es una reeducación, y por tanto la importancia de los cursos que el señor Montoro, como máximo responsable del Intras, está perfilando y hoy ha expuesto ante esta Comisión.

Con mucha brevedad quería plantearle alguna cuestión específica, que se ha plasmado ya también por parte de distintos grupos parlamentarios a través de enmiendas que están ahora siendo objeto de tramitación parlamentaria. Una vez un conductor ha superado el curso, ¿estudiamos alguna manera de evitar fraudes en la acreditación de que ese curso ha sido superado? La picaresca en ocasiones se extiende y puede generarse una cierta complicidad por parte del conductor, que ya se sabe que conoce el Código de Circulación, que puede dirigirse a un director de un centro y le dice: Ya voy a abonar el importe del curso, pero no me vayas a controlar que vendré las 24 horas, las 12 horas, las que estén en cada caso previstas. Lo que quería plantearle precisamente es si vamos a arbitrar algún sistema que evite picarescas y que aumente el control para que los cursos diseñados se realicen de la forma debida y con la asistencia debida, para evitar fraudes. Es una primera cuestión que quería plantearle desde *Convergència i Unió*.

Segundo aspecto. Antes el profesor Montoro se ha referido a la pedagogía del permiso por puntos, cómo socialmente los familiares, los amigos de un conductor le dirán ¿cuántos puntos tienes? ¿Cuántos te quedan? ¿Eres buen conductor? ¿No lo eres tanto? Fíjate, ya has perdido, solo te quedan tres. Esta implicación es básica en la pedagogía del sistema por puntos. De ahí que también algunos grupos planteamos la necesidad de reforzar el conocimiento que en cada momento un conductor tenga de los puntos que le quedan. Mi grupo ha presentado una enmienda para que el permiso fuera tangible, que de alguna manera el conductor recibiera su permiso con los puntos inherentes al mismo, y que si los pierde vea cómo en ese permiso tangible va perdiendo puntos, y en el caso de recuperarlos vea también cómo se recuperan, para ayudar a esa labor pedagógica. Desde *Convergència i Unió* le queríamos solicitar también su criterio, como experto en este ámbito, sobre las posibilidades de buscar algún tipo de tangibilidad, sea a través de una tarjeta o a lo mejor tiene que ser a través de un sistema informático que acredite en cada momento al conductor los puntos que tiene, los puntos que realmente le quedan, el saldo, que es al final el saldo de confianza que la sociedad ha dado a ese conductor, porque los puntos no son una sanción. Debemos ser pedagógicos en el sentido de que no es una sanción más, los puntos es un crédito de confianza que la sociedad ha dado a cada conductor, que lo puede incrementar o lo puede también perder. De ahí también la importancia de que si pierde ese crédito los cursos de reeducación vayan orientados en la línea, que a *Convergència i Unió* le parece acertada, de esa reeducación y de esa implicación en los valores. La única incógnita final, y con eso termino, señor presidente, es si seremos capaces de tener un nivel de calidad, extendido territorialmente,

para impartir esos cursos de la manera adecuada, esa formación de formadores. También nos gustaría ver qué previsión ha hecho el Intrás al respecto, porque puede fallar el sistema si está muy bien diseñado, pero no tenemos profesionales de calidad suficiente para impartir lo que no debe ser un curso de autoescuela, simplemente de aprender unas normas, sino un curso de reeducación. Lo harán o no las autoescuelas, mi grupo no lo discute, pero seremos vigilantes en que quien lo realice lo haga de manera profesional y con la calidad suficiente, y de ahí que también deberemos hacer las necesarias previsiones.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Tiene la palabra el señor Souvirón por el Grupo Popular.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Muchas gracias también, señor Montoro, por su comparecencia y por las explicaciones que nos ha dado, que sin duda nos son muy útiles en un momento tan oportuno como este, donde estamos debatiendo, como bien sabemos todos, la Ley de Tráfico para introducir la modificación del carné por puntos, y donde todos tenemos un compromiso especial. Efectivamente, usted lo ha dicho, estamos hablando del derecho a la vida; no algo que se parece al derecho a la vida, como se oye en algún sitio, sino del derecho a la vida y del derecho a la integridad física de las personas. Tenemos que ser leales con esa, yo diría, nueva cultura de la seguridad vial que esta Cámara parlamentaria va desarrollando desde aquella subcomisión a la que usted se ha referido hasta esta Comisión, subrayando la importancia de un asunto que es de los principales problemas sociales, como también nos ha dicho, que afectan en este momento a los españoles. **(El señor presidente ocupa a Presidencia.)** Tenemos que hacer un especial esfuerzo para que salga la mejor de las leyes posibles; un esfuerzo que tenemos todos los legisladores ante cualquier ley, pero que en este caso, además, debe hacer honor a la facilidad que tenemos, porque todos los actores relacionados con el mundo del tráfico, todas las asociaciones que representan a los mismos, se manifiestan absolutamente de acuerdo con la filosofía del carné por puntos. Todos los grupos parlamentarios, con los matices que sean, estamos desde luego empeñados en tratar de conseguir el máximo acuerdo en una ley como esta, porque nos parece que lo fundamental es no solo manifestar que queremos ir a una nueva cultura de seguridad vial, sino lograr proyectarlo más allá, y no hay nada mejor que el ejemplo para que aquí consigamos llegar a esos acuerdos. Por eso nos parece que es importante, ya decimos, su presencia, y porque se trata, también lo ha dicho y lo compartimos, de un cambio de actitudes.

Efectivamente, hay que mejorar el estado de las carreteras, y el arte de la ingeniería hace que eso sea posible. Hay que mejorar la seguridad de los vehículos, pero sí es cierto que se va avanzando y que la técnica lo hace posible. Hay que mejorar las normas, y en eso

estamos. También hay que cambiar las actitudes. Y usted, como profesor de psicología, sabe mejor que nosotros que eso es muy difícil y muy lento, y por tanto hay que empeñarse especialmente en ello. Hemos dicho muchas veces que el contenido de los cursos, el perfil de las personas que pueden impartir estos cursos es la prueba del nueve de que la modificación del carné por puntos —que todos queremos que salga bien— tenga virtualidad o al final se quede en una norma más, en un código más. Precisamente sería una ocasión perdida, cuando lo tenemos, entre paréntesis, tan fácil, porque todo el mundo está de acuerdo en la modificación.

Creemos que el proyecto que se nos presenta es adecuado, que el cambio de actitudes debe basarse en estos cursos de rehabilitación y de sensibilización pero también en el propio ambiente social, y que todos tenemos que hacer un esfuerzo para que no solo aquellas personas, que ya es mucho, que como consecuencia del debate abierto reflexionen y se den cuenta de la trascendencia de su actitud en la carretera y ellos mismos adopten una nueva forma de actuar, sino también para aquellas personas que desgraciadamente sigan siendo infractores, se enfrenten a estos cursos para conseguir de esta manera el cambio de actitudes. Debemos pretender superar esa enseñanza puramente formativa de normas de circulación o de habilidades puramente mecánicas, y nos congratulamos de ello. Había que innovar. Hay precedentes en otros países europeos de la puesta en práctica del carné por puntos; por tanto, ya se han desarrollado modelos de cursos en esos países y nos llega la información de que no se ha conseguido todavía el curso tipo necesario. Que nosotros innovemos y planteemos nuevas posibilidades me parece que de por sí es un acierto, sin perjuicio de que haya que evaluar permanentemente el tema y mejorar aquello que sea mejorable.

Le voy a preguntar sobre algunos temas relacionados con el carné por puntos, que tienen que ver con enmiendas que hemos presentado, para saber cuál es su opinión; temas que compartimos con algunos otros grupos parlamentarios. Por ejemplo, nos parece que dentro de ese espíritu reeducador y sensibilizador lo primero que hay que hacer es dar la oportunidad al infractor de acudir y participar en los mismos, y por tanto planteamos la posibilidad de que no se puedan perder todos los puntos en una sola ocasión, que haya un tope máximo, como ya lo hay en otros países europeos, en esa pérdida de puntos. También creemos que, al igual que se sanciona al conductor que actúa irresponsablemente, el conductor responsable, por ese mecanismo que funciona en nuestra cultura de que cuando se es responsable se tiene algún beneficio, con un límite tasado, pudiera conseguir nuevos, siempre que se manifieste durante unos años una conducta responsable. Por otro lado, tenemos un catálogo de infracciones graves y de infracciones muy graves que están ahí para ser aplicadas, pero precisamente como el objetivo último del carné por puntos es acabar con las consecuencias más negativas de la falta

de responsabilidad en la carretera, que son las muertes o los heridos, sería bueno que se focalizara en aquellas conductas que son más negativas. Es decir, que en vez de elaborar un catálogo amplio de conductas por las cuales se pierden puntos, habría que reducir ese catálogo a aquellas conductas que tienen que ver precisamente con los resultados más negativos. Como le he oído con atención, sé que ha dicho que las penas de impacto por sí solas no se han mostrado suficientemente útiles, pero que junto a la reeducación pueden tener una cierta utilidad. Nosotros hemos planteado que en los cursos de recuperación de los 12 puntos, en aquellos casos en que se han perdido todos, junto al tratamiento colectivo y al tratamiento individualizado hubiera algún tipo de relación de la persona infractora con la realidad social que produce. Nos parece que ese impacto es bueno unido a lo otro.

Estos son los asuntos que yo quiero plantearle, porque entre su intervención y las de los portavoces de los grupos parlamentarios a estas alturas es difícil decir algo original. Yo creo que el señor Mayoral lo tiene todavía más difícil, pero, en fin, él sabrá lo que dice.

El señor **PRESIDENTE:** Y tiene la palabra, que siempre sabe lo que dice, el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS:** En primer lugar, tengo que sumarme a la manifestación de condolencia que ha expresado el presidente, en nombre de toda la Comisión, por este luctuoso suceso, la muerte de cinco guardias civiles, cinco guardianes de la ley en la carretera, en definitiva, cinco personas que velan por la seguridad vial. Me gustaría, señor presidente, que se lo hiciéramos llegar a las familias y también a los responsables, al director general de Tráfico, de la Guardia Civil, en definitiva, al Gobierno, porque este suceso subraya lamentablemente la situación que existe en este momento que estamos viendo la reforma en materia de seguridad vial y esta comparecencia que nos ha parecido muy importante.

Tengo que expresar también mi satisfacción por lo que le hemos oído al profesor Montoro. Nos ha expuesto un trabajo que a nosotros nos parece realmente bien hecho, un trabajo brillante, en profundidad y que constituirá una de las piezas fundamentales para la eficacia, para el éxito del proyecto del carné por puntos. Tengo que decirles que les habla otro pionero, que además en algún momento se ha sentido llanero solitario en la defensa de este proyecto ante la Cámara, y me refiero a la defensa del carné por puntos en la pasada legislatura, donde unas veces fuimos juntos, otras veces no fuimos tan juntos, pero en definitiva nos identificamos como viejos pioneros en la defensa de este proyecto.

La comparecencia del profesor Montoro llega en un momento realmente oportuno, como se ha podido comprobar por las intervenciones de la mayor parte de los portavoces, en el momento en que estamos discutiendo el proyecto de ley, en el que el proyecto de ley está en la

Cámara y todos los grupos estamos valorando el contenido y alcance de nuestras propuestas, de nuestras iniciativas, en definitiva, de nuestras enmiendas. Por eso algunos portavoces han aprovechado la oportunidad para plantear interrogantes y preguntar al experto sobre algunas de las cuestiones que están planteadas y que tendremos que decidir en esta Cámara dentro de muy pocas fechas.

El problema prioritario que señalaba el señor Montoro está perfectamente definido. Ha hecho un énfasis especial, un énfasis apasionado en uno de los problemas más graves de la sociedad española que en este momento denota la existencia de una serie de problemas no resueltos, pero que están enfocados, desde mi punto de vista, en la nueva política sobre seguridad vial que en este momento se está poniendo en marcha. La educación vial tiene que resolverse no solamente en la reforma que en este momento acometemos de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial en lo que se refiere a la ley del carné por puntos, sino que también es un proyecto, desde el punto de vista socialista, que tiene que aparecer reflejado en la reforma educativa, debe ser incorporado como una parte de la educación para la ciudadanía. De la misma manera que hemos incorporado la educación en la igualdad de género como un factor y un instrumento para la lucha contra la violencia de género, del mismo modo queremos, y es el propósito del Gobierno, incorporar en la educación vial todo lo que se refiere a la prevención de esta violencia que se ejerce en la carretera, y que para ser combatida también necesita el auxilio y el apoyo del sistema educativo, como un instrumento que la sociedad tiene para formar a los ciudadanos no solamente como trabajadores o profesionales, sino también como ciudadanos en sentido escueto y esencial.

Las enseñanzas en las autoescuelas es otro de los instrumentos que en este momento está presente en la reforma, en el telar de la reforma. Pero sobre todo está el cambio tan significativo que significa pasar de una estrategia que basa su actuación fundamentalmente en la prevención del accidente con medidas represivas, a una estrategia donde se complementa esta dimensión represora, que en definitiva es inevitable y absolutamente necesaria para el cumplimiento de la ley, con medidas de carácter reeducador. Y esta es la esencia del carné por puntos. El carné por puntos, señor Montoro —usted lo sabe mejor que yo porque lo ha estudiado más a fondo—, es un colosal instrumento pedagógico para tratar de incidir sobre la sociedad española, sobre los conductores, sobre los 24 ó 26 millones de ciudadanos que son conductores, más allá de instrumentos que seguirán desarrollándose, que seguirán aplicándose. La dimensión sancionadora —repito— será inevitable y necesaria, pero la aportación de este instrumento tan poderoso como es la formación creemos que influirá sobre los conductores para cambiar comportamientos que son la raíz del problema. Al final, el 90 por ciento

de los accidentes tienen su explicación en la conducta humana, pues incidamos sobre la conducta humana.

Esta dimensión del carné por puntos, por otra parte, estimamos que ha sido muy bien entendida por la sociedad española, y hay encuestas que lo ponen de manifiesto. En una encuesta hecha por el Centro de Investigaciones Sociológicas, el 71 por ciento manifestó su conformidad con la aplicación del carné por puntos. Por lo tanto, los legisladores estamos tratando de resolver algo que es querido ya por la sociedad española, algo que la sociedad española reclama como necesario y conveniente. Por eso cuando S.S. nos habla del modelo español del carné por puntos, añade otro factor que a mi juicio tenemos que valorar y estimar de una manera muy significativa. Es decir, conseguir un modelo avanzado, conseguir un modelo original, como el que el señor Montoro nos ha expuesto, yo creo que nos tiene que llenar a todos de orgullo, porque encierra una estrategia que, como antes decía, cambia el instrumento básico represivo por el instrumento básico de la racionalidad. Esto es un avance en la civilización, todos los que se consideran progresistas valoran que la evolución del comportamiento humano consiste precisamente en pasar a eso, de obedecer por la represión a obedecer por el autoconvencimiento, obedecer por la propia racionalidad, en definitiva por la autonomía moral del individuo. Por eso creo que este planteamiento, tiene una modernidad impresionante, el planteamiento del carné por puntos y el planteamiento del modelo que S.S. ha expuesto aquí, y que viene a convertir en instrumentos pedagógicos y didácticos precisamente esa idea.

De ahí mi valoración del esfuerzo que ha hecho el Intras, que han hecho el señor Montoro y su equipo, para incorporar esto en el desarrollo del proyecto de ley del carné por puntos. Vamos a pasar a esta dimensión de más progreso, que significa que vamos a trabajar con instrumentos pedagógicos y didácticos elaborados, a mi juicio, con una gran eficacia, con un gran detalle. Nos ha explicado aquí que llega incluso hasta la elaboración del correspondiente DVD, para que cada cual lo pueda llevar en su bolsillo. Así que, desde esta perspectiva, todo lo que nos ha explicado nos ha sonado estupendamente, nos ha sonado muy bien, y creemos que es el instrumento necesario para que la ley del carné por puntos tenga otro factor de convicción, porque las leyes por sí mismas —y somos legisladores aquí, en esta Cámara— no se sostienen. Las leyes necesitan convicción e instrumentos, y el instrumento que hemos visto diseñado esta mañana, juntamente con otros, hará que de verdad el ciudadano español entienda que está ante un proyecto que significa realmente un cambio.

También quiero hacer alguna pregunta, porque ya que tenemos al profesor Montoro aquí entre nosotros podemos aprovechar su experiencia y sus conocimientos por si él tiene a bien ilustrarnos sobre algunas de las cuestiones que le planteemos. Yo desde luego no intento comprometerle —tampoco su papel aquí consiste en tomar partido por ninguna de las opciones que repre-

sentamos en esta Cámara—, pero quería que explicara un poco más, que abundara en el perfil de los formadores y en la estrategia para la formación de formadores. Porque todo esto es una cadena, tenemos que hablar del perfil del formador, pero también tenemos que hablar de los formadores de los formadores, que en la articulación de cualquier política de enseñanza significa un factor estratégico fundamental.

Finalmente, también me gustaría saber su opinión sobre el tema de los profesionales. Respecto al tema de los profesionales, debemos ser exquisitos, respetuosos, sinceros y al mismo tiempo rigurosos, pero hay un dato que no podemos eludir. Tenemos que saber cuál es el porcentaje de involucración, por decirlo de esta manera, de los profesionales en los accidentes de tráfico, porque eso es lo que nos debe dar luz para el posicionamiento político de cada cual, por lo menos así lo estima mi grupo. Según la información que mi grupo tiene, los profesionales aparecen involucrados en el 23 por ciento de los accidentes mortales. Este es un dato importante. Esto no quiere decir que haya que hacer una política selectiva de persecución contra nadie en particular. Hablo de los profesionales, pero antes se han mencionado aquí los accidentes *in itinere*, que son accidentes laborales pero también son accidentes de tráfico. Con esto quiero decir que toda esta realidad debemos recogerla para ver cómo la regulamos. Sobre todo quisiera saber su opinión sobre si en este campo de los conductores profesionales existen hechos diferenciales, de qué naturaleza son y en qué medida nos tienen que dar luz para abordar esta cuestión. Estamos hablando de seguridad vial, estamos hablando de salvar vidas, no estamos hablando de intereses gremiales. Haríamos un flaco servicio al pueblo español si antepusiéramos, como factor predominante para la resolución de los problemas que aquí vamos a debatir, intereses de grupo, intereses gremiales, intereses puramente económicos, que, en todo caso, son muy dignos y también habrá que tenerlos en cuenta, pero no en primer lugar. Aquí estamos para resolver un problema grave de la sociedad española, que por término medio causa de 4.000 a 5.000 fallecimientos al año. Eso es lo fundamental, lo otro tiene que quedar subordinado si de verdad queremos prestar el servicio que los ciudadanos nos están demandando.

Es verdad lo que le hemos oído al señor Montoro algunas otras veces, que muchas de estas muertes son evitables. Según la estadística, el año pasado hubo 500 muertos menos en nuestras carreteras, es decir, hubo 500 muertes que al final conseguimos evitar. Esta es la línea de desarrollo de todo el trabajo que, a mi juicio, tiene que hacer esta Comisión. Desde luego esta Comisión espera su apoyo, su información y su contribución en toda esta tarea que estamos haciendo, y que nos ilustre sobre las preguntas que todos hemos formulado, porque todos hemos querido añadir algo más a la felicitación que le expresamos por la brillantez de sus palabras y por la claridad de sus conceptos.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a las distintas intervenciones de los grupos parlamentarios, tiene la palabra el profesor don Luis Montoro.

El señor **DIRECTOR DEL INSTITUTO UNIVERSITARIO DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL** (Montoro González): En primer lugar, quiero decir, y quiero decirlo desde mi libertad, que me he sentido muy satisfecho estando aquí, me he sentido muy satisfecho oyendo las intervenciones y me he sentido gratamente sorprendido por las puntualizaciones, los comentarios, las matizaciones y las preguntas, que indican preocupación, indican también algo que no siempre se consigue, y es haber entendido algo tan complejo como es el sistema, lo cual quiere decir que SS.SS. se han preocupado por estudiarlo, por analizarlo o por preguntar. En segundo lugar, quiero decir, señor presidente, que la fatiga, que es uno de los grandes riesgos en el tráfico, también lo es en las intervenciones. Yo creo que me voy a tener que extender en el tiempo, porque se han preguntado muchas cosas, todas ellas de gran interés, y aunque tenga que ser sintético, algunas de ellas van a requerir una explicación un poco amplia.

Voy a seguir el orden, aunque ha habido algunas cuestiones y planteamientos que se han solapado en distintas intervenciones. Empezaré por la intervención de Izquierda Unida, de doña Isaura Navarro. Ha planteado un primer problema, que también el diputado Victorino Mayoral ha comentado desde otra perspectiva, y alguna otra de SS.SS., que es el tema de los conductores profesionales. Abordar este asunto y qué situación deberían tener en el contexto del sistema del carné por puntos es algo muy complejo porque, en mi opinión, se mezclan muchas variables a la vez, que van desde las variables laborales, las variables personales, las variables científicas, hasta otro conjunto de variables. Ahora bien, si yo tuviera que centrarme explícitamente en darle mi opinión sobre el tema, y puesto que creo que usted me va a exigir claridad, yo le diría lo siguiente. En primer lugar, en ningún país, al menos que yo conozca, han tenido los profesionales en el carné por puntos, y en otros sistemas, un tratamiento especial. Esta es una referencia importante que nos debe hacer reflexionar. En segundo lugar —se ha comentado aquí, y yo lo comparto—, el profesional es una persona que debe ser especialmente escrupulosa en el cumplimiento de la normativa por varias razones: por un lado, porque por ser profesional lógicamente tiene que tener más conocimientos, y por lo tanto sabe de los peligros especiales que acarrea el incumplimiento de una norma; y, por otro lado, porque en general el conductor profesional es una persona que —aunque a todos nos ocurre, a él en mayor medida— no solamente transporta su vida como otros conductores, sino que en muchas ocasiones transporta también la vida de otras personas, a veces con unos vehículos que por sus características pueden ser especialmente dañinos en caso de accidente. Ya ha habido una concesión, y es que pueden

hacer el reciclaje cada año, a diferencia de la sociedad en general o de los otros conductores, que pueden hacerlo solamente cada dos años. Y enlazando esto con lo que usted comentaba, habría que intentar que su formación previa a llegar ahí, a esa situación, se potencie. En mi opinión, es una formación insuficiente porque no está orientada a los problemas que realmente tiene el profesional. Como luego explicaré, está el tema del sueño y de la fatiga. Por cierto, dicho sea entre paréntesis, la normativa de principios de siglo en España, aparte de no permitir conducir cuando se estaba fumando, obligaba a dormir ocho horas antes de coger el vehículo. Este tipo de cuestiones y otras muchas son las que se deberían tratar específicamente en su formación, que, como comentaré luego, está demasiado centrada en otro tipo de cuestiones, quizá no tan importantes. Quiero decirle también este sentido que el sistema de recuperación del carné por puntos prevé que el conductor profesional tenga un tratamiento específico, sobre todo en la parte individualizada. Es un sector difícilmente calculable, puede estar en torno a los dos millones de personas en nuestro país, y precisamente por la alta siniestralidad que tiene, que no es mucha en comparación con el número de horas que dedica a su trabajo, requeriría una atención especial.

El otro problema que quiero resaltarle a S.S., y que a mí me parece una ordenada de origen difícil de solucionar a la hora de dar —entre comillas— unos ciertos privilegios a los conductores profesionales, es qué hemos de entender por conductor profesional. Porque entiendo que lo que está planteado S.S. es que aquel que utiliza el vehículo como forma o sistema de vida tiene lógicamente más dependencia en su propia economía de ese sistema de transporte. ¿Pero debemos entender que el clásico representante que hace miles de kilómetros al año, la persona que desarrolla su actividad fundamentalmente con el vehículo por las circunstancias que sean no hay que considerarlo profesional? Objetivamente no lo es, pero realmente sí que lo es. Como decía aquella fábula latina, es difícil separar el agua del río de la del mar en la desembocadura. Y esto nos llevaría a un problema realmente grave a la hora de enfocar este tema, independientemente de que también quiero señalar a S.S. que en algunos otros países, cuando se pretendió también hacer algún tipo de concesión con los profesionales, hubo un sector de la sociedad que reaccionó diciendo que todos de alguna manera dependen del vehículo. Yo creo que sería más importante dar una formación previa a estas personas que evitara que tuvieran que llegar a esa situación.

Respecto al número de horas de los cursos, a la hora de plantear las horas siempre hay dos ordenadas que hay que intentar conjugar: lo deseable y lo posible. Nosotros hemos mirado lo que había en el entorno europeo y, por otra parte, hemos hecho nuestro propio análisis y reflexión de cuál sería la estrategia que conjugaría lo deseable y lo posible. Llegamos a la conclusión de que 12 horas para el tipo de programa, para una

persona que va a recuperar puntos, era un tiempo suficiente, y 24 para una persona que va a recuperar el permiso o la licencia, por una parte, para que no fuera excesivo y que no hubiera un rechazo y, por otra parte, para que se pudiera desarrollar la temática del programa, era un tiempo que nos parecía también interesante, por equiparación con Europa.

Respecto de otro tema que ha planteado S.S. —por cierto, ha planteado temas interesantes, no menos complejos—, el tema de quién debe de impartir los cursos, uniéndolo también con lo que Jordi Jané y Victorino Mayoral comentaban, como he comentado en mi exposición, es un tema que tiene mucha complejidad. Y les voy a decir a SS.SS. que no solamente tiene complejidad, sino que en buena medida el éxito de estos profesionales está en que los cursos también tengan éxito a la hora de impartirse. En este sentido, también uniendo lo deseable a lo posible, se puede pensar en distintas alternativas. Yo podría decir qué colectivo, en mi opinión, debería dar estos cursos. Obviamente, señorías, como dicen los existencialistas franceses, *toujours choisir*, siempre hay que elegir. Entiendo que al final les va a corresponder a ustedes elegir ese tema, pero entiendo que estas personas deben tener un cierto perfil, esto lo tengo muy claro. ¿Qué perfil deben tener? No puede ser una persona que no entienda de seguridad vial, porque para cambiar de actitudes también hay que tener conocimientos de seguridad vial; difícilmente se pueden cambiar actitudes en materia de seguridad vial si el que va a impartirla no la conoce, por lo tanto tienen que tener conocimientos de seguridad vial, y los tienen que tener porque si hubiera que formarlos específicamente para eso, sería muy difícil y muy extenso en el tiempo. Evidentemente sería deseable que fueran personas que tuvieran experiencia en temas de formación, porque los que nos dedicamos a ella sabemos que es una cuestión vital, porque no sirve solo conocer, sino que hay que saber transmitir. Otra cosa muy importante es que debe ser alguien que tenga implantación a nivel de Estado. Piense S.S. que la complejidad del sistema hace que una persona que tenga que recuperar el permiso, la licencia o puntos no deba de desplazarse gran número de kilómetros para poder hacerlo, lo cual requiere que haya implantación a nivel de Estado y una infraestructura física relativa a la docencia. Además (yo lo he comentado antes porque es vital) esas personas a su vez deben recibir formación previa (no voy a extenderme en lo que ya he explicado anteriormente), deben conocer el sistema, deben conocer los objetivos, deben conocer el programa, deben saber el porqué de cada tema y qué es lo que se pretenden, y desde luego deben ser personas que han de tener una motivación especial para que sepan que lo que están haciendo, como decía en algún momento, porque es vital para la sociedad.

En este contexto, usted comentaba como el diputado Victorino Mayoral (me ha parecido muy interesante), el tema, que era inevitable que saliera, del carné por puntos en el contexto de otro tipo de sistemas de formación

en el país. Usted y yo convendremos en que lo que ha hecho cambiar la sociedad, sobre todo por las democracias del siglo XIX, fue la sofisticación del sistema educativo, y no le quepa duda, de que la revolución en la prevención de la siniestralidad tiene que venir por muchos sitios, pero uno de ellos debe ser la remodelación del sistema formativo y educativo. No sé si he tomado bien las notas de su intervención. Usted decía que en las autoescuelas...; relacionaba algo así como el vicio (es verdad) de aprender las normas, o una frase similar. Tiene toda la razón; nadie le va a quitar valor al conocimiento de la norma (hasta ahí estamos de acuerdo), pero el sistema formativo demasiado centrado en eso y en la habilidad motriz (incluso de ahí el nombre de autoescuela; por cierto, un vehículo y un sistema al que en 1900 los economistas pronosticaron un grave fracaso, porque dijeron que nadie iba a ser capaz de enseñar a conducir aquella máquina recién inventada, y en cierto modo a lo mejor tenían razón) tiene que cambiar radicalmente, porque conocer la ley no es suficiente si uno no conoce el porqué de la ley. Yo creo que el modelo formativo se ha transportado desde el mundo del derecho a la seguridad vial sin haber hecho ningún tipo de transformación o paso intermedio. Las personas no solamente tienen que conocer la ley, no solamente tienen que conocer el reglamento, sino que como he dicho a SS.SS. es vital que las personas sepan el porqué de una determinada norma. Para eso, para que vean la complejidad del tema, a su vez, cuando se hace la norma, la norma también tiene que estar anclada, basada y sujeta a la seguridad vial, porque si no la norma será muy legal evidentemente, pero seguramente no será eficaz y por lo tanto no será respetada.

Le quiero poner en sobreaviso de un tema que creo que es uno de los problemas más graves y que más da en la línea de flotación del sistema formativo que existe actualmente, para mí el más grave, las personas aprenden lo legal, lo establecido, lo sancionable, lo punible, pero, créame S.S. la mayor parte de la gente no se mata por eso, se mata por otras cosas. Hay miles de conductas tremendamente peligrosas que no son ilegales. Por ejemplo, ya que ha sonado un teléfono móvil, usar el teléfono móvil manos libres le puedo asegurar que conlleva un riesgo de accidente extraordinario, que posiblemente sea el equivalente en una persona normal a una tasa de alcoholemia de un 1, pero no es ilegal. Su señoría sabe que distraerse no es ilegal; S.S. sabe que llevar el reposacabezas mal no es ilegal; S.S. sabe que llevar a un niño en el asiento lateral trasero no es ilegal, pero es peligroso porque el más seguro es el central; S.S. sabe que no es ilegal tener una alergia, pero es peligroso. Dicho de otra manera, el sistema formativo se centró demasiado en lo legal y despreció lo seguro, que es lo que hay que enseñar. También alguien puede pensar que esto es una utopía. No lo es en absoluto. La seguridad vial, la entiendo incluida en un modelo de salud; fíjese S.S. que no es ilegal no lavarse los dientes, fumar (casi), no hacer deporte, comer grasas, pero la

sociedad no lo hace, porque sabe que es seguro. De manera que eso mismo, ese modelo de la seguridad, al margen y/o con la legalidad, es lo que habría que conseguir. Este yo creo precisamente que como usted comentaba es uno de los problemas que tiene el sistema de autoescuelas, pero también le voy a decir con la misma claridad y con el mismo dolor que S.S. no conocerá, como me sucede a mí, casi ningún estudio que pese a la importancia de este tema se haya desarrollado para ver si el sistema es mejorable, cuando dependen tantas cosas precisamente de él.

Comentaba don Emilio Olabarría, del PNV (también he escuchado con gran atención sus reflexiones) el escepticismo que en algunos sectores hay sobre el tema del carné por puntos y los problemas que conlleva. Lo que ha dicho S.S. me viene muy bien para decir que efectivamente no podemos dejar llevarnos por el idealismo total en este tema. Primero, creo que ha quedado claro y debe quedar claro que la seguridad vial es muy compleja y que debe tratarse de manera unificada, y que ningún sistema aisladamente va a solucionar el problema. Si me permite S.S. se lo voy a decir con un ejemplo. Hay carreteras que al mejorarse ocasionan más accidentes; hay personas que por tener un coche nuevo tienen más accidentes, porque el ser humano es muy adaptativo y al tener más seguridad hay personas que asumen mayor nivel de riesgo, lo que quiere decir que cualquier medida aislada de mejora es inútil si no se ensambla de alguna manera con las demás. Es evidente que esta medida ni va a dar solución a todo el problema ni es (aprovecho para decirlo porque usted lo ha comentado) que no tenga problemas; tiene, y tiene muchos. Le voy a mencionar algunos sobre los que espero que SS.SS., con todo el poder que tienen, sean capaces de intervenir. En primer lugar, en lo relativo a los problemas, el control informático de los infractores; esto es muy importante. Debemos llegar a un pacto a nivel de Estado, debemos llegar a un pacto, de manera que se transmitan los datos diariamente de todas las infracciones que ha habido, con la resta de puntos que ha conllevado. En segundo lugar (es muy importante también), tendrán que dedicar unos medios especiales para una campaña sobre este tema, por dos motivos: porque en primer lugar vamos a aprovechar la fuerza que da el carné por puntos para hacer reflexionar a la sociedad sobre que esto se hace, como yo les decía en mi intervención, porque hay un problema muy grave; pero además el tema tiene cierta complejidad, como han visto, y es evidente que una persona no puede quedarse indefensa ante el sistema porque no lo conozca, por lo tanto habrá que hacer una campaña de divulgación. Otra cuestión muy importante y que trae problemas al sistema es que habrá que llegar a un pacto y a un acuerdo de Estado sobre que las sanciones se apliquen (luego hablaré de ellas) con la misma dureza y con el mismo criterio en todas las partes del Estado, no vaya a dar la casualidad de que en algún municipio haya mayor dureza y en otro haya menos, con lo cual el pro-

blema que usted señalaba, desde otra perspectiva, con los conductores profesionales, se convierta en una discriminación en función en este caso no del género, sino de la ciudad en que se vive. Este es un problema muy importante también, aunque adelanto a SS.SS. que esto, cuya complejidad están viendo, posiblemente va a modificar el comportamiento de las policías locales, en la medida en que si bien antes el policía local veía con estupor cómo algunos conductores rompían la sanción delante de él (hay un problema recaudatorio que a veces en ciertos municipios no se consigue resolver), ahora sin embargo podrá romperse la sanción pero los puntos se van a aplicar, lo cual puede modificar el comportamiento de ciertas policías locales. Otro problema es el sistema de recuperación, que intentaremos que sea eficaz, cómodo y ágil, pero que evidentemente tiene sus problemas, además del relativo al seguimiento y la evaluación. De manera que yo no quiero ser idealista con el sistema. Si tuviera que resumir, les diría a ustedes, utilizando el *Tao-Te-Ching* de Lao-Tsé que ni es bueno, ni es malo, depende de cómo lo hagamos dará mayores o mejores resultados.

Comentaba don Emilio Olabarría otra cosa que me ha parecido muy interesante y en la que desde luego ya había reparado, pero me ha sorprendido que usted también lo haga, dada la especialización del tema. Hay que aprovechar el sistema de formación del carné por puntos para que, si tiene éxito, la formación que estamos dando en él se adelante en la formación de las autoescuelas. ¿Para qué vamos a permitir que un individuo llegue a una situación en la que tengamos que enseñarle cosas que si se las hubiéramos enseñado seguramente el sujeto no hubiera llegado a cometer la infracción? De manera que entre mis deseos, no sé si será posible, está analizar con mucho detenimiento el sistema para ver si nos puede servir para modificar determinado tipo de contenidos en el método de enseñanza en las autoescuelas.

Comentaba usted el tema del Tribunal Constitucional. Yo no soy experto en el mundo jurídico y me da muchísimo miedo en el ámbito de la seguridad vial. Es verdad que privar a una persona del permiso o la licencia es terrible, porque es privarle de un derecho fundamental en la vida moderna, que es la movilidad, pero por encima del derecho a la movilidad está el derecho a la vida, y realmente si una persona infringe la norma las posibilidades de perder su vida y de hacérsela perder a otras personas evidentemente es muy alta. Yo no sé en este sentido cómo entenderá el Tribunal Constitucional la libertad de la movilidad frente al derecho a la vida. Yo lo tendría muy claro.

Respecto de los jóvenes tiene usted razón. Es un tema, señor presidente, que merecería una sesión entera. Hay una frase, por lo que usted comentaba de Drury, de él que siempre me impresionó: La culpa de los accidentes de tráfico de los jóvenes en muchas ocasiones la tienen los mayores. De esto no podemos olvidarnos. Están muy equivocados los que piensan que el accidente es un suceso puntual. Hoy, 8 de febrero, ha ocurrido

un accidente trágico; posiblemente ese accidente, como otros muchos, ha tenido un historial, es como un virus que se inocula. ¿Dónde empezó el accidente del joven? Con el padre (sobre todo el padre, tenemos datos) y la madre que no enseñaron seguridad vial, con el uso inadecuado de la bicicleta, con el uso inadecuado del ciclomotor, con el ejemplo de esas imágenes terribles de los anuncios y de los héroes de televisión, o con esos videojuegos que usó ese joven cuando era niño en los que le daba más puntos cuantas más embarazadas y ancianos atropellara. Ahí se gestó el accidente del joven. Evidentemente esto no quiere decir que ellos tampoco tengan responsabilidad; obviamente se trata de personas racionales que también tienen responsabilidad, y desde luego responsabilidad que tendría que tener en mi opinión (aprovecho para decirlo) más peso de la norma o de la ley. También necesitan más formación; un dato reciente de un estudio que hemos hecho nos muestra que el 21 por ciento de nuestros jóvenes entre 18 y 25 años desconoce los límites de velocidad en España. Es impensable que les obliguemos a cumplirlos cuando los desconocen; no digamos nada de lo que es una velocidad inadecuada. También verdad que a esto se le une la complejidad que tiene el joven; las sociedades y las personas conducimos como vivimos y como somos. Los jóvenes, todos lo hemos sido o lo somos, son más competitivos, más exhibicionistas, más amantes del riesgo, más buscadores de emociones, lo cual es normal, y por desgracia esto se lleva a los vehículos con motor. No obstante, por lo que usted comentaba de la dureza sancionadora, mi opinión es que España es el país más tolerante que hay con las infracciones y las muertes del tráfico. En otros países las han endurecido, si bien es verdad, también tenemos que decirlo, que han optado por sistemas formativos a los que luego se ha añadido de una manera terrible la dureza sancionadora.

Respecto de lo que decía el presidente de la Comisión, don Jordi Jané, me preocupa mucho el tema de la picaresca en el carné por puntos obviamente, y S.S. ha mencionado una dimensión a la cual yo (no quiero dar ideas) deseo añadir algunas que también me preocupan. Evidentemente, el director y/o formador en un centro puede dar ese certificado de asistencia y de aprovechamiento cuando el sujeto no ha ido. ¿Forma de evitarlo? Pienso que no hay más que dos formas. En primer lugar (aprovecho para decir a SS.SS. que este es un grave problema en el tema del tráfico, y creo que en otros en nuestro país), de nada sirve hacer una ley si la ley no se cumple, y no se cumple porque no ponemos los medios para controlar a quien la ha de cumplir, lo que puede dar lugar a que algún irresponsable, si no se hacen las inspecciones pertinentes, pueda hacer lo que usted comentaba. ¿Cómo evitarlo desde otra perspectiva? Evidentemente mentalizando al que va a otorgar ese certificado de la importancia que tiene su trabajo y lo que está haciendo, y diciéndole (no sé si quizá sea demasiado agresivo lo que voy añadir) que si firma sin

más que una persona se ha formado cuando no lo ha hecho sobre su conciencia caerá la sangre de las personas que sufran accidentes de tráfico. Hay que mentalizarlos y hay que motivarlos. También puede y va a haber otras picarescas en la medida en que hay un problema con la identificación de las personas cuando no se las puede parar porque hay una situación peligrosa en el tráfico, por lo tanto seguramente se revitalizará la conducción de muchas abuelitas por parte de algunos conductores, que alegarán que eran ellas las que iban conduciendo y no ellos

Comentaba también la importancia que tiene la implicación de los familiares. Absolutamente de acuerdo, porque cuando hablamos del control de la conducta de las personas hablamos de dos tipos de controles: el control formal, que es el de la ley y/o la Policía, pero hay un control informal sobre los seres humanos, informal, que no es ley, pero que en todos nosotros tiene un peso extraordinario; de hecho, no realizamos determinadas cosas no porque haya un policía, sino porque sufrimos el control de las personas de nuestro entorno. Yo creo que hacer, como en otros países ocurre, que todos seamos seres que presionemos de alguna manera sobre el comportamiento positivo de los demás en el tráfico evidentemente es vital. Yo adelantaba en mi intervención el hecho de que familiares, amigos, etcétera, presionen al sujeto porque ha perdido puntos es vital. Podría ser una idea interesante (siempre que, señor Olabarría, no vaya contra la Constitución) que de alguna manera quedaran visibles los puntos que se tienen; no solamente eso, fíjese si es importante que el sujeto deba conocer en cada momento los puntos que tiene, sino que incluso voy más allá: que quien comunica al sujeto la pérdida de los puntos sea la máxima autoridad de facto que pueda ser, para que vea que su pérdida de puntos tiene más importancia de la que hay. En Luxemburgo añaden a la pérdida de puntos algo que me parece muy interesante, una comunicación del precepto que se ha infringido con una pequeña descripción de la gravedad que tiene el haberlo hecho, por ejemplo, ir bajo los efectos del alcohol.

Respecto de lo que planteaba el portavoz del Grupo Popular, Federico Souvirón, me ha dado muchísima alegría oír hablar del cambio de actitudes. Creo que esto es vital; ese es el futuro, que nadie lo dude. Si, como decía, tenemos una vía regia para acabar con los accidentes de tráfico, tiene que ir por ahí. Yo creo que también (y usted lo comentaba) deberían SS.SS. reflexionar sobre que la enseñanza (yo he insistido en ello) no puede supeditarse a las habilidades y al conocimiento de las normas sin la explicación y el porqué. Usted ha señalado también (yo me identifico con ello; no era una pregunta, era un comentario en el cual yo quería reparar, y yo lo supongo) que ustedes son conscientes de la responsabilidad que tienen en este tema. Es una ocasión histórica lo del carné por puntos; es una ocasión histórica en nuestro país, aunque sea un elemento más. Espero, como usted señalaba, que algo tan importante no se

malogre y que no sea algo que (hay que adelantarlo) ya no se va a poder volver a recuperar una vez que este sistema implante de manera inadecuada.

Otra cosa que usted planteaba y que es compleja (la verdad es que como investigador estoy tentado a no contestarle) es que no se puedan (así lo he entendido) perder todos los puntos en una única ocasión o en un único día. Digo que estoy tentado a no contestarle, porque teóricamente los investigadores nunca deberíamos dejarnos llevar por nuestras impresiones, sino que ante una cuestión tan vital y tan importante obviamente yo tendría que remitirme a que se hiciera un estudio de este tema para ver, según la investigación del asunto, qué es lo que sería mejor. A mí no me parece mal, señorita, pero me causa una preocupación profunda, y le voy a decir por qué. Hay personas que pueden llegar a aprovechar esta situación para (una vez que han perdido el máximo de puntos al día, y sobre todo por determinadas personas irresponsables, que son las mínimas obviamente, dentro del sector profesional, que por circunstancias e intereses) decir: Ahora ya tengo licencia para hacer lo que quiera. Repito que es una impresión de un aspecto que habría que investigar o en el que se tendría que profundizar.

Otra cosa que comenta S.S. y que me parece también muy interesante (me gustaría decírselo al presidente, si tiene a bien escucharlo) sobre la que se debería reflexionar mucho aquí es conseguir más puntos de los doce si no se cometen infracciones durante un determinado tiempo, para tener por una parte un mayor crédito y por otra dar algún tipo de premio o de reconocimiento a la persona que no infringe. No me parece una mala idea sinceramente; ahora bien, habría que ver cuántos, para que la persona no acumule de manera que diga: Tengo un crédito ilimitado para hacer lo que quiera. Al hilo de lo que S.S. comentaba, y que entiendo por la agudeza de su pregunta que iba más allá, quiero plantear una cuestión (sé que es un poco atrevida): No reconocemos casi nunca al buen conductor; así nos lo dicen. El buen conductor, ese conductor que nunca infringe, que se porta bien y cumple la norma parece que tiene pocas ventajas, mientras que el infractor, el que va por el carril bus, llega antes, llega con menos problemas. Digo que sé que es una propuesta atrevida, señoritas, pero deberíamos ir más allá; deberíamos primar de alguna manera, no sé si a efectos fiscales o cómo, al conductor que durante un tiempo prudencial amplio no ha tenido ningún accidente y no ha cometido ninguna infracción, porque esa persona además ha ahorrado no solamente mucho dolor a la sociedad, sino muchos costes económicos. Esta sería una forma de incentivar también el comportamiento adecuado, aunque es verdad que al final debemos cumplir la norma por convicción, por convivencia, y no solamente por tener un premio; pero no estaría de más hacer algún tipo de reconocimiento.

Por otra parte, S.S. hablaba de otro tema también muy importante, que es reducir el catálogo de sancio-

nes y centrarnos en aquellas que sean realmente relevantes. Pues bien, señorita, yo recojo el guante de lo que usted plantea, porque, si he de ser sincero, si hemos de ser todos sinceros, el catálogo de sanciones que tenemos habría que analizarlo, no solamente para el carné por puntos sino para el Reglamento General de Circulación, con más profundidad, con mucha más profundidad. Quiero explicarme, señorita. Según todos los estudios, para que una sanción cumpla realmente sus objetivos es vital que cumpla una serie de principios, algunos de ellos muy complejos, por ejemplo que sea lo más rápida posible, la contingencia con la conducta es vital; y otro de los principios (no voy a extenderme en los demás) es que la sanción sea proporcional lógicamente a la infracción cometida. El problema de esta proporcionalidad, tal como tenemos actualmente la situación, es que no está clara, y lo digo por dos motivos. Deberíamos tener un estudio en profundidad (que yo conozca no se ha hecho) de la relación que hay entre determinado tipo de infracciones y el resultado en la accidentalidad, que es un elemento objetivo para ver la proporción entre la infracción, la sanción y el peligro. Si me permite S.S., por sofisticar todavía más el tema, hay otro elemento que en las sanciones debería trabajarse en profundidad, y es la percepción del riesgo y de la sanción que tiene la sociedad. Lo digo porque hay veces en que el riesgo objetivo, por ejemplo, usar el teléfono móvil, no se corresponde con el riesgo percibido, o el riesgo percibido no se corresponde con el riesgo objetivo, en cuyo caso el sujeto no cumple la prohibición y/o no entiende por qué se le sanciona. De manera que estoy de acuerdo con lo que usted plantea. Desde luego lo ideal sería llegar a conocer en profundidad el riesgo objetivo —socialmente sería más vendible el tema— y el riesgo percibido cuando se infringe una determinada norma. Tema del que, repito, que hasta dónde yo sé, pese a los no sé si son veinticinco o treinta mil millones de las antiguas pesetas en sanciones, tenemos una información muy limitada.

Respecto de lo que comentaba S.S. de las penas de impacto, tal como usted lo plantea yo sí que estaría de acuerdo. En lo que no estoy de acuerdo, por recuperar sus palabras, es con que a una persona sin más se le envíe a un hospital a ver muertos o heridos con un papel que diga: Llego aquí porque me han enviado desde, por ejemplo, la Jefatura Provincial de Tráfico, se lo dé al médico y lo pone allí. No. ¿Y sabe usted por qué? Antes lo he explicado, pero lo voy a explicar desde otra perspectiva. Esto es como si vamos al cardiólogo y nos enseña un corazón infartado. Evidentemente, nos sorprenderá mucho y emocionalmente nos dejará muy sensibilizados, pero entiendo que a partir de ahí el cardiólogo nos debe decir qué es lo que tenemos que hacer para no llegar ahí, que es el problema que han tenido las penas de impacto en muchos países, que al sujeto no se le ha hecho una formación adjunta, que es lo que entiendo que sí que S.S. planteaba. En ese

caso entiendo que puede ser de mucha utilidad y por lo tanto compartimos juntos el planteamiento.

En cuanto a lo que ha planteado por el Grupo Socialista el señor Mayoral, quiero también hacer algunas reflexiones sobre sus reflexiones y algunos comentarios, precisamente sobre sus preguntas. En primer lugar, S.S. ha tocado algo que también, desde otra perspectiva, el presidente de la Comisión, Jordi Jané, ha tratado, y otros de ustedes, y es el tema de que se está tramitando el proyecto. El proyecto es muy importante, sé que ustedes lo han trabajado en profundidad y me consta que han consultado mucho, y esto también es muy importante. Evidentemente, no voy a ser yo quien quiera influir en su libertad y su buen juicio a la hora de abordar este proyecto. Pero sí que quiero, si me lo permiten (espero señor presidente que no cometa ninguna impropiedad), hacer un comentario, por supuesto, constructivo.

El proyecto será mejorable o no, creo que es fruto en el fondo de todos y de todos ustedes. Entiendo que es como una pirámide. El proyecto tiene todas sus piezas relativamente encajadas. Es evidente que se puede tocar cualquier cosa, pero yo sí les diría a SS.SS. que si tocan una pieza piensen si ese trozo, o esa parte del proyecto que se toque, va a descompensar otra parte, en cuyo caso tendrán que plantear también la solución, porque si no, dada la complejidad del tema, puede ser que se creen descompensaciones.

Otra cosa que planteaba S.S. es algo que se ha comentado aquí, que debe aprovecharse esta situación para replantearse y reflexionar sobre todo el sistema formativo. No lo dude. Y no lo dude porque, aunque ya he hecho algún comentario, quiero matizarlo desde otra perspectiva. Alguien puede pensar, y de hecho suele ocurrir en la sociedad, que hay un cierto desprecio, un cierto menosprecio también, de los modelos teóricos. Hay un cierto desprecio por los modelos teóricos. Por ejemplo, por los modelos teóricos de formación. Grave error, quizá lo que nos falta en nuestra sociedad, no solamente en el tráfico, sino en otras cosas, es gente que nos dé modelos. Y digo esto porque durante mucho tiempo, señorías, atiendan especialmente a esto, el modelo y el planteamiento sobre la seguridad vial, el origen del accidente y la prevención, era el siguiente: El conductor percibe una situación, una curva; el conductor ejecuta una maniobra. Este era el modelo y, por lo tanto, el modelo de formación se centraba básicamente en enseñar a ejecutar maniobras. A partir de los años cincuenta, los pensadores y los investigadores, conociendo en profundidad los accidentes de tráfico y las causas, descubren que el problema no está en la ejecución de las maniobras, el problema está en la toma de decisiones. No es que el sujeto adelantó mal, el sujeto adelantó perfecto, el problema es que no tenía que haber adelantado. Esto quiere decir que la toma de decisiones es la base fundamental para evitar el accidente. ¿Y cómo se consigue una buena toma de decisiones, incluidos los conductores profesionales? Con la

formación, la información y el conocimiento de los factores de riesgo. La buena ejecución de la maniobra queda para cuando ya no ha habido remedio y la tecnología del vehículo y/o la capacidad del conductor intenta arreglar una situación que lamentablemente ya se ha desembocado. Y en esa toma de decisiones, lo hablábamos antes, el sueño, la fatiga, el estrés, el adormecimiento, los fármacos, etcétera, tienen un papel fundamental, y por eso no hay que enseñar lo legal solo en las autoescuelas, sino que hay que enseñar, evidentemente, lo peligroso.

Su señoría comentaba, por otra parte, que ha sido una medida bien aceptada la del carné por puntos. Esto es una buena cosa, pero convendrá conmigo que a su vez se convierte en una responsabilidad especial, porque esto quiere decir, señorías, que la sociedad tiene expectativas importantes puestas en este tema. El 71 por ciento, lo dice el Centro de Investigaciones Sociológicas, como usted bien decía, ve bien o muy bien el sistema, y el 64 por ciento ve que la medida puede reducir los accidentes de tráfico, lo cual, como digo, da una responsabilidad especial.

Decía también S.S., que el efecto reeducador lógicamente a esta medida le da un mayor valor. Yo creo que en esto hemos coincidido todos y que eso no quiere decir que descartemos el elemento represivo, es evidente. Si me permite S.S., yo el elemento represivo en este caso lo entendería de la siguiente manera: primero demos a la sociedad la oportunidad de conocer dónde, cuándo y por qué tiene el riesgo, y una vez que lo hemos explicado moralmente ya estamos en condiciones de aplicar con una extraordinaria dureza la sanción. Le podría decir a S.S. que la población, que es mucho más inteligente y más receptiva de lo que creemos, incluyendo a la joven, seguramente cumpliría más las normas y, eso sí, de ese residual del 15 o del 20 por ciento que nos quedara, que tras la explicación y la justificación de la norma no la cumpla, no habrá más remedio que proteger al resto de los ciudadanos, que podemos perder nuestra vida, que es lo más preciado que tenemos, a veces por la irresponsabilidad de las personas. Por lo tanto, primero hay que conseguir reeducar, enseñar, concienciar, y luego no hay que tener problemas para endurecer las sanciones. Isabel la Católica al que conducía bebido le cortaba una oreja. Me parece exagerado. El arzobispo, virrey, patriarca y capitán general de Valencia en el siglo XVI ponía pena de excomunión mayor al que aparcaba mal el carro. No nos podemos quejar ahora del cepo, la grúa o la multa, porque más vale eso que ir al fuego eterno del infierno por haber infringido. De manera que el procedimiento sancionador ahora no está tan endurecido como en el pasado.

Por otra parte, S.S. comentaba una cosa que a mí personalmente también me preocupa —como investigador quiero decirle que me preocupa más—, porque creo que tenemos muy pocos datos sobre ella y por lo tanto tenemos una deuda de todo tipo, que es el tema de nuevo de los conductores profesionales. Hay que profundizar más

y saber exactamente dónde tienen los problemas; pero si S.S. me pusiera en aquella tesitura de si se quemara el Museo del Prado y tuviera que salvar un cuadro cuál salvaría, si tuviera que ponerme en la tesitura de decir dónde está el problema, desde luego el puzzle, sueño, fatiga, distracción, adormecimiento tiene ahí, en el conductor profesional, un valor muy fuerte a la hora de explicar la accidentalidad, muchas veces más por la presión de las circunstancias que porque ellos sean irresponsables, aunque hay que decir también que lamentablemente desconocen —lo desconocen porque nosotros no se lo hemos hecho conocer—, qué tienen que hacer para defender su vida, su trabajo y sus familias. Creo que con esto he respondido a casi todas las cuestiones.

Me van a permitir SS.SS. que, aunque hace un día espléndido y yo no quiero amargárselo, no pueda por menos que despedirme de la siguiente manera. Cuando suenen las doce de la noche del día de hoy, en el mundo cuatro mil personas ya no vivirán; y no vivirán esas cuatro mil personas en el mundo a las doce de la noche porque habrán muerto en un accidente de tráfico. Y cuando suenen las doce de la noche del día de hoy

posiblemente 15 ciudadanos de nuestro bello país ya no vivirán, porque habrán muerto en un accidente de tráfico, y posiblemente a las doce de la noche del día de hoy 500 habrán ingresado en algún hospital. Sé que esto lo tendrán en cuenta SS.SS., porque entre todos tenemos que solucionar el problema, pero especialmente en sus manos hay muchas posibilidades de hacer cosas, y estoy seguro de que las harán.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Montoro, por sus palabras. Gracias también al equipo técnico del Intras que le acompaña por la labor que realizan desde el instituto, y crea que esta Comisión, de nueva creación en esta legislatura, tiene ese objetivo compartido. Sin ninguna duda en el desarrollo del permiso por puntos esta Comisión va a estar vigilante para intentar que las cosas salgan lo mejor posible.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y cincuenta y cinco 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**