CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2005 **VIII Legislatura** **Núm. 302**

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

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

Sesión núm. 7

celebrada el miércoles, 25 de mayo de 2005

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor director general de Tráfico (Navarro Olivella) para informar sobre:

— El proyecto de Real Decreto de modificación del reglamento general de conductores antes de su aprobación definitiva por el Gobierno. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/000148.) 2

— El Plan nacional de radares. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000565.) 2

Página

— El motivo por el que la Guardia Civil de Tráfico no está recibiendo el aumento de sueldo al que se comprometió en sede parlamentaria. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000594.) 2

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

El señor **PRESIDENTE:** Damos inicio a la sesión de la Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico, que hoy tiene el honor de recibir al director general de Tráfico, que va a sustanciar tres de las comparecencias que estaban pendientes de debate ante esta Comisión. Como presidente de la misma le doy la bienvenida; que sepa el director general de Tráfico que esta es la Comisión que durante esta legislatura hará todo el seguimiento en los temas de seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico dentro del Congreso de los Diputados y que el anhelo de todos los grupos es mejorar la situación en todo momento. Creemos que es oportuna hoy su comparecencia, toda vez que los últimos datos de este fin de semana, con el accidente en Sigüenza, cuatro niños muertos que no llevaban el cinturón de seguridad, a todos los miembros de esta Comisión nos han hecho reflexionar sobre la necesidad de hacer pedagogía dirigida a los conductores en temas de seguridad vial. Sin más preámbulos, le damos la palabra al director general de Tráfico para que sustancie las tres comparecencias previstas hoy, en concreto una pedida por el Grupo Catalán, para informar sobre el proyecto de real decreto de modificación del reglamento general de conductores antes de su aprobación definitiva; otra pedida por el Grupo Parlamentario Socialista, para explicar el Plan Nacional de Radares; y una tercera pedida por el Grupo Parlamentario Popular, para explicar el motivo por el que la Guardia Civil de Tráfico no está recibiendo el aumento de sueldo al que se comprometió en sede parlamentaria. Estos son los tres aspectos solicitados hoy, sabemos desde la Mesa y portavoces de la Comisión que son heterogéneos, pero sabemos también que puede ser útil que el propio director general de Tráfico tenga libertad expositiva en los tres bloques haciéndolos correlativos, para después dar un turno a los portavoces y que se pronuncien sobre las distintas cuestiones objeto de las comparecencias; quizá de esta manera desarrollaremos con más agilidad la sesión de hoy. Por tanto, damos la palabra a don Pere Navarro, director general de Tráfico, para que exponga los tres ejes de la comparecencia siguiendo el propio guión que tuviera marcado pero sin hacer pausa; después daremos un turno a los distintos grupos parlamentarios.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): En primer lugar, querría aprovechar la oportunidad para agradecer y hacer un reconocimiento al apoyo, a la colaboración y a la complicidad de todos los grupos políticos en la tramitación de la ley del permiso por puntos que nos ha permitido a todos alcanzar un amplio consenso en lo que hace referencia a su contenido. En segundo lugar, es un auténtico privilegio estar aquí hoy compareciendo porque creo que vamos a tener que recorrer juntos todo el camino de la legislatura para lograr un ambicioso proyecto como es el de la seguridad vial, el de conseguir hacer frente a las dramáticas cifras que acompañan la forma y modo de moverse o de desplazarse los ciudadanos en nuestro país. Creo que todos somos pocos, creo que afecta a la Administración central, saben que afecta a la Administración autonómica, a la Administración local, a todos los ciudadanos, a la sociedad civil, y ellos esperan de nosotros que sepamos responder a las expectativas creadas en relación con esta demanda social de hacer frente a los accidentes de tráfico.

Entraré rápidamente en los tres temas objeto de la comparecencia. El primero es sobre las retribuciones de la Guardia Civil de Tráfico. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil nace en el año 1959, es la primera especialidad que se inauguró dentro de dicho cuerpo.

Saben que la Guardia Civil depende orgánica y estructuralmente de la Dirección General de la Guardia Civil, pero que funcionalmente depende de la Dirección General de Tráfico; es decir, es la Dirección General de Tráfico la que marca planes, programas de actuaciones y campañas en despachos periódicos con los mandos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Cualquier política de seguridad vial tiene como elemento básico y fundamental un adecuado nivel de control y vigilancia de la disciplina en nuestras carreteras; control y vigilancia de la disciplina en nuestras carreteras que corresponde a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. En las carreteras viene a ser algo así como el elemento de la política de seguridad vial de la Dirección General de Tráfico, especialidad que recae en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. A nadie se le escapa, y no hace falta hacer un estudio muy profundo, que, a mayor presencia de agentes en las carreteras, disminuyen los accidentes y disminuyen los siniestros. No hace falta hacer un gran estudio para decir que, a mayor control y vigilancia, menos accidentes de tráfico. A este respecto he de

destacarles lo siguiente. En estos momentos la plantilla aprobada de la Guardia Civil de Tráfico es de 8.639 personas; la plantilla realmente cubierta es de 8.186 guardias. Nos encontramos con una plantilla de 8.639 personas y una plantilla real de 8.186 guardias, es decir, con 453 vacantes. En todo caso, porque el aspecto cambia de un día para otro, quédense con la idea de que son unos 8.600 la plantilla teórica aprobada y unos 8.100 la plantilla real en estos momentos.

Les explicaré algunos antecedentes sobre la plantilla de la Guardia Civil. ¿Es suficiente, no es suficiente? Primero les daré el dato de la evolución del parque de vehículos. En el año 1980 había 10 millones de vehículos y una plantilla real de la Guardia Civil de 6.988 efectivos, es decir, había 0,69 guardias por cada 1.000 vehículos; en el año 1990, 15 millones de vehículos, 7.600 guardias, 0,48 guardias por cada 1.000 vehículos; y en el año 2004, un parque de 27 millones de vehículos, 8.639 guardias de plantilla, 0,32 guardias por cada 1.000 vehículos. Va bajando; tampoco es que tenga que haber una relación directa, pero que nos quede la idea que va bajando la relación de guardias con el parque de vehículos. También bajaría en relación con los kilómetros de carreteras, y máxime teniendo en cuenta las carreteras que se hacen separadas, con lo cual las vías de alta capacidad tienen los dos sentidos de circulación separados y esto tiene una cierta incidencia en la vigilancia. Quedémonos con la idea esta: 8.600 de plantilla teórica y 8.100 de plantilla real.

Como antecedentes nos constan los siguientes. En el año 1993 el plan estratégico básico de seguridad vial, aprobado por Consejo de Ministros el 5 de marzo, establece como objetivo el incremento de la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil hasta alcanzar la cifra de unos 9.000 en los próximos cinco años, era el año 1993. En el año 1995 se aprueba el plan de potenciación de las unidades operativas, elaborado por la propia Dirección General de la Guardia Civil, y establece como objetivo que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil alcance una plantilla operativa de 14.000 efectivos en el año 2002. En el propio Congreso de los Diputados se constituye una Comisión en 1995 con el encargo de estudiar las causas de los accidentes de tráfico y arbitrar soluciones. El Congreso, ustedes, aprobó como una de sus recomendaciones aumentar progresivamente los efectivos de los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil hasta alcanzar una cifra de 10.000 agentes. Año 1995. Nos consta también una reunión de 4 de septiembre de 2001 entre el director general de la Guardia Civil y el vicepresidente del Gobierno y el ministro del Interior, que acordaron incrementar en 1.633 componentes la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para alcanzar al final de la legislatura un total de 10.000 efectivos. Vuelvo a recordarles que la plantilla actual de Tráfico es de 8.600 y la realmente cubierta es de 8.100.

Hace años que todos están de acuerdo en la ampliación de la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Algo pasa para que en todos estos años no haya sido posible. Debe ser algo complicado y con esto nos hemos encontrado. Un dato, que es el que justifica entre otras cosas también mi comparecencia, es que en el año 2001 se acuerda que la retribución de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil pase a la Dirección General de Tráfico; siempre lo había pagado la Dirección General de la Guardia Civil y en el año 2001 se acuerda que pase a pagarlo la Dirección General de Tráfico y que se incluya en el presupuesto de la misma. Atención, la Dirección General de Tráfico paga las retribuciones pero no hay autonomía en cuanto a la fijación de las cuantías, conceptos, estructura salarial, selección y demás.

Creo que es importante que les explique cómo se accede a la especialidad de Tráfico de la Guardia Civil. Primero hay que aprobar el acceso a la Academia de la Guardia Civil de Baeza y superar el curso de un año para acceder a la Guardia Civil. Hay que pasar un año de prácticas destinado en una unidad y luego hay que pasar dos años de servicio efectivo pero como Guardia Civil destinado en la Guardia Civil. Entonces y solo entonces puede solicitarse el destino en la especialidad de Tráfico de la Guardia Civil. Se presenta la solicitud correspondiente a la convocatoria, hay que aprobarla y superar un curso de cinco meses en la Academia de la Guardia Civil de Mérida para acceder a la especialidad de Tráfico.

¿Qué nos hemos encontrado? Nos hemos encontrado que ahí tenemos un problema de falta de solicitudes para acceder a la especialidad de Tráfico de la Guardia Civil. A título anecdótico o informativo les diré que en la especialidad de motoristas en el año 1995 se convocaron 250 plazas y se presentaron 1.500 solicitudes; en 2000 se convocaron 300 plazas y se presentaron 1.400 solicitudes; en 2003 se convocaron 860 plazas y se presentaron 743 solicitudes; menos solicitudes que las plazas convocadas; y en 2004 se convocaron 500 plazas y se presentaron 391 solicitudes; solicitudes; después del curso, de estos 391 aprobaron 107. Las plazas convocadas eran 500. Es decir, ha ido haciéndose menos atractiva la especialidad de la Guardia Civil, probablemente porque hay especialidades que lo son más o en todo caso que son más modernas dentro de la Guarcia Civil —la Guardia Civil del mar, el servicio de protección a la naturaleza, delincuencia internacional, delitos informáticos..., en fin, hay otras especialidades— y porque el trabajo en la carretera es duro y difícil, con servicio en fines de semana y vacaciones, que coinciden con el aumento de desplazamientos y con las operaciones especiales, con lo cual queda claro que lo que hemos de hacer todos es intentar hacer más atractivo el destino en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Aumentar plantilla es fácil; aumentamos la plantilla pero solo conseguiríamos ampliar el número de vacantes. Si ponemos ahora una plantilla de 10.000, podemos convocar las plazas, no se presentarán y tendremos muchas más vacantes. Es decir, la solución no es tan sencilla, la solución no es aumentar la plantilla, simplemente porque solo aumentaríamos las vacantes. Hay que hacer más atractivo el destino. A tal efecto, nosotros diseñamos tres medidas: primero, aumentar las retribuciones de la Guardia Civil

de Tráfico. Todo lo otro va bien, pero si no aumentan las retribuciones, no funciona, nos lo dice la experiencia. Segundo, vamos a reducir de dos a un año la antigüedad exigida en la Guardia Civil para poder solicitar la especialidad de Tráfico. Les comentaba antes que necesitan ser guardias civiles dos años y solo entonces se puede solicitar. Vamos a reducir a un año la antigüedad necesaria en la Guardia Civil para solicitar la especialidad de Tráfico. En tercer lugar, incorporamos la imagen de la Guardia Civil de Tráfico en todas las campañas de divulgación de la Dirección General de Tráfico. Intentamos prestigiar de alguna manera el trabajo de la Guardia Civil también informando sobre los servicios que hacen, porque a veces uno tiene la impresión que la imagen es control, vigilancia y demás y no somos conscientes de que tantos o más servicios se hacen de auxilio y ayuda al conductor y al ciudadano en la carretera; no solo son las sanciones sino que está la atención y auxilio a los conductores en las carreteras.

Hecho este diseño, la Dirección General de Tráfico se pone, a pensar qué vamos a hacer para aumentar las retribuciones. ¡Atención! El anterior Gobierno ya lo intentó, pero no pudo conseguirlo, lo cual nos hace ser prudentes. No debe ser fácil ni sencillo cuando arrastramos la historia que arrastramos, y los otros lo intentaron. Nosotros no hacemos más que coger el testigo de lo que hizo el anterior Gobierno, coger el testigo de lo que hizo el anterior equipo de la Dirección General de Tráfico y vamos a ver si tenemos más suerte, pero cogemos el testigo, estamos intentando hacer lo mismo, con la experiencia adquirida de que no debe de ser sencillo cuando otros no pudieron conseguirlo.

A partir de aquí la Dirección General de Tráfico se pone en contacto con la Dirección General de la Guardia Civil y dice: Vamos a ver, necesitamos ampliar, mejorar las retribuciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Nos gustaría hacerlo con un complemento específico. La Dirección General de la Guardia Civil nos dice: No, háganlo por la productividad.

De acuerdo. Vemos que el complemento de productividad alcanza en estos momentos al 11 por ciento de la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y decimos, vamos a extender a la totalidad de la plantilla el complemento de productividad. De acuerdo con la Dirección General de la Guardia Civil, elaboramos el diseño, hacemos los números y determinamos la cuantía de la solicitud. La cuantía de la solicitud era de 480.000 euros para 2004 y atención, 11.600.000 euros para 2005. Son las cifras que hacemos nosotros con la Dirección General de la Guardia Civil y que nosotros solicitamos.

Ustedes saben que esto va a Economía y Hacienda, a la Dirección General de Costes. Hacemos la primera solicitud y nos autorizan el incremento de 480.000 euros para 2004 y nos dicen no al aumento de los 11 millones de euros para 2005. Bueno, hablamos con la Dirección General de Costes: Escúcheme, tal, tal..., cambian la postura y dicen: Bueno, no ahora, pero pedírnoslo, bien justificado, con informe completo, mayor justificación, con muchos más datos, con mucha mayor información y demás, para 2005. Primer obstáculo, nos habían dicho que no y ahora nos dicen que volvamos a pedirlo y que lo pida expresamente la subsecretaria del departamento. De acuerdo, se elabora todo el expediente de solicitud con la memoria justificativa y demás hecho por la subsecretaria, y el director general de Tráfico, entendiendo ya o intuyendo que el tema no es fácil, no envía el expediente; llama y se va él con el expediente al Ministerio de Economía y Hacienda personalmente a entregarlo y a explicarlo. El día 14 de febrero de 2005 quien suscribe se fue con todo el informe, documentación, antecedentes, solicitud y demás, al Ministerio de Economía y Hacienda a llevarles la solicitud para el incremento. Más de tres horas de reunión: ni sí ni no, sino todo lo contrario es el resultado de la reunión aquella, pero bueno, insistimos telefónicamente para la resolución del expediente. Provocamos una reunión: Bueno, es que faltan datos y demás, y el 4 de abril hay una reunión en la Dirección General de Costes con el equipo de la DGT juntamente con el equipo del Ministerio de Economía y Hacienda.

Por el medio nos encontramos en una situación de bucle. Me explico. La situación de bucle viene a ser algo así como que va la Dirección General de Tráfico y presenta la solicitud: ¡Hombre!, pero esto es Guardia Civil, esto hay que verlo en el contexto global de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, de las retribuciones de todas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en fin, de cómo van evolucionando todas estas cosas. Por otro lado, la Guardia Civil dice: Esto, como el que paga es Tráfico, es un tema de Tráfico. Es decir, por un lado es un tema de Tráfico y por otro cuando va Tráfico dicen: No, ¡hombre!, esto no es un tema de Tráfico, esto es mucho más complejo —y lo entiendo— y esto hay que verlo en el conjunto de todas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, la retribución, en fin, convenios, incrementos salariales y demás. Este es un poco el bucle en el cual nos encontramos.

El 1 de abril el secretario general de Presupuestos se dirige a la subsecretaria por escrito pidiéndole que avale la solicitud desde el punto de vista de todas las negociaciones de incrementos salariales de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. El 4 de mayo la subsecretaria y el que suscribe se reúnen con el secretario general de Presupuestos y el director general de Costes para explicarles qué hay y enviar todos los datos y demás, y en estos momentos estamos. Ya no es que no; ya es: Bueno, pero vamos a ver cómo inciden los incrementos salariales que haya para el resto de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Tengo una carpeta grande ya, con cantidad de informes aclaratorios complementarios sobre el tema.

Conclusiones finales. No nos costaría nada ampliar la plantilla, pero, insisto, no es la solución; la solución es hacer más atractivo el destino para que esto pueda funcionar. Reconozco que cuando en el año 2001 las retribuciones pasaron a la Dirección General de Tráfico nos encontramos un poco con este bucle, de que cuando la Dirección General de Tráfico dice: Escúcheme, quiero aumentar las retribuciones en esto, en esto y en esto, le

dicen: ¡Hombre!, pero usted es una parte. Esto hay que verlo en el contexto de las prioridades de todo el Estado y de todo el Gobierno y hay que verlo en el contexto de todas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. En fin, este no es un tema de la Dirección General de Tráfico, sino que es un tema mucho más complejo, con lo cual, nosotros cuestionamos que la Dirección General de Tráfico sea la responsable de estas retribuciones, porque hay que verlas en un contexto que a veces tengo la impresión de que la supera.

No es nada fácil la negociación con el Ministerio de Economía y Hacienda, no les descubro nada a ustedes. Es todo mucho más complicado de lo que yo pensaba, pero el sentido común a la larga se impone. Todo el mundo está de acuerdo. Ya nadie nos dice que no, todo el mundo lo ve claro, nos dice que sí, y estamos mirando en estos momentos la cuantía y las fases en las que se va hacer este incremento salarial.

Gracias por su atención y su preocupación por este tema que a todos nos incumbe.

Segundo tema, presentación del plan de radares. Saben que la política de seguridad vial que nosotros estamos impulsando, por razones obvias, es relativamente sencilla, es alcohol, velocidad, cinturón de seguridad y multinfracciones; para el alcohol tenemos los controles de alcoholemia, para los multinfractores estamos con el permiso por puntos, al multinfractor con el permiso por puntos se le ataca, y para el tema de velocidad está el plan de radares, esto como líneas estratégicas básicas.

Al llegar a la Dirección General de Tráfico dijimos: velocidad 2005, ¿qué tenemos? La previsión era instalar 14 radares fijos en 2005. El ministro del Interior nos dice: No, quiero muchos más radares. A partir de aquí el equipo de la Dirección General de Tráfico se pone a trabajar. En Reino Unido tienen 1.000 radares, en los Países Bajos 350, en Francia 700, y en todos los casos el sistema ha demostrado su eficacia en la reducción de la velocidad, disminución de los accidentes y modificación del comportamiento de los conductores. La velocidad está presente en el 30 por ciento de los accidentes con víctimas en las vías convencionales y en el 20 por ciento en las vías rápidas y autopistas; la velocidad inadecuada está detrás del 40 por ciento de los accidentes mortales en carretera por salida de la vía, en algo así como el 25 por ciento de las colisiones; todo el mundo entiende que, a mayor velocidad, necesitamos mayor espacio recorrido para el tiempo de reacción, mayor distancia de frenado y que hay mayor riesgo de accidente.

Disponemos del estudio europeo Sartre sobre qué opinan los conductores en los diversos países y según los datos referidos a España, la mayoría de los conductores admiten que exceden los límites de velocidad, especialmente cuando conducen en carretera. El 73 por ciento de los conductores españoles opina que los demás conductores sobrepasan los límites de velocidad frecuentemente, muy frecuentemente o siempre —eso es muy del país, son los otros los que infringen—; el 17 por ciento reconocen que ellos superan los límites de velocidad, y el 78 por ciento de los conductores considera que la velocidad excesiva es un factor que provoca accidentes frecuente o muy frecuentemente.

¿Qué antecedentes teníamos en España? El 1 de mayo de 2003 se colocó un radar automático en el punto kilométrico 15 de la A-2. En los años anteriores había habido siete accidentes con dos muertos y quince heridos en un año, en otro año había habido 20 accidentes sin muertos y 37 heridos y en el año siguiente a la colocación del radar solo se contabilizaron cuatro accidentes sin muertos y cinco heridos. En el punto kilométrico 3,400 de la S-30 también se colocó un radar fijo el 1 de julio de 2003; en el año anterior había habido ocho accidentes y 16 heridos, en el año siguiente a la instalación de radar, dos accidentes con dos heridos. Parece que las pruebas piloto nos decían que el sistema es razonablemente satisfactorio. A partir de aquí elaboramos un plan para la instalación de radares fijos. Me imagino que conocen los datos principales porque fueron presentados en su día por el ministro en diciembre del año pasado, pero viene a ser algo así como previsión de plan para la instalación de 500 radares fijos en las carreteras españolas en el período 2005-2007, en tres fases. En la primera, en el año 2005, se instalarán 125 radares fijos; en 2006, 175 radares fijos y en 2007, 200 radares fijos. Inversión prevista: 55 millones de euros en tres años. Además de estos 500 radares, estarán en servicio 300 radares móviles de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil; es decir, nos vamos a un escenario de 800 radares en las carreteras españolas a 31 de diciembre de 2007.

Ubicación de los radares. Para el año 2005, como tenemos una cierta urgencia para proceder a su instalación y disponemos de poco tiempo, con la Agrupación de Tráfico, con las jefaturas provinciales y desde la DGT se decidió el plan de ubicación de los 125 radares que hay para este año y se hace en autopistas y autovías porque disponemos de fibra óptica para poder enviar todas las imágenes, los datos y las fotos al centro de control. Para 2006 y 2007 hemos enviado a todos los territorios, a cada provincia, cuántos radares hay previsto colocar y le pedimos al territorio que nos diga dónde quiere colocarlos. Nos consta que ha habido reuniones en los territorios con titulares de carreteras, con automóvil club, con todos los que de alguna u otra forma tienen que ver con los temas de seguridad vial, y el territorio será el que nos dirá dónde quiere que coloquemos sus radares, porque es importante que el ciudadano sienta que los radares son suyos, trabajan para él, están a su servicio y a su disposición; por ello hay que implicarlos en la colocación de los radares. Hay un territorio en el que incluso un medio de comunicación escrito ha abierto un debate preguntándoles a los ciudadanos dónde quieren que se coloquen los radares; hay previsto colocar estos radares, opinen ustedes dónde consideran que deben colocarse los radares. Es verdad que los radares han de colocarse donde hay riesgo (puntos negros, peligros), pero también tienen algunas limitaciones técnicas: no puede ser una zona de contraluz a determinada hora del día por razón de efectividad de fotografías, tiene que tener toma eléctrica, es decir ha de

estar no muy lejos de algún sitio donde pueda haber toma de energía eléctrica; estamos en estos momentos en el proceso en el que los territorios han abierto el debate para decirnos dónde quieren que pongamos sus radares.

En lo que hace referencia al año 2005 la distribución es la siguiente por comunidades autónomas: Madrid, 37 radares; Galicia, 13; Castilla y León, 21; Aragón, 10; Comunidad Valenciana y Murcia, 12; Andalucía occidental, 9; Andalucía oriental, 12; Cantabria, 5; Asturias, 6; La Rioja, 2. Estos son los que están en proceso de instalación a lo largo del año 2005. Estos radares evidentemente estarán señalizados, transparencia informativa total; todos estarán debidamente señalizados con una señalización visible que advierta de que allí hay un radar para el control automático de velocidad, se publicará el mapa de los radares en los medios de comunicación, en la web de la Dirección General de Tráfico se publicará asimismo el mapa y la ubicación de los radares y la Dirección General de Tráfico se compromete a hacer una información continua sobre el seguimiento antes y después de la instalación de los radares de cómo iba la accidentalidad antes y cómo iba la accidentalidad después de los radares. El sistema lo conocen: detecta la velocidad a la que se circula, toma la foto, las fotos con los datos del vehículo (la foto permite la identificación de la matrícula, la lectura perfecta de la matrícula) son enviadas al centro de gestión de Tráfico, por vía óptica y en los otros casos por radiofrecuencia; se enviarán por radiofrecuencia, pero si en algún caso en alguna zona no hubiera suficiente cobertura se grabarían en un DVD que pasaría al centro de gestión, que procesa esas fotografías en las que sale el punto kilométrico, la velocidad exacta a la que circulaba el vehículo y luego el día, la hora, el minuto y la matrícula, con perfecta identificación de la matrícula. Estos datos son enviados al centro de proceso de datos, y a partir de la matrícula identifica al titular del vehículo, a quien se le notifica la denuncia para que identifique al conductor. La tramitación posterior es idéntica al actual procedimiento sancionador.

Objetivos del plan de radares. Los objetivos son reducir un 10 por ciento las víctimas mortales de los accidentes de tráfico. Queremos reducir drásticamente los excesos de velocidad, queremos rebajar las velocidades medias de circulación, crear la demanda de instalación de reguladores de velocidad en los vehículos (esto es lo que ha pasado en otros países, que conforme se extienden los radares los ciudadanos no quieren problemas y dicen: Por favor, póngame un limitador de velocidad, póngame algún sistema para que yo pueda limitar la velocidad porque no quiero problemas; así se está creando una demanda, y cuando hay demanda al final la industria lo incorpora de serie en los vehículos) y desde luego vamos a potenciar también otros servicios de vigilancia de movilidad con los agentes que tienen encomendado el control de velocidad. Probablemente seguirá la Guardia Civil haciendo controles de velocidad, pero en la medida en que tengamos este método, podremos recuperar agentes para vigilancia de infracciones en movimiento. La velocidad es una asignatura pendiente en nuestro país. Nosotros tenemos la impresión de que la reflexión sobre alcohol y conducción poco a poco va calando; hacemos cada vez más controles de alcoholemia y nos bajan los positivos, pero la velocidad es una asignatura pendiente en este país a la que hemos de hacer frente. Creemos que el sistema puede ser eficaz abordando el tema de la velocidad para realmente conseguir reducir el incumplimiento de los límite establecidos; en Cataluña y en el País Vasco tienen instalados estos radares y están muy satisfechos, hacen una valoración muy positiva. A nadie se le escapa que se puede ir graduando la velocidad; empieza uno, se puede regular aclarando a partir de qué velocidad se ponen las sanciones, señalando una velocidad y luego bajando conforme se va viendo que todo el mundo lo va adecuando al límite que se permite.

Estamos valorando la posibilidad de en alguna fase posterior, con toda la señalización, colocar el radar de manera rotatoria, algo así como que de cada tres instalaciones en una esté el radar, y cada mes la empresa encargada de él lo puede ir cambiando aleatoriamente, porque la intención tampoco es sacar miles y miles de denuncias. Nos puede suponer un cierto ahorro, creemos que podía tener la misma eficacia y estamos valorándolo. Estamos trabajando en una experiencia piloto de control de velocidad por tramos de carretera que es: lectura de matrícula aquí, lectura de matrícula al cabo de cinco kilómetros, conocemos el punto kilométrico, conocemos el tiempo por el reloj de satélite, tenemos la velocidad media; y además de la velocidad puntual del radar esto nos permitiría ir a velocidades medias, controlar tramos de carretera. En Austria lo están haciendo, y estamos pendientes de que nos envíen el informe sobre la valoración de cómo les va. Nosotros hemos hecho la instalación y estamos estudiándolo jurídicamente, porque también nos gusta y nos sentiríamos cómodos con el control de tramos de carretera; más que en el momento puntual del radar preferimos en tramos en cinco, seis, siete kilómetros. Esperamos para este verano tener los primeros radares operativos y a 31 de diciembre tienen que estar instalados los 125 radares que incluye el plan.

Podemos tener problemas no por la tecnología, que no tiene ninguno, sino para conseguir la máxima operatividad y eficacia del sistema en función de cómo tenemos nosotros la normativa. Saben que nosotros tendremos el vehículo y la matrícula, pero que para sancionar necesitamos identificar al conductor. Estamos mirando la mejor forma de resolverlo, pero en todo caso sepan que en Francia han tenido que sacar una norma específica para los controles automáticos de infracciones. Podría ser que todos tuviésemos que hacer un esfuerzo para adecuar nuestra legislación a un escenario al que no está acostumbrada, que es el control automático de infracciones. Vamos a ver hasta dónde llegamos pero podría ser que necesitásemos hacer algún retoque, como han hecho en otros países, ante una presencia o una consolidación del control automático de infracciones.

El señor **PRESIDENTE:** Quedaba una tercera comparecencia, que se refería al reglamento general de conductores. No sé si quería sustanciarla ahora, pero casi sería mejor.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): De acuerdo.

El vigente Reglamento de Conductores data del año 1997. Recuerdo que ha sido modificado en diversas ocasiones por el nuevo permiso de conducción en tarjeta de plástico y sobre todo por la transposición de las sucesivas directivas, con lo cual vamos modificándolo a trozos. Las sucesivas modificaciones han hecho disminuir su coherencia. Cuando presentamos la última modificación nos dijeron: ¿Por qué no lo hacéis todo? Como ya hay muchas modificaciones, para dar coherencia al sistema poneos a hacer un nuevo reglamento. Ha de ser un nuevo reglamento que dé coherencia a todo; y a ello nos pusimos. Además tenemos pendiente una sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 9 de septiembre de 2004 sobre la no exigibilidad de la inscripción de los permisos de conducir comunitarios cuando sus titulares adquieren residencia normal en España; hemos de incorporarlo a la normativa. Hay una directiva en marcha sobre el permiso de conducción, que ya tiene una parte sustanciada y que convendría incorporarla, y podríamos aprovechar para añadir el permiso por puntos, aun cuando saben que la ley la hicimos de tal manera que no fuera necesario acudir a la vía reglamentaria; daría coherencia que la vía reglamentaria recogiera, aunque no desarrollara, alguna cosa de la ley del permiso por puntos. En esto es en lo que estamos, en esto nos ponemos a trabajar. Aprovechamos la oportunidad para introducir algunos de los elementos más significativos, como los exámenes teóricos de conducir por sistema informático. Saben que vamos a la utilización de sistemas informáticos para el examen del permiso de conducir, con una gran base de datos; con un sistema informático uno se sienta y aelatoriamente le sale el examen, y el de al lado tiene otro examen distinto, que le ha salido también aleatoriamente de la base de datos del sistema, con lo cual superamos la situación que da pie a veces a estas publicaciones de exámenes y hablar de si ha habido filtraciones del examen con sus resultados. En fin, todo esto quedaría resuelto con un sistema absolutamente blindado, moderno y eficaz. Esto hemos de ponerlo en el nuevo reglamento de circulación.

En la actualidad la declaración de aptitud de una aprueba tiene seis meses de vigencia, el aprobado te dura durante seis meses; vamos a ampliar el periodo de vigencia cuando uno ha aprobado una de las partes. Se aprovecha también para suprimir la parte mecánica en los exámenes teóricos de permiso de conducir de coche, aunque se mantiene para camiones y para autocares; la parte que veníamos arrastrando históricamente que hace referencia a la mecánica se suprimiría en los exámenes teóricos. Les comentaba que hay una directiva sobre permisos de conducir que ya está muy adelantada (nosotros hemos estado presentes en todas las negociaciones) y pendiente de publicación. Quedan algunos pequeños remates, pero si hacemos un nuevo reglamento de circulación aprovecharemos ya para introducir todo aquello que sabemos que nos va a venir impuesto por directiva, y así no tener que modificar el reglamento a los pocos meses de haberlo aprobado.

En dicha normativa, atendiendo a la directiva comunitaria está el nuevo permiso AM para los ciclomotores, que sustituye la licencia por el permiso AM a la edad de 16 años; se adecua en cuanto a su definición y alcance a la normativa común de la Unión Europea para todos los ciclomotores. Se unifican los plazos de renovación de los permisos de conducir, armonizándolos con todos los países de la Unión Europea. Los permisos caducados podrán ser renovados sin el plazo límite de cuatro años que rige en el actual reglamento. Cuando caducaba sin darse cuenta y transcurrían cuatro años de la caducidad decían: Usted ha de volver a examinarse. Esto con personas a partir de determinada edad creaba problemas significativos. Por eso vamos al régimen general que hay: tendrán sus sanciones, pero no tendrán que volver a examinarse porque haya transcurrido un plazo de caducidad del expediente.

En fin, se incluye la referencia a la directiva sobre los cursos para los conductores profesionales, algunos registros. Confiamos en tenerlo acabado por nuestra parte en otoño y luego empezará su tramitación. Tenemos una pequeña obsesión, que es que la redacción sea inteligible. Tradicionalmente las normas de tráfico son ininteligibles, es decir son para superespecialistas. Una vez que tengamos el texto, lo vamos a pasar a alguien con dedicación a la escritura, a alguien que sabe de qué va, a un escritor, para que le dé una redacción inteligible, facilitando el acceso al ciudadano de los textos que regulan todo lo que hace referencia al automóvil, al tráfico, a la circulación.

Esto es lo que hay sobre el nuevo reglamento.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias al señor director general de Tráfico por la extensa explicación de datos acerca de los tres temas sobre los que se había pedido la comparecencia.

Damos un primer turno a los portavoces. En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, el señor Federico Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA:** Señor director general de Tráfico, bienvenido, esperamos verlo con más frecuencia por aquí porque efectivamente tenemos un trabajo importante que hacer en esta legislatura; a ver si es posible.

Yo le voy a hacer algunas preguntas. En primer lugar le voy a pedir que se imagine que está en la situación de un miembro de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que es un trabajo, como usted ha dicho, duro y difícil (yo lo comparto), y que como miembro de esa agrupación oye que el director general de Tráfico dice que con 10 radares puede sustituir el trabajo de todas las patrullas de la Guardia Civil de Tráfico. ¿Qué pensaría?

Si además tiene usted curiosidad y quiere seguir oyendo las declaraciones del director general de Tráfico, se encontrará con otra que, dirigida a los conductores, dice que si van por la carretera y en un momento dado se abre una furgoneta y aparece un guardia civil lo primero que tiene que pensar es que la ha fastidiado (yo sé que la cita no es textual y es menos expresiva que la suya, pero en cualquier caso yo creo que expresa la idea que

con ella se transmite). Si un conductor va por la carretera y se encuentra con la Guardia Civil tiene un problema, pero lo tiene por eso y no lo tiene porque vaya infringiendo las normas de circulación y poniendo en peligro la vida de los demás. ¿Qué pensaría usted? ¿Creería usted que el Gobierno se toma en serio su trabajo como miembro de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil? Si además un día le dicen que va a subir el complemento de productividad como consecuencia de lo arduo de su trabajo, y usted se cree que es un rumor pero le dicen: No, no, lo ha dicho el director general de Tráfico en el Parlamento y además en el debate de presupuestos, usted lo primero que hará es irse, tomarse una cerveza y celebrarlo; pero verá que pasa un día y otro día y no llega ese incremento y lo que llega en algún momento es la noticia de que el director general de Tráfico en una circular ha dicho que se le ha pasado el tiempo para presentar la memoria justificativa que tiene que enviar a Hacienda para que eso se produzca. ¿Usted consideraría que su trabajo está suficientemente valorado por el Gobierno en ese caso?

La verdad es que a nosotros todas estas circunstancias, cada una en singular y todas ellas para qué decirle, nos parece que son una enorme falta de respeto hacia quienes se integran en el sector de la Guardia Civil, que registra un mayor número de bajas como consecuencia del riesgo de su actividad; nos parece que es una enorme falta de respeto para quienes son actores principales en la consecución de la seguridad vial, de una mejor y mayor seguridad vial, que es lo que todos pretendemos; y nos parece una enorme falta de respeto para quienes no solo tienen una importante labor de control y regulación del tráfico en nuestras carreteras sino también para quienes realizan una impagable tarea de auxilio y de ayuda en carretera. Además nos parece un poco frívolo cuando usted mismo ha reconocido hoy, como reconoció en octubre en esta misma Cámara, que se produce sin ninguna duda una considerable disminución de aspirantes a ocupar las plazas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. ¡Bonita y eficaz manera de incentivar a la Guardia Civil para que elija este destino! La verdad es que a nosotros nos parece que, por mucho que se esfuercen en hacer los mejores diseños de seguridad en las infraestructuras, en desarrollar y aplicar la mejor tecnología al servicio del tráfico, en elaborar y promulgar las normas más eficaces en esta materia, si no se cuenta con la importante labor de la policía de Tráfico nada de eso va a servir. Por eso esta Comisión hoy sería útil si usted reconociera (de alguna forma hoy lo ha hecho) en su segunda intervención, la enorme importancia que la Guardia Civil de Tráfico tiene, ha tenido y tendrá en el futuro en la seguridad vial.

Querríamos que nos diera, si puede, una fecha a partir de la cual la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil va a cobrar su retribución por productividad. Usted en el debate de presupuestos nos dijo que eso estaba hecho, pero hoy nos dice que es muy difícil, que usted hace todo lo que puede, que sí, que no, que lo está intentando y que ya veremos. Cuando se dice eso en un debate de presupuestos hay que ser consecuente, por tanto yo le pediría que hoy nos dijera usted cuándo en qué momento, porque según todas esas conversaciones que usted ha tenido con el Ministerio de Economía y Hacienda debe tener una ligera idea de por dónde van los tiros y podría fijarnos un plazo para el comienzo del cobro de ese complemento, los atrasos, y si también van a devengar los intereses de demora. Esto en cuanto a las retribuciones de la Guardia Civil. Nos ha dicho que sí, que es cierto que siempre se ha pensado en la plantilla de la Guardia Civil. Lo cierto es que ustedes en su programa electoral hablaban de 3.000 plazas más, y a nosotros nos gustaría saber según qué criterio. ¿Más plazas porque cuánto más, mejor?, ¿o más plazas porque hay que adecuarnos al criterio de número de kilómetros recorridos un porcentaje de guardias civiles?, ¿o por tiempo en que el conductor tardará en cruzarse a la patrulla en la carretera? En fin, aclare si además del aumento de plazas por el aumento de plazas hay algún criterio técnico, porque la verdad es que nos gustaría saberlo.

Con respecto al Reglamento de Conductores nos parece bien que ustedes se esfuercen en mejorar la norma, pero cuando hablamos del reglamento de conductores, por lo tanto conseguir las mejores condiciones de los futuros conductores, la realidad lo que nos muestra es que los instructores de tráfico están en armas contra la dirección general, es decir están acusando a la dirección general de que los exámenes que se hacen para acceder a la condición de examinadores se están degradando a pasos forzados desde que ustedes llegaron. En una carta al subdirector, señor Rius, le dicen que han cambiado la transparencia por la opacidad; manifiestan una cosa que no deja de alarmarme, porque en los últimos cursos han dicho que aquellos que van a optar a la plaza de examinadores no hagan las pruebas para los vehículos de carga y para las motos; es decir que nos vamos a encontrar con la situación en la que los que van a examinar a los que van a obtener el permiso para conducir camiones que llevan materias peligrosas no van a tener mucha idea de eso, por lo menos no se han examinado de eso, y además los motoristas tampoco van a tener experiencia en motos. Difícilmente podemos creernos que están apostando ustedes por la seguridad vial y por mejorar el nivel de los conductores cuando los examinadores están improvisando; dicen los instructores que han cambiado ustedes la calidad por la cantidad. Están improvisando cursos como el de Barcelona. Yo comprendo que la tierra de uno tira mucho, a mí también me pasa. Hay un centro en Móstoles donde están las personas, los funcionarios cualificados para dar estos cursos, donde está el material didáctico necesario para los mismos y donde además están los vehículos preparados para hacer las pruebas, sin embargo usted decide llevarse el curso a Barcelona, cambia los instructores por examinadores que van a examinar a los que aspiran a ser examinadores, con lo cual no tienen la capacitación oportuna para eso según la Dirección General de Tráfico,

y además les dice que cada uno se lleve su coche de la dirección general provincial correspondiente y que vayan allí con sus coches porque tampoco hay más infraestructuras. Nos parece que una cosa no tiene nada que ver con la otra y que desde luego, en estos cursos a estas personas que van a examinar a los conductores por lo primero que hay que empezar es por que estén preparados.

Los examinadores tampoco están contentos, y para empezar dicen que usted no se digna recibirles siquiera; le tienen pedida cita y usted va delegando en otras personas pero no los recibe, no atiende su justa reivindicación (que nosotros compartimos, y no solo nosotros) de que se cree la escala técnica ejecutiva de seguridad vial. El tráfico es de las pocas competencias que la Constitución dice que es de competencia del Estado y, para que haya solvencia en el examinador, para que alguien pueda controlar a los que forman tanto en las autoescuelas como en los futuros centros de recuperación de puntos como consecuencia del carné por puntos, hace falta una estructura administrativa, queramos o no queramos. Eso es lo que reivindican con mucha razón quienes están en la calle y conocen de qué va el tema, pero ya digo que usted ni los recibe. El señor Zapatero los recibió, los recibió cuando estaba en la oposición (el señor Mayoral estuvo también en aquella reunión) y la verdad es que se comprometió a crear esa escala ejecutiva, lo que pasa es que, claro, las cosas cambian; evidentemente las cosas cambian.

Los funcionarios han estado en huelga porque no pueden con el trabajo que tienen; ustedes no consiguen dar una salida a los expedientes que se acumulan en las jefaturas provinciales de Tráfico (desde luego en la de Madrid), y esto tiene una repercusión económica. Aquellos que piden la transferencia de la titularidad de sus vehículos porque se dedican al sector de venta de segunda mano, aparte de la espada de Damocles que ustedes no se deciden tampoco a implantar que es la matrícula autonómica (ya nos dirán ustedes algún día qué piensan), se encuentran con que sus expedientes se acumulan y pasan meses y meses y no pueden traspasarlos.

En definitiva, a estas alturas de la intervención ya verá usted que lo que le estoy planteando son problemas de gestión. Podemos hablar de seguridad vial, podemos plantear las mejores ideas, pero hay que empezar por gestionar; hay que gestionar los medios materiales y personales que uno tiene porque, si no, difícilmente podemos creernos que haya una política seria en materia de seguridad vial. Este problema de gestión al final se traduce, como ya sabemos, en los atascos. Lo que la Dirección General de Tráfico nos ha venido sirviendo como fruta madura es un variado surtido de atascos: atascos en otoño, en invierno, en primavera, con nieve, con viento, con sol, y siempre atascos. Además el problema es que usted no nos da esperanzas de que tenemos que resignarnos a pensar que el ciclo se cumplirá el próximo verano, que esto ya es un impuesto más a la resistencia y al equilibrio físico y mental de los españoles porque no nos ofrece ninguna solución. ¿El cambio de fiestas en las comunidades autónomas? ¿Y el verano cómo lo hacemos? ¿Cómo decretamos cuándo empieza el verano en Extremadura, en Cataluña o en Andalucía? ¿Lo sorteamos? ¿Abrimos un periodo de reflexión para cambiar los estatutos autonómicos y decidir cuándo es el verano en cada comunidad autónoma? Con todo esto lo que intento decirle es que hay gravísimos problemas de gestión, eso es lo que hay. Yo comprendo que la gestión es siempre más pesada y más aburrida que las grandes ideas y los grandes objetivos, pero si no hay gestión difícilmente podemos llegar a eso.

Termino con el asunto de los radares. Va a haber más radares. El señor ministro, por lo visto, le ha pedido que haya más radares, pero el señor ministro no tiene por qué ser un técnico en esto. ¿Usted le ha explicado que más radares por más radares no conducen a ningún sitio, es decir que los radares son un elemento más del sistema de vigilancia, control y sanción del tráfico y que porque haya más vigilancia no se soluciona el problema?, ¿que el pasado verano se aumentó la vigilancia en las carreteras y se detectaron más infracciones, más sanciones y por tanto más recaudación para la Dirección General de Tráfico, pero que no se dio un solo paso adelante en la solución del problema? En fin, no se trata de que, como otros países tienen más radares, nosotros también. Los radares fijos, usted lo sabe como yo, solo sirven para que se instalen en los puntos negros, porque el conductor lo que hace cuando hay un radar fijo es que pisa el freno pero cuando ha pasado el radar sigue a su aire; los que son efectivos son los radares móviles, esos sí que son efectivos. Los radares fijos solo tienen dos sentidos: colocarlos en las zonas donde hay tramos de concentración de accidentes o puntos negros para que por lo menos al disminuir la velocidad evite el accidente donde más se produce o, el sentido recaudador, aumentar las multas y aumentar la recaudación.

El problema es dónde se van a instalar los radares, la ubicación. Efectivamente usted lo ha dicho, en el primer momento en las autovías y en las autopistas, que es donde se produce el menor número de accidentes. El mayor número de accidentes se produce en las carreteras convencionales, y además difícilmente van a poder ustedes instalarlos en los puntos negros, como usted también lo ha dicho, porque hace falta una mínima infraestructura, hace falta una toma de energía eléctrica, un cableado, hace falta la fibra de vidrio para que se reenvíe al centro de control la situación de velocidad en las carreteras, y eso solamente está en los paneles de mensajes variables, y ahí es donde ustedes van a colocar los radares, pero esos paneles no están en los puntos negros. Por tanto, ustedes lo que van a hacer es aumentar el número de sanciones, aumentar la recaudación, pero mucho me temo, salvo que usted me diga lo contrario, que difícilmente van a poder solucionar el problema. Eso de ofrecerles los radares a la carta a las comunidades autónomas o a las administraciones locales es una postura simpática, pero los radares hay que colocarlos donde hay que colocarlos, es decir donde se producen acci-

dentes. Que cada uno elija el lugar donde coloca sus radares puede ser bastante llamativo.

Yo espero, de verdad se lo digo, que todo salga bien, porque le aseguro que nuestro objetivo no es otro que mejorar la seguridad vial. A mí me gustaría que la próxima vez que usted viniera por aquí yo tuviera menos motivos para criticar su trabajo; le pediría que dedicara más tiempo a la gestión, que comparto que es un tema probablemente aburrido, pero qué le vamos a hacer. Espero que sus próximas declaraciones no sean tan vistosas como las anteriores porque, ¡hombre!, a mí me divierten y además me dan un motivo para hacer esta intervención, pero yo preferiría que mis intervenciones fueran más cortas y que pudiéramos estar hablando de que las cosas van mejor.

El señor **PRESIDENTE:** Por parte del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió tiene la palabra el señor Pere Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ:** Ante todo debo agradecer al señor Mardones la amabilidad que me ha ofrecido de cambiar el turno y poder intervenir ahora; también en este capítulo he de agradecer al señor Navarro su exposición, que he oído parcialmente, porque la seguridad vial fue uno de los objetivos básicos en nuestro programa electoral, y esta Comisión es fruto de una de las voluntades programáticas que tuvimos y de alguna forma está ya elevando la seguridad vial a tema prioritario de la opinión pública en las acciones de esta Cámara, estando ya en una de las vías que nuestro grupo desearía que tuviera mayor relevancia, que es la creación de una secretaría de Estado propia de seguridad vial dependiente del Ministerio de Presidencia, y que tuviera un carácter transversal y con plenas competencias. Esta sensibilidad o esta atención especial al tema del tráfico viene dada por las cifras de accidentes, que precisamente es uno de los temas más recurrentes estadísticamente que se publican en cada temporada de Semana Santa, vacaciones y determinados puentes, y que lógicamente se comparan con años anteriores. No podemos estar contentos este año cuando en unas cifras posteriores, dada la aleatoriedad que se produce, un éxito esplendoroso en una campaña de jueves santo se puede ver estropeada por el domingo de Pascua porque un vehículo, un autocar con muchos pasajeros tiene un accidente y desmonta la acción que se ha desplegado. Lo importante, aparte de las series estadísticas (creo que las series tienen que ser más largas y me parece bien que hablemos de que en series anuales eventualmente se ha producido una disminución), sería hablar, aunque se hace menos porque se ve menos que los accidentes mortales o los heridos, de multas por exceso de velocidad, y que en este caso, aparte del incremento del tráfico, se agranden los ratios en los cuales se mejora este tema. Realmente sería bueno si consiguiéramos que la información tuviera un sesgo más normal, una continuidad o al menos una objetividad grande buscando todos los parámetros que puedan justificar las buenas acciones de su departamento.

Entrando ya en el tema más concreto de su intervención, me gustaría decirle que las retribuciones no se pueden plantear, aunque admito su explicación y el hecho de que continúe con las acciones anteriores, como un problema de conflictos entre ministerios; el Gobierno es uno, y hablábamos de la secretaría de Estado, para que estas competencias le entren al Gobierno en bloque; no tiene que ser un problema realmente económico cuando existe un problema de seguridad y no se puede resolver la seguridad por falta de presupuesto. La solución tendría que estar más unificada y entender el problema en bloque, no como un problema de encaje económico en este tema. El acuerdo es importante y debe llegarse lo más rápidamente a la solución final porque estamos de acuerdo con usted en que no nos satisface el hecho de que pongamos 1.000 guardias o 10.000 y no se puedan cubrir las plazas por la falta de interés. Por lo tanto, si se ha prometido mejorar la seguridad vial hay que buscar las vías, no ya las propias sino crear las nuevas, para que se consiga su solución, que no cree frustración ni desmotivación, alarmante, dentro del cuerpo ante la puesta en marcha del permiso por puntos, que requiere una complicidad total de todas las partes y una exposición muy activa por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Este tema tiene que ser tratado con mayor profundidad y en unión; nuestro sentimiento es que el conflicto de intereses no sería bueno proponerlo como vía de solución.

En cuanto a los radares, usted nos ha hablado de que van a aumentarse. Nosotros estamos de acuerdo, pero debe anunciarse. Yendo por la carretera no se ve un guardia para nada, aunque afortunadamente en un caso de accidente aparece rápidamente y la atención es suficiente. Aparte de la señalización, aparte de la identificación en las zonas donde están, aparte de que tienen que colocarse en los puntos donde realmente hay accidentes (no en determinados puntos, como decía el anterior interviniente, donde ya están, porque en una autovía o en una autopista es fácil frenar y después continuar) debe haber presencia también. Volviendo al punto anterior, la falta de presencia de guardias, que es a lo que me refería al principio de este punto, afecta. ¿Han analizado alguna vez la eficiencia que tiene situar, desplazándose, un determinado coche en cierta zona conflictiva y cómo pueden bajar los accidentes? ¿Se ha valorado el hecho de que un coche de Tráfico corriendo a velocidad legal regula el tráfico y esto al menos representa una ventaja en seguridad? ¿Es más seguro esto o es más seguro el radar fijo? ¿Existe la posibilidad de que al menos determinada presencia de los cuerpos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil sea más efectiva para esta regulación?

Aparte de que los radares también tienen que estar en los puntos negros (estamos de acuerdo) una de nuestras propuestas era estudiar bien la señalización, porque muchas veces si se aplica en vías de desaceleración

donde están colocados estratégicamente radares, cumplir exactamente con la normativa obligue a frenadas bruscas, o en determinados puntos cuando hay una determinada intensidad de tráfico provoque un problema más que una solución. Por ello también habría que realizar un ajuste de las velocidades en determinados puntos para que sean allí efectivos y no solamente punitivos en virtud de una señal, si esto es posible.

Al Reglamento General de los Conductores tantas modificaciones parciales le han hecho perder coherencia. Nosotros le pedimos que se integren bien en el nuevo reglamento todos los aspectos del desarrollo del permiso por puntos para tener una unidad de actuación en el sentido global. Le pedimos que presente a ser posible antes a esta Comisión las nuevas directrices o los nuevos ajustes para que al menos aquí no los conozcamos por el BOE o la prensa. Ahora le formularé unas preguntas también dentro del tema de los permisos de conducir.

¿Por qué el permiso de los ciclomotores se eleva a los 16 años de edad? ¿Cuáles han sido las razones que han aconsejado al menos esta decisión por parte de la Dirección General de Tráfico? ¿En qué términos lo exige la directiva aprobada? ¿Conoce el Gobierno que este asunto también se está debatiendo en esta Comisión y que podríamos ofrecer alguna aportación? Nos gustaría conocer si realmente es obligatorio, al menos en su opinión, subir la exigencia de esta edad para este tipo de conducción.

Reitero mi agradecimiento a su colaboración.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, tiene la palabra su portavoz en esta Comisión, don Luis Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA:** Mis primeras palabras de salutación y de bienvenida al señor director general de Tráfico por su comparecencia ante esta Comisión en información amplia que ha facilitado.

Me voy a concentrar en mi intervención en muy pocos aspectos muy concretos. En primer lugar, con respecto, al proyecto de real decreto de modificación del Reglamento General de Conductores, ¿se va a contemplar ahí o se puede contemplar la singularidad de los permisos de conducir convalidados a ciudadanos que lo han obtenido en otros países? Sabe usted que en este momento, y con toda la labor que está realizando el Gobierno, sobre todo a través del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, en la legalización de extranjeros, muchos de estos extranjeros que se legalizan tienen documentos de conducir obtenidos en sus países de origen. En Canarias esto ha tenido una especial sensibilidad, incluso en Galicia por la emigración a Venezuela, y los últimos acuerdos firmados entre las autoridades españolas y venezolanas son para la convalidación del permiso de conducir de venezolanos o españoles con nacionalidad hoy día residentes en España (en Canarias esto es un problema muy extendido, como usted bien sabe porque se ha informado), que han obtenido este documento en Venezuela y hasta ahora no se les convalidaba. Incluso se daban situaciones extrañas porque podían conducir durante los primeros seis meses de estancia en España y a los seis meses les caducaba esta posibilidad, lo cual era una especie de absurdo, teniendo que entrar en el sistema como un ciudadano español más e irse a la academia de conductores, hacer los exámenes precisos y al final obtener el documento. Esta cuestión ya estaba resuelta con Marruecos. Marruecos es otro componente de emigrantes en España muy fuerte. Son estos dos países los que dan un gran contingente de inmigrantes. Con Marruecos se había convalidado ya el permiso. Con todas las dudas que se puedan tener acerca de las calidades educativas o formativas en sus países de origen, una vez que estos permisos se han convalidado no sé si tienen previsto ustedes en ese real decreto en cuanto al Reglamento General de Conductores que haya un distingo: si se les va a convalidar el documento mismo que ellos traen, si lo tienen que sustituir (es una pregunta que me ha llegado de distintos colectivos hispano-venezolanos en Canarias), si va a haber un nuevo documento físico tangible, si es una convalidación y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil recibirá una norma diciendo: El ciudadano que usted pare en carretera y le muestre este tipo de documento venezolano o marroquí queda exonerado de tener otro documento convalidado español. Esa era la pregunta que le quería hacer sobre todo a este respecto de la convalidación de los permisos de conducir.

En la segunda cuestión (el problema que se le ha planteado y que lleva ya muchos años), la calidad de la obtención del examen, las garantías jurisdiccionales y las garantías administrativas, mi grupo siempre seguirá abogando por que se pueda recuperar (y más con la nueva reglamentación que ya hemos tenido ocasión de debatir en las Cortes, y es muy importante al elevar los requisitos y exigencias para la obtención del permiso de conducir) a los examinadores, que han de tener las garantías funcionariales precisas. Es el tema siempre recurrente desde hace años de la escala técnica o ejecutiva de los examinadores. Que conste, señor director general, que le está hablando un diputado que tiene un documento de identidad desde 1958, por razones de edad cuando entonces se examinaba uno en la Jefatura de Industria con ingenieros o peritos industriales que estaban en la Delegación provincial de Industria, que era quien otorgaba el permiso, quien examinaba. El referente administrativo es que al ciudadano que iba a obtener el carné de conducir, el permiso de conducir, le examinaba un funcionario de un cuerpo del Estado, del cuerpo de Ingenieros Industriales del ministerio correspondiente, en fin de la Administración central del Estado, o un perito industrial que estaba habilitado en la Delegación de Industria para examinar y extender el permiso. Después nos hemos encontrado que hay muchos ciudadanos circulando con un permiso de conducir legal, totalmente habilitado, que no lo obtuvieron por vía de academias o escuelas privadas de conducir, sino formados en las

Fuerzas Armadas. Uno de los incentivos que tenía la mili obligatoria era obtener durante su cumplimiento el permiso de conducir; era obtenido por esta vía militar, perfectamente habilitada. Otro ejemplo. Para ingresar en la Guardia Civil no se exige saber conducir, no se exige permiso de conducir, pero si ese Guardia Civil tiene que ir a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y montarse encima de una moto o en un coche tiene que tener permiso de conducir, y eso se obtiene dentro de otro sistema.

Para evitar contradicciones normalicemos cómo se puede con plena legalidad resolver este asunto, porque nadie va a dudar de que un Guardia Civil o un soldado que en su día obtuvo el permiso de conducir en ese escenario estaba siendo examinado por unos oficiales del parque de automovilismo de las Fuerzas Armadas o por señores de la Guardia Civil que examinan a sus compañeros para poder estar sobre una moto cumpliendo las exigencias de la Agrupación de Tráfico, el cumplimiento de la ley respectiva. Todos deberíamos hacer un esfuerzo para llegar a una situación de garantía para que el ciudadano que obtiene un documento oficial (no está obteniendo un certificado de haber hecho un master en una entidad privada, sino que está obteniendo un documento oficial que le habilita para conducir en España y dentro de todos los países que tengan los convenios de la Unión Europea) se sienta tranquilo. Esta es una demanda del ciudadano; hablo desde el punto de vista del ciudadano, y respeto los legítimos intereses de los examinadores que piden tener un cuerpo o una escala técnica o ejecutiva de examinadores, que exige que si le tienen que dar un documento oficial quien le examine sea un funcionario que tenga una responsabilidad, de la misma manera que el que es agente de autoridad puede exigir al ciudadano que le enseñe el documento de identidad o que se identifique debidamente, y esto solamente lo puede exigir un agente de la autoridad.

Finalmente, en el tema de los radares, señor director general, me gustaría saber si tienen ustedes algún criterio técnico específico de colocación de los radares en un territorio como son los archipiélagos (puede afectar tanto a Canarias como a Baleares), donde no hay autopistas de peaje, si hay algún criterio para la instalación de los radares en esta área archipielágica que tiene unas peculiaridades.

Reitero nuestra colaboración para combatir la siniestralidad en el tráfico, que tiene que reducirse; estamos todos en la misma sintonía.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene ahora la palabra por parte del Grupo Socialista su portavoz, el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: En primer lugar, quiero agradecer al director general su comparecencia aquí y las explicaciones sinceras, detalladas que nos ha dado sobre las distintas cuestiones que han sido objeto de las comparecencias solicitadas por los distintos grupos parlamentarios. Tengo que valorar también el tono constructivo en que se han manifestado todos los grupos, si bien es verdad que con algunos matices, o algún brochazo más o menos crítico del partido principal de la oposición, que precisamente por eso tiene ese título; al ser el principal partido de la oposición los brochazos tienen que ser más fuertes. En todo caso, hay latente como cuestión de fondo en esta Comisión (quiero retenerlo y expreso el sentir de todos, incluido el del partido de la oposición, porque todos lo compartimos) un espíritu de consenso que al menos ha regido la tramitación del proyecto de ley que modifica la Ley de tráfico y seguridad vial para la introducción del permiso de conducir por puntos, consenso que esperemos que tenga una lógica y coherente continuidad en los trámites que en el Senado en este momento se pueden desarrollar.

Yendo a las intervenciones que se han producido, yo voy a hacer mis propias valoraciones, obviamente, y también la haré en lo que se refiere a la petición de comparecencia que ha solicitado mi grupo sobre la cuestión de los radares. Sobre la intervención del señor Souvirón yo estaría en la actitud de remitirle también la pregunta a la inversa. Señor Souvirón, imagínese (así ha sido el argumento o la base dialéctica con la que S.S. ha empezado su discurso) a un guardia civil de base que le dice al señor director general que se imagine que de una furgoneta sale un guardia civil (no sería una furgoneta, creo que en ese caso S.S. ha colocado al guardia civil en una situación realmente incómoda e impropia porque en realidad su actuación tendría que desarrollarse en un coche, en un vehículo del benemérito cuerpo, que en ningún caso creo yo que utiliza furgonetas). Señor director general, imagínese que S.S. gobierna y que pasa a la oposición; imagínese que en la oposición empieza a demandar con premura, con exigencia, con un criterio de perentoriedad, lo que usted no ha hecho cuando gobernaba; imagíneselo. Esto no hace falta imaginarlo porque lo hemos visto aquí esta mañana, es lo que el señor Souvirón nos acaba de escenificar exponiendo una posición propia de un partido que ha gobernado pero que en este terreno, concretamente en lo que se refiere a política de seguridad vial ha tenido evidentes huecos, fallos, contradicciones, y estamos hablando de una cosa que ha ocurrido hace poco más de un año. Por tanto, tenemos que decir también que el señor Souvirón, que ha intentado hacer un discurso de oposición, en realidad no lo puede hacer, o no le sale; vamos, yo digo que lo puede hacer, que está en su legítimo derecho, otra cosa es la percepción que podamos tener los demás sobre si le sale o no le sale, porque salirle, no le sale, pero hacerlo, lo hace evidentemente, y tiene perfecto derecho a hacerlo. ¿Por qué no le sale? Desde mi punto de vista, porque durante el mandato del Partido Popular la plantilla de la Guardia Civil estuvo estancada; estuvimos exigiendo su crecimiento y nosotros incorporamos en nuestro programa electoral la creación de 3.000 plazas más, que está obviamente en la política del Gobierno, que tiene que desarrollar y que tendrá que complementarla con la política que también ha de hacer sobre las

subidas de las retribuciones, estancamiento retributivo que también se produjo obviamente durante el mandato del Partido Popular, con una ausencia clamorosa de política de seguridad vial, teniendo en cuenta que el señor director general de Tráfico en aquel entonces desgraciadamente tenía una situación que afortunadamente para el señor director general actual no se produce. El señor director general actual forma parte de un entramado político que asume un compromiso de desarrollo de una política de seguridad vial tendente a disminuir el conjunto de accidentes y de víctimas, y así se está desarrollando en su totalidad esta nueva política de seguridad vial, y desde luego creo que no lo hace en la soledad tan dramática y tan inconsecuente como la que derivaba en situaciones de ineficacia en la que se situaba el anterior director general de Tráfico, que era como una pieza suelta, descontextualizada dentro del Ministerio del Interior, cosa que en este momento no ocurre.

Ha tocado S.S. el tema de las plantillas, los examinadores, la escala ejecutiva. Yo creo que el director general le dirá el incremento que va a tener, ha tenido o que está previsto en este año de la plantilla de examinadores. Sobre la escala ejecutiva qué quiere que le diga, señor Souvirón: tuvieron ocho años para poner en marcha lo que ahora exige con tanta perentoriedad, con tanta contundencia. ¿Los atascos? Su señoría ha dicho algo como si durante el mandato del Partido Popular no hubiera habido ningún atasco, ninguna crisis en la carretera derivada de algún acontecimiento meteorológico que hubiera provocado el estancamiento de masas enormes de coches en un espacio determinado, por ejemplo como consecuencia de una ventisca. Recordamos varias, efectivamente. Decir que al Partido Popular no le tocó ni siquiera una ventisca ni nevada importante es un gran atrevimiento. Se pueden hacer muchas cosas, se puede ser muy bueno gobernando pero evidentemente uno no rige los acontecimientos meteorológicos; incluso hasta cuando gobernaba el Partido Popular podía nevar intensamente y podían provocarse situaciones como las que hubo con frecuencia en las que mucha gente pasó miedo. Concretamente recuerdo lo que pasó en Cantabria, en una ocasión lo que pasó en Cuenca; eso es lo que se nos ocurre más recientemente pero claro que hay más cosas.

En el tema de los radares me ha parecido que S.S., señor Souvirón, ha pasado a más; no solamente ponen en cuestión el programa de radares del Gobierno sino que además afirman que lo único que vale son los móviles. Es una afirmación propia de un técnico que debía tener las cosas muy...; yo sé que es usted un buen diputado, un buen parlamentario, pero como técnico de seguridad vial yo esas cualidades no se las conozco. En lo que se refiere a radares a la carta, no sé... Yo no he entendido que el director general haya dicho que los radares se vayan a poner a la carta; lo que ha dicho el director general es que para un demócrata tiene que ser un elemento valorativo significativo. Es decir, no lo vamos a poner desde Madrid con un criterio uniformista y centralista, vamos a pedir el consenso, la colaboración para que los propios usuarios, las propias autoridades locales, para que todos los que circulan por el territorio que sea den su opinión de dónde consideran que existe más peligro, porque el radar habrá que ponerlo como criterio básico, elemental y determinante en un lugar donde haya accidentes, porque no creo que esa consulta popular vaya a conducir a decir: Hemos llegado a la conclusión de que en esta provincia se van a poner los radares en aquellos sitios donde no se producen accidentes y donde no hay peligro de nada; porque no es eso de lo que se trata. En definitiva, los radares hay que plantearlos a mi juicio tal como lo están siendo, como una nueva política.

Recuerdo en este momento (con esto entro en lo que es el objeto fundamental de mi intervención, de la petición de comparecencia) que en esta Comisión precisamente aprobamos por unanimidad proponerle al Gobierno que estableciera un plan de instalación de radares. Yo tengo que reconocer aquí que esta petición que nosotros hicimos al Gobierno tres o cuatro meses antes de que el Gobierno se moviera en esta dirección ha sido atendida por el Gobierno. Nosotros, Comisión, por unanimidad, creo, pedimos que se estableciera un sistema de radares en nuestro país y en este momento el Gobierno ya está trabajando sobre el establecimiento de 500 radares a lo largo de tres años. Yo no tengo que decir otra cosa sino que me felicito de que el Gobierno haya sido rápido, haya atendido las demandas de esta Comisión y estemos en este momento en esta fase en la que nos encontramos.

Finalmente sobre el tema de las retribuciones el señor director general de Tráfico ha hecho una exposición sincera de lo que son sus gestiones. Lo que hemos visto esta mañana aquí por su parte es una lección de transparencia, es decir ha contado las cosas como son, y más no se puede pedir; ha dicho las dificultades, ha dicho la obviedad que todos sabemos, y sobre todo los que hemos estado en puestos de gestión a nivel gubernativo (central, autonómico) sabemos lo que pasa, que evidentemente siempre, en todo lugar, con cualquier color político hay que mantener una batalla con el ministerio, que es el que tiene los caudales públicos; eso es así aquí, en todos los países, en todos los gobiernos y en todas las etapas de nuestra historia. También ha puesto en evidencia que hay un compromiso, es decir que las retribuciones se van a subir y que el Ministerio del Interior, con el apoyo de su subsecretaria, ha desarrollado esas actividades. Lo que le ha faltado decir es que ya lo ha conseguido. Da la impresión de que en esto se va a llegar a buen puerto y que en este momento todos los vientos soplan favorablemente en esa dirección, y desde esta Comisión le vamos a pedir al director general que siga haciendo lo mismo que ha hecho y que culmine esa gestión, y si hace falta esta Comisión se ofrece a apoyarle y ayudarle, al menos ese sería nuestro criterio, para que consiga que esa subida retributiva se consiga, porque es un elemento efectivamente determinante, es decir, si hay subida de retribu-

ciones habrá ampliación de plantilla, seguridad en las plazas y obviamente tendremos la cobertura que todos requerimos y demandamos como ciudadanos de encontrarnos a los guardias civiles en las carreteras siempre que salimos de viaje. Así que desde esa perspectiva yo animo al director general y quisiera también indicarle que creo que esta Comisión está en la dirección de que siga sus gestiones para que dentro de poco hayamos conseguido ese objetivo.

El señor **PRESIDENTE:** Damos la palabra al director general de Tráfico para dar respuesta a las cuestiones planteadas por los distintos portavoces.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): El señor Souvirón se refería a la importancia del papel de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que compartimos, como no puede ser de otra manera, porque es una condición necesaria y es el elemento fundamental de la política de seguridad vial. El señor Souvirón decía que está preocupado por lo que puedan pensar en la agrupación de tráfico sobre alguna licencia verbal que haya podido tener el director general. No se preocupe, yo estoy todo el día reunido con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con el general y con los mandos de dicha agrupación cada semana, cada vez que voy a cualquier visita en el territorio verá a mi lado al jefe del destacamento del subsector de tráfico y paro a hablar con ellos y, gracias a Dios, no se guían por lo que hayan podido leer, sino que hay un contacto lo suficientemente próximo, porque trabajamos juntos en lo mismo y tenemos las mismas preocupaciones, con lo cual ellos conocen los criterios y saben lo que estamos haciendo y lo que opinamos, en fin, tienen información. Por lo tanto, no se angustie por lo que puedan pensar los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Respecto a los examinadores puedo decirle que no se trata de lo que opinan todos los examinadores sino de lo que opina una asociación de examinadores específica que es la que no está de acuerdo con algunas cosas. ¿Qué pasa con los examinadores? Pues que nos faltan examinadores. Cuando llegaba el mes de julio o el mes de diciembre, que era cuando había más exámenes, nos faltaban examinadores y con la ley del permiso por puntos necesitaremos inspectores para hacer la inspección de los centros, y como va a haber gente que pierda los 12 puntos y se tenga que volver a examinar, necesitaremos también más examinadores. Parece que el reglamento de conductores, por indicaciones de la Unión Europea, va a establecer que no haya licencia de ciclomotores sino que se sustituya por un permiso AM, que es un examen sencillo pero es un examen. El sistema anterior producía unas rigideces con las que no podíamos atender la demanda que se nos viene encima. Tenemos la responsabilidad de dar respuesta a esto y lo que hemos hecho ha sido abrir convocatorias en el ámbito territorial, en el que dan clases técnicos de la escala superior de técnicos de tráfico y también hacen exámenes para examinadores, los concursos y las convocatorias. El sistema anterior, que es el que se reivindicaba, tenía unas rigideces que no nos permitían hacer frente a las necesidades, con lo cual hemos tenido que arbitrar, con todas las garantías de calidad y demás, fórmulas para poder hacer frente a unas necesidades crecientes que a nadie se le escapa que se nos venían encima, por lo que no podíamos estar mucho tiempo discutiendo sobre la mejor forma de afrontarlas y demás, y con el mejor saber y entender hemos buscado las soluciones a las que usted hacía referencia.

Respecto a la jefatura de Madrid, hemos puesto 122 personas más y hemos establecido un sistema especial de destajo para sacar los expedientes y estar relativamente al día. Hay una situación difícil en Arturo Soria y hasta que no abramos el nuevo edificio en Alcorcón la situación va a ser complicada. Para alguien que viene de provincias la sorpresa es encontrarse la jefatura de Madrid como está. Los que venimos de provincias pensamos que en provincias nos tienen abandonados pero que en Madrid sí lo tienen bien organizado, y la sorpresa para el que viene del territorio de provincias es llegar a Madrid y ver que la jefatura de Madrid está hecha unos zorros. Es algo inaudito, no sé si me explico. Lo que pasa en Madrid es lo que pasa en toda España. Pensamos que en Madrid lo tienen bien montado, bien organizado y que tienen medios, y llegamos aquí y nos encontramos en la jefatura de Madrid con colas, etcétera, algo inaudito. En todo caso, la solución está a medio plazo en dos vías. Una es la apertura de Alcorcón, que supone una descongestión. En Barcelona hay dos y hace años que había una en Barcelona y otra en Sabadell que descongestionaba, y en Madrid, donde está todo centralizado y donde están además todas las empresas de alquiler, todos tienen que pasar por Arturo Soria. En fin, insisto, la solución a medio plazo es la apertura de una segunda delegación en Alcorcón y también el proceso que estamos poniendo en marcha de automatización de trámites y demás para intentar simplificarlo y que no todo sea a base de más y más funcionarios. Es decir, hemos hecho la operación de choque, pero el equilibrio es muy ajustado e inestable en la jefatura de Madrid. Hemos podido hacer frente a la situación, pero hasta medio plazo no habrá una solución definitiva.

En cuanto a los radares, respeto la postura de su S.S., pero no comparto lo relativo a no estar de acuerdo con los radares fijos. Yo haría una reflexión a todos. Ha hablado del afán recaudatorio de la Dirección General de Tráfico, y entiendo perfectamente que las empresas que se dedican a quitar multas hablen del afán recaudatorio en temas de tráfico y puedo entender que las asociaciones de usuarios hablen del afán recaudatorio, pero no es bueno que los que estamos aquí, que tenemos responsabilidades políticas, utilicemos el argumento de que lo hace el Gobierno solo por su afán recaudatorio, porque luego el ciudadano recoge el mensaje y ante cualquier iniciativa de la Dirección General de Tráfico

argumenta que lo que quiere el Gobierno es recaudar. Este es un país serio, y yo pido que hagamos un esfuerzo de responsabilidad. Las cosas se hacen por lo que se hacen, y les aseguro que a la Dirección General de Tráfico no le hace falta más dinero, que los problemas de la Dirección General de Tráfico no son de presupuesto, así de sencillo, por lo cual no hacemos las iniciativas por afán recaudatorio. Entiendo, insisto, que haya quien lo diga, pero hagamos todos un esfuerzo de pedagogía porque este es un cliché muy fácil que luego cuesta mucho quitarse y ante cualquier cosa que hagamos nos dicen que es por afán recaudatorio del Gobierno. Insisto en que lo que hacemos respecto al territorio es consultar y pedir participación. Se trata de que no digan que los de Madrid ya hemos dicho dónde tienen que ir los radares y que nos creemos que somos sabios. Es necesario establecer un proceso de consulta en el territorio, y luego ya veremos si lo que nos dice el territorio es posible o no por todas las razones que hay. Nos obsesiona que los ciudadanos sientan los radares como algo suyo y perciban que los ponemos para ellos, que están a su servicio y trabajan para ellos. Todavía recuerdo un anuncio que vi en la prensa francesa. Era un anuncio de una marca de automóviles que decía que salían con limitador de velocidad de serie, se veía el radar y al conductor saludando y diciendo: Los radares son tus amigos. Era un anuncio de prensa. Hemos de hacer el esfuerzo de intentar implicar al ciudadano para que sienta como suyo un tema que no es fácil, porque decirle al ciudadano que vamos a poner radares que van a poner multas no es fácil y hay que hacer un cierto esfuerzo para que se perciba bien. Parece que alguien puso el radar con la vigilancia o la presencia de la Guardia Civil en las carreteras. Que nadie interprete esto. Lo necesitamos todo, no sobra nada, nos hace falta presencia de la Guardia Civil en las carreteras, pero también nos hacen falta radares; una cosa no está en detrimento de la otra, nada tiene que ver una cosa con la otra, lo necesitamos todo, nos hace falta todo, que nadie interprete que una cosa pretende o pueda sustituir a otra.

Yo sugeriría que cuando tengamos el reglamento de conductores, que es más importante de lo que pensamos, vengamos aquí a presentarlo y exponerlo. Sobre los ciclomotores solo quiero dar tres datos que son los que nos guían a nosotros: uno es que cada año hay una media de 15 muertos y 250 heridos entre 14 y 15 años; en segundo lugar, no entendemos cómo está prohibido comprar tabaco o alcohol hasta los 18 años y a los 14 se pueda conducir un vehículo a motor por la selva del tráfico urbano. Algo aquí chirría, no sé si me explico, porque todos los países de nuestro entorno preocupados por la seguridad vial, Suecia, Noruega, Alemania, Gran Bretaña, Irlanda, Holanda, Bélgica, hasta Portugal, tienen establecida la edad mínima para conducir ciclomotores en 16 años; solo en Italia y en Francia está en 14 años, y Francia está en proceso de revisión de la edad mínima para conducir ciclomotores. Alguien preguntaba por la directiva, y la directiva indica 16 años, pero deja abierto que el Estado que quiera puede reducir la edad mínima. Nosotros la establecemos en 16, pero si alguien quiere puede reducirla a 14 años, condición impuesta por Italia, así de sencillo. No querríamos nosotros decir ahora que tenemos razones especiales y justificadas para reducir la edad respecto a lo que recomienda la Unión Europea y destacarnos por esto. Según las encuestas, todo el mundo lo entiende y es favorable, el RACE, la Federación Nacional de Autoescuelas, y tenemos todos los informes favorables de estas entidades. Había una preocupación por el sector, y puedo decirles que al sector se le dijo en el mes de mayo del año pasado que íbamos en esta dirección para que dispusieran de tiempo suficiente para que lo pudiesen tener en cuenta en sus planes de producción, de planificación y demás. Además, cuando salga el reglamento podemos poner un plazo también para la entrada en vigor de este aspecto específico, pero las razones son las que son, la situación es la que es, y si nos queremos tomar en serio la política de seguridad vial parece que lo relativo a los ciclomotores es un elemento para dar credibilidad a todo lo que estamos diciendo.

Para finalizar, me pongo a su disposición para que cuando dispongamos ya de un texto que recoja todas las modificaciones que estamos introduciendo en el reglamento de conductores, vengamos a exponerles las modificaciones que de una u otra forma pretende introducir este reglamento, que es un elemento base importante de la política de seguridad vial porque es el que regula el aspecto que hace referencia a los conductores.

El señor **PRESIDENTE:** Voy a hacer dos precisiones. La primera es que esta Comisión va a ofrecer a su dirección general el mecanismo para recibir este texto antes de su promulgación definitiva; por tanto, le tomamos la palabra porque puede ser muy útil la presentación de este reglamento general ante esta Comisión. La segunda es que este presidente agradece al director general su labor pedagógica, a la hora de explicarse, que no se ciñe estrictamente a un texto leído, pero también pediría a los servicios de la Cámara que no reproduzcan algunas expresiones coloquiales que en algún momento podrían salir en el «Diario de Sesiones» y que seguramente el propio director general no desearía que aparecieran. Sin más, y agradeciéndole su tono pedagógico, damos la palabra al señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA:** La verdad es que estoy halagado con el tiempo que me ha dedicado el señor Mayoral, que me ha hecho oposición. Probablemente no me salga el discurso de la oposición, pero a él le sale perfectamente y además lo sigue practicando. Espero que por el orden natural de las cosas no me dé tiempo a aprender a hacer oposición, y como el señor Mayoral la tiene aprendida, pues que cada uno ocupe el lugar donde mejor se expresa. Yo no soy un técnico en seguridad vial, pero sí intento documentarme, entre otras

cosas por respeto, entre otros, a usted, que me tiene que soportar y oír todo lo que digo.

Señor director general, me parece muy bien que haya una buena relación con la Guardia Civil, con los generales y con los mandos, pero también conviene oír al guardia civil de a pie, al que está verdaderamente en la carretera. Se lo digo porque esos son los que tienen opinión y los que hacen el trabajo cada día y son por tanto los que tienen que estar especialmente motivados y tener la sensación de que el Gobierno considera la importancia de su trabajo. Por tanto, sin perjuicio de su relación con generales y mandos, yo creo que no le vendría mal oír lo que opinan verdaderamente los guardias civiles de a pie.

Por otra parte, es bueno venir a Madrid desde nuestras autonomías, efectivamente, porque eso da una visión más general de los asuntos y nos libera de la posible tendencia a ver el mundo desde la propia autonomía y no ver la pluralidad de todos. Me alegro de que no tengan problemas presupuestarios en la Dirección General de Tráfico, pero probablemente sí haya problemas presupuestarios y haga falta dinero para hacer una política integral de seguridad vial. El representante de CiU ha hablado de la Secretaría de Estado, y es que hace falta una coordinación y usted solo no puede porque no tiene los mecanismos. Por tanto, sería conveniente que la agencia de seguridad vial, la agencia nacional que ustedes han mandado al baúl de los recuerdos la recuperaran con mucho cariño porque es la única manera de que hagan una política seria de seguridad vial.

En cuanto a los radares, yo no he dicho que los radares fijos no sirvan. He dicho que sirven para lo que sirven, o para lo que yo creo que sirven, es decir, para los sitios donde hay puntos negros, pero no para otros, y sirven sobre todo cuando además de los radares se actualiza el sistema de control y de sanción. Habrá que tender a lo que hace la policía de Los Angeles, donde el policía de tráfico tiene un sistema para establecer la identificación inmediata del infractor y, a través de determinados útiles o instrumentos de carácter técnico, enviar desde el mismo lugar del suceso el parte a la Dirección General de Tráfico. Todo eso unido sí sirve. Lo que probablemente no sirve es lo que yo he dicho, es decir, colocar radares fijos y además en sitios que no sean puntos negros.

Por lo demás, le agradezco su comparecencia y desde luego espero que todo vaya bien y que las cosas se vayan arreglando.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra, para finalizar esta sesión, el director general de Tráfico, señor Pere Navarro.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Recupero las palabras del inicio de mi intervención para agradecer el apoyo, la colaboración y la complicidad de todos los grupos políticos en las políticas y en las actuaciones de seguridad vial. Con mejor o peor fortuna, hay una demanda social, los ciudadanos piden seguridad, y uno de los elementos es la seguridad vial. En el fin de semana pasado hubo 32 muertos en las carreteras, lo que es un auténtico disparate, y seguramente una de las políticas de Estado más importantes sea hacer frente a esto. Insisto en que en otros países se ha podido conseguir con adopción de medidas. El nuestro es un país difícil, complicado, y se necesitará mucha perseverancia y tenacidad, pero la demanda social existe y no deberíamos defraudarla. Siempre digo que la impresión es que tenemos una deuda pendiente con las víctimas y con los familiares de las víctimas. Yo recibo, como ustedes, de vez en cuando, a las asociaciones de familiares de víctimas de accidentes de tráfico, y hay que dar un toque de atención sobre el coste humano que hay detrás de este drama. Agradezco, pues, su apoyo, su colaboración y su complicidad con las políticas del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE:** Se levanta la sesión.

Eran las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.

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**