



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2004

VIII Legislatura

Núm. 456

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

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

Sesión núm. 14

celebrada el martes, 20 de diciembre de 2005

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro del Interior (Alonso Suárez) para informar sobre:

- | | |
|---|----|
| — El Plan estratégico de seguridad vial 2005-2008 y de las actuaciones llevadas a cabo y calendario para la implantación del carnet por puntos. A petición propia. (Número de expediente 214/000088.) | 2 |
| — Las políticas de seguridad vial llevadas a cabo por el Gobierno. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000294.) | 2 |
| — El Plan estratégico de seguridad vial 2005-2008. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 213/000505.) | 10 |

Se abre la sesión a las once de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar comienzo a la Comisión de Seguridad Vial, que hoy recibe al ministro del Interior, a petición del propio Gobierno, para presentar el Plan estratégico de seguridad vial 2005-2008. La comparecencia había sido solicitada también por otros dos grupos parlamentarios, pero puesto que viene en calidad de Gobierno y a petición propia, tras la intervención del ministro del Interior, abriremos el turno de portavoces, de menor a mayor, como es usual en esta Cámara y en esta Comisión. Sin más preámbulos, damos la bienvenida al ministro del Interior a la Comisión de Seguridad Vial. Tiene la palabra, señor Alonso.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Alonso Suárez): Señorías y señores diputados, no quería terminar el año 2005 sin comparecer ante ustedes, para cumplir el compromiso adquirido voluntariamente el 28 de abril ante el Pleno de esta Cámara de continuar con los esfuerzos que permitieran que el consenso alcanzado en la tramitación del proyecto de ley del carné por puntos se hiciera extensivo a su desarrollo reglamentario. El día 29 de junio, como bien recuerdan, se aprobó definitivamente en el Congreso la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, cuya finalidad primera y principal es cumplir el objetivo que nos hemos marcado entre todos: reducir los accidentes de tráfico y trasladar a la sociedad nuestro compromiso de tolerancia cero con las conductas que están en la base de los accidentes de tráfico. Ese mismo día reiteré mi compromiso de que la búsqueda de consenso no acababa en el texto normativo de la ley, sino que tenía necesariamente que extenderse a la ejecución de la misma en sus diferentes niveles normativos y operativos. Ahora, señorías, el reto está evidentemente en su implementación, en el desarrollo del programa informático, en la coordinación de las diferentes administraciones, en todo el desarrollo de la normativa aprobada por las Cámaras, y ese es uno de los temas que justifica mi presencia hoy en esta sede parlamentaria.

Permítanme, sin embargo, que empiece mi comparecencia dando respuesta a la petición del Grupo Parlamentario Popular, que solicita que explique las políticas de seguridad vial llevadas a cabo por el Gobierno. Voy a comenzar, señorías y señores diputados, situando en cifras el estado de la cuestión. En los últimos diez años, en el periodo 1994-2004, se ha producido un incremento del 40 por ciento en el parque de vehículos —hay aproximadamente unos 27 millones de vehículos en nuestro país—, ha aumentado un 24 por ciento el censo de conductores —tenemos aproximadamente 22 millones de conductores en nuestro país— y ha aumentado sustancialmente el desplazamiento anual por carretera, aumento perceptible año tras año. A pesar de estos significativos aumentos, en los dos últimos años los datos

de siniestralidad vial han experimentado una clara mejora. En el año 2004, en relación con el año 2003, hubo 519 fallecidos menos, 426 heridos graves menos, 402 heridos leves menos y 410 accidentes con víctimas mortales menos. En lo que va de 2005 hasta el 18 de diciembre y en relación con 2004, hay 193 fallecidos menos, 151 heridos graves menos, 162 heridos leves menos y 176 accidentes con víctimas mortales menos. Por tanto, los datos inducen a la esperanza, pero en ningún caso nos deben hacer levantar la guardia en esa política de tolerancia cero frente al accidente de circulación, frente al accidente de tráfico.

Señoras y señores diputados, dado que nuestro marco de referencia es el de los países de nuestro entorno, quiero realizar algunas consideraciones sobre la política europea. En 2003, el programa de acción europeo de seguridad vial se publicó recogiendo los siguientes datos. Los países que obtienen mejores resultados tienen dos ejes fundamentales, tienen sistemas de control y de ejercicio de la autoridad más eficaces y actúan de forma transversal y coordinada, ya que las iniciativas aisladas no funcionan. En consecuencia, este programa de 2003 recomendaba y sigue recomendando, en primer lugar, concentrar los esfuerzos en temas concretos —alcohol, velocidad, cinturón de seguridad y casco— y en grupos de usuarios especialmente vulnerables por diferentes circunstancias —jóvenes, ancianos, peatones, ciclistas y motoristas—; en segundo lugar, marcar objetivos cuantitativos y concretos en el tiempo; en tercer lugar, integrar los planes de seguridad en los planes de transporte y de movilidad y, en cuarto lugar, descentralizar responsabilidades en la medida de lo posible en las autoridades regionales y locales.

Señorías, esta es la situación de la que partimos, pero quiero resaltar los elementos que me permiten ser optimista, ya que se trata de factores claramente positivos. Antes de nada tengo que decirles que, como es bien conocido, la seguridad vial está en el programa político y es una auténtica prioridad de todos los grupos políticos y es también una prioridad del Gobierno; en el Congreso existe esta Comisión de Seguridad Vial, cuyo funcionamiento es, en mi opinión, altamente positivo; tenemos un tejido social —esto es fundamental— muy potente —asociaciones, fundaciones y entidades— y que está funcionando muy bien desde el punto de vista de la mejora de la seguridad vial y, lo que es más importante, la sociedad española está cada vez más concienciada y es cada vez más madura a la hora de dar respuestas inteligentes al drama cotidiano de los accidentes de tráfico. El conjunto de todos esos factores está permitiendo mejorar esas cifras de accidentes de circulación, de víctimas mortales, de heridos graves y de heridos leves, cifras que con suponer una notable mejora, insisto, no son en modo alguno suficientes. Para que lleguen a ser suficientes, en la Dirección General de Tráfico, dependiente del Ministerio del Interior, hay un plan de actuaciones especiales para los años 2004 y 2005 que está asentado en los siguientes

puntos, en primer lugar, en la creación del Observatorio nacional de seguridad vial, creado en julio de 2004 y puesto en marcha el 1 de septiembre, siguiendo las recomendaciones de la Unión Europea. Las funciones del observatorio son procurar una mayor y mejor información, ser un referente de los datos sobre siniestralidad, elaborar los indicadores seguridad vial, elaborar publicaciones y llevar a cabo la divulgación y coordinar la investigación científica en España a propósito de la seguridad vial.

En segundo lugar, hemos ido progresando en la Ley del permiso por puntos. Todos los países que han acreditado buenos resultados, como Alemania, Francia, Gran Bretaña o Italia, tienen carné por puntos. Las ventajas del carné por puntos, como les he dicho muchas veces, consisten en que abre el debate sobre seguridad vial, va dirigido fundamentalmente contra el multirreincidente y tiene una voluntad no solo sancionadora sino eminentemente reeducadora que se traduce a corto y, sobre todo, a medio y a largo plazo en buenos resultados desde el punto de vista del comportamiento de los infractores. El proyecto de ley fue aprobado por el Consejo de Ministros el 29 de octubre de 2004 y por este Parlamento a finales de junio de este año.

En tercer lugar, el plan está asentado sobre la implantación progresiva de un esquema o de una mejora del sistema de radares en los años 2005, 2006 y 2007 y atiende a las siguientes consideraciones. El factor de velocidad está presente, como ustedes bien saben, en el 28 por ciento de los accidentes. El 78 por ciento de los conductores opina que la velocidad excesiva es un factor que provoca accidentes frecuente o muy frecuentemente, es decir, hay conciencia en los conductores. El 73 por ciento de los conductores opina que los demás sobrepasan las velocidades máximas permitidas, es decir, hay conciencia de la importancia de la infracción del exceso de velocidad y hay conciencia de que efectivamente se cometen excesos de velocidad con muchísima frecuencia. El plan de radares tiene tres fases para su implantación: en 2005 se han puesto 125 radares fijos, en 2006 se van a implantar 175 radares fijos y en el año 2007 se instalarán otros 200 para sumar un total de 500 radares fijos en el periodo de tiempo considerado, es decir, del año 2005 al año 2007; a ellos habrá que sumar evidentemente los 300 radares móviles de la Guardia Civil. La inversión prevista, señoras y señores diputados, es de alrededor de 55 millones de euros y los objetivos son, como pueden imaginar, claros: cambiar la cultura sobre la velocidad, reducir en un 10 por ciento las víctimas mortales y también los heridos graves y los leves en las proporciones subsiguientes, reducir los excesos de velocidad, reducir la velocidad media de la circulación y potenciar otros servicios de vigilancia.

En cuarto lugar, la política de seguridad vial del Gobierno tiene un punto importante en la adquisición y puesta en funcionamiento de nuevos vehículos

comerciales para la vigilancia de las infracciones en movimiento.

Tengo que resaltar el hecho de que las infracciones en movimiento, los adelantamientos, cambios de rasante, maniobras antirreglamentarias, cambios de sentido son importantes para la seguridad vial y, por ello, el plan, que fue presentado el 21 de marzo, coincidiendo con la operación de Semana Santa, consta de 132 vehículos camuflados para la vigilancia de las infracciones en movimiento. Son de marcas comerciales diversas, de colores distintos, de matrículas normales, por tanto no detectables, y se han distribuido por todo el territorio nacional. Cada tres meses cambian de demarcación y complementan el trabajo de las patrullas normales de la Guardia Civil.

En quinto lugar, la Dirección de Tráfico, dependiente del Ministerio del Interior, dentro de la ejecución de esa política de seguridad vial, ha potenciado el Consejo superior creando grupos de trabajo referentes a control y disciplina, educación y formación, jóvenes y ocio, transporte profesional —muy importante— y seguridad —no menos importante— en el ámbito urbano.

En sexto lugar, hemos aumentado los agentes de la Guardia Civil de Tráfico. Por resolución de 23 de noviembre, la Dirección General de la Guardia Civil ha convocado 738 plazas, para 2006, para especialistas de tráfico: 590 para la modalidad de motorista y 148 para la modalidad de atestados. Además, para 2006 se han aumentado las retribuciones en concepto de productividad en 8 millones de euros y se ha reducido de dos años a un año el tiempo de permanencia en la Guardia Civil para poder solicitar la especialidad de tráfico. Es muy importante el incremento de la plantilla de la Guardia Civil de Tráfico, ya que está absolutamente demostrada la ecuación de que a más guardias, más vigilancia y menos accidentes.

En 2005, la política de seguridad vial del Gobierno he tenido un importante reflejo en campañas especiales de control. En febrero hubo una campaña especial sobre control del uso del teléfono móvil; en marzo, otra de coches camuflados para vigilancia de infracciones en movimiento, a cuyo contenido material me referí antes; en abril, otra sobre el control de velocidad; en mayo, sobre la vigilancia y control de la señalización en obras de carreteras y sobre el uso de casco protector por los motoristas; en junio, sobre el uso de cinturón de seguridad; en julio, sobre controles de alcoholemia; en agosto, sobre controles de velocidad; en octubre, sobre uso del cinturón de seguridad, y en diciembre, de nuevo sobre control de alcoholemia, un factor muy importante, como bien saben ustedes, en la siniestralidad vial.

La política de seguridad vial del Gobierno está poniendo un énfasis extremo en los planes municipales de seguridad vial. Es relevante el hecho de que el 50 por ciento de los accidentes se produzcan en el ámbito urbano, lo que nos obliga a actuar para incidir más eficazmente en ese ámbito y para ello estamos elaborando un plan tipo municipal de seguridad vial que está ya

muy avanzado. Las inversiones de la Dirección General de Tráfico que se hacen en los municipios se condicionan a que los municipios hayan elaborado efectivamente este plan municipal y a tal fin está funcionando un grupo de trabajo que hemos creado en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial.

Además de estos planes, y como medida complementaria, estamos mejorando la gestión de la siniestralidad vial y, en general, el funcionamiento de la administración que tiene que ver con Tráfico, implantando en todo el territorio nacional un nuevo permiso en formato de tarjeta de plástico que sustituye al tradicional que conocen ustedes, pero, por razones organizativas, solo para las renovaciones reglamentarias, y nuevas expediciones, no para robos o pérdidas, y estamos facilitando que el pago de las sanciones se haga a través de entidades bancarias. También, hemos puesto en marcha el proyecto Pride, de terminales electrónicas de denuncias para los agentes que envían datos por vía telemática, que reduce los tiempos de tramitación; estamos simplificando los trámites y potenciando las vías telemáticas para los trámites de matriculación, transferencias y renovaciones de permiso; hemos incrementado en aproximadamente cien el número de examinadores e inspectores para mejorar la atención al ciudadano y potenciar las inspecciones en autoescuelas y centros de reconocimiento médico; estamos reduciendo el número de renovaciones de los permisos de conducir según lo previsto en el nuevo reglamento de conductores en aplicación de la directiva comunitaria y estamos abriendo nuevas jefaturas locales.

Señoras y señores diputados, de 2005 a 2008 —en ese segmento de tiempo— vamos a realizar un plan estratégico que es objeto de un punto posterior de mi comparecencia, por lo cual, aunque desde un punto de vista lógico tendría sentido incluirlo en mi intervención en este momento, lo dejaré para un momento posterior.

Finalmente, por lo que hace a este extremo de la comparecencia, quiero resaltar la presencia del Ministerio del Interior del Gobierno de España en proyectos de la Unión Europea, entre ellos el proyecto Care, sobre bases de datos e indicadores de accidentes; el proyecto Serti, sobre carreteras inteligentes; el proyecto Sartre, sobre el factor humano en los accidentes; el proyecto eSafety, sobre seguridad en los vehículos, y el proyecto Rosita, sobre control de consumo de estupefacientes.

A título de resumen, les voy a enumerar, a modo de recordatorio, las actuaciones que considero más relevantes desde el punto de vista de la política del Gobierno en materia de seguridad vial: creación del Observatorio nacional de seguridad vial, realización de operaciones especiales de control y vigilancia, realización de más de 2.700.000 controles preventivos de alcoholemia en 2004 —incremento del 33 por ciento—, puesta en marcha del plan de radares para el control de velocidad, puesta en marcha de la Ley del carné por puntos, a la que luego me referiré, elaboración del

Plan estratégico de seguridad vial 2005-2008, siguiendo las recomendaciones de la Unión Europea, y potenciación de la consulta y participación a través del Consejo Superior de Seguridad Vial. Por lo que hace a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la convocatoria de 500 nuevas plazas en 2004 y 2005 y de 738 en 2006, la reducción del tiempo necesario de antigüedad a un año —anteriormente eran dos— para que los guardias puedan pedir la especialidad de tráfico, el incremento en 8 millones de euros de la productividad, la puesta en funcionamiento de esos 132 vehículos camuflados para el control de las infracciones en movimiento y la instalación de 25 nuevos vehículos equipados con radares móviles. Por tanto, en el ámbito del discurso político, la actuación del poder público ha sido, preventiva y sancionadora cuando es necesario, para lograr la concienciación de las conductoras y de los conductores de nuestro país, en definitiva, los destinatarios, ellos y sus familias, de toda esta tarea. Insisto en que la reducción en los dos últimos años en más de 700 del número de víctimas mortales es una reducción importante, significativa, por la que debo felicitar a la Dirección de Tráfico, dependiente del Ministerio del Interior, por su política, pero insistiendo en que en modo alguno es suficiente. Tenemos que seguir en la absoluta convicción de que es posible continuar reduciendo la siniestralidad vial y de que los ciudadanos y ciudadanas de nuestro país merecen todo el esfuerzo que podamos hacer para lograrlo.

A continuación, siguiendo el orden de los temas para los que solicité mi comparecencia, voy a hablarles del Plan estratégico de seguridad vial abordando en segundo término las actuaciones realizadas y el calendario para la plena implementación del permiso por puntos, que, como ustedes conocen, tendrá lugar el 1 de julio de 2006. La primera cuestión a la que me voy a referir es el Plan estratégico de seguridad vial 2005-2008. ¿Por qué un plan de estas características? En primer lugar porque es un compromiso electoral del Partido Socialista y, por tanto, una prioridad del Gobierno socialista la elaboración de este plan estratégico para reducir la siniestralidad vial; también, porque la Comisión Europea, dentro del programa de acción europea de seguridad vial, recomienda la elaboración de planes estratégicos y da las pautas que deben seguirse para su elaboración, y España todavía no lo había hecho, y, en tercer lugar, porque la Comisión Europea nos dice que no valen las iniciativas aisladas, que la seguridad vial debe tener un tratamiento integral y multidisciplinar, que deben fijarse objetivos concretos y cuantificados en el tiempo y que deben identificarse las actuaciones o acciones para conseguirlos de manera sistemática, programada y, por tanto, vinculante para el poder público y para los ciudadanos, a los que en definitiva debe servir.

¿Cómo se ha elaborado este plan? A partir de tres pilares. En primer lugar, hemos analizado la documentación existente —hemos hecho una gran labor de análisis—. En segundo lugar, hemos hecho partícipes a

todos los miembros que estructuran la sociedad civil que tiene que ver con la problemática del tráfico y de los accidentes de circulación, las asociaciones y organismos que trabajan en la seguridad vial, para conseguir la mayor implicación posible de la sociedad civil en la elaboración de este plan estratégico. En tercer lugar, hemos hecho una labor investigadora y científica para determinar cuáles son las mejores prácticas y los mejores modelos a nivel internacional.

¿Qué objetivos nos hemos fijado? El objetivo es la reducción en todo lo posible de los accidentes de circulación y de las víctimas de estos accidentes, muertos, heridos graves, heridos leves, etcétera. Es un objetivo general que tiene que vincularse con esa política de tolerancia cero, por utópica que parezca, frente al accidente de circulación. Cuanto más ambiciosos seamos, señoras y señores diputados, mejores resultados conseguiremos, como esta demostrando la gestión de los últimos dos años. El objetivo general se desarrolla en objetivos más concretos referidos a diferentes tipos de vehículos, de conductores y usuarios, de fines de semana de verano o de franjas horarias nocturnas, al uso de cinturón de seguridad, control de alcoholemia, del exceso de velocidad y otro tipo de infracciones reglamentarias, etcétera. Se han diseñado como parte de este plan estratégico 182 acciones para conseguir los objetivos que agrupamos en ocho áreas estratégicas: primero, la educación y formación vial; segundo, la concienciación social; tercero, la vigilancia y control; cuarto, la seguridad de los vehículos; quinto las infraestructuras y gestión del tráfico; sexto, la seguridad en el transporte profesional; séptimo, la atención a las víctimas y sus familias; octavo, la investigación y análisis de la siniestralidad y la seguridad vial. A estas áreas estratégicas, señoras y señores diputados, se le suma la coordinación entre administraciones y la mayor participación de la sociedad civil, tal y como antes había indicado. Me permitirán, por razones obvias, de tiempo que no les hable puntualmente de las 182 acciones, pero sí quiero subrayarles algunas cuestiones.

Quiero subrayarles, por ejemplo, que la educación y la formación son fundamentales, así como que en las fases del proyecto educativo se atiende a la educación antes de obtener el permiso de conducir, en el acceso al mismo y después de su obtención. La vigilancia y el control merecen una atención especial en la política de seguridad vial con más agentes y mejores medios, la incorporación de las nuevas tecnologías para el control de la disciplina vial y una mayor implicación del sistema judicial en la política de seguridad vial. En lo referente a los vehículos se habla de mejoras en la seguridad activa y pasiva, con especial referencia a la creación de demanda de los limitadores de velocidad, punto en el que el plan estratégico pondrá una especial atención, y también pondrá una especial atención a las infraestructuras, donde se apunta a la segregación de los sentidos de circulación, a las auditorías de seguridad en las carreteras, a la revisión de la señalización y al trata-

miento de los tramos de concentración de accidentes. Asimismo, el plan estratégico va a poner un énfasis específico en el transporte profesional, donde se va a diseñar un escenario con mayor y mejor formación y con la incorporación de seguridad vial en los planes de prevención de riesgos laborales de las empresas. En cuanto a las víctimas, vamos a recoger todas las acciones para la mejora de auxilio en la carretera, de la atención sanitaria y mayor atención a las asociaciones de víctimas de los accidentes de tráfico. El plan estratégico fue informado favorablemente por el Consejo Superior de Seguridad Vial en su reunión plenaria de 27 de octubre pasado y está pendiente de aprobación definitiva por la Comisión Interministerial de Seguridad Vial en su próxima reunión.

Señorías, señoras y señores diputados, señor presidente, el plan estratégico es la hoja de ruta que debe guiar la política de seguridad vial en los próximos años. Es un ejercicio necesario para dotar a la seguridad vial de un tratamiento integral y riguroso y supone un paso adelante muy significativo en la acción de las administraciones en la lucha contra los accidentes de tráfico. Su contenido es homologable con el de los países de nuestro entorno, los países del entorno europeo del que formamos parte, y eso debe llevarnos a obtener resultados análogos a los países de referencia que tienen los mejores resultados. Por tanto, es un plan necesario que no les quepa duda vamos a poner en marcha también con toda la determinación, con todo el rigor y estoy seguro de que con toda su ayuda.

En tercer lugar, paso al último punto de mi comparecencia, que es el referido al calendario para la puesta en marcha del permiso por puntos. Antes de nada quiero agradecer a SS. SS. una vez más su complicidad, su consenso en la política de seguridad vial y, en particular, su inestimable ayuda y colaboración en la tramitación y aprobación de la Ley del permiso por puntos. Ya que todos ustedes lo conocen perfectamente, quiero informarles personalmente de que en la modificación del reglamento general de conductores que tenemos en tramitación, a fin de incluir el agotamiento de los puntos como motivo de la pérdida de vigencia del permiso y el examen para su recuperación, se recoge en su disposición final la fijación del 1 de julio de 2006 para la entrada en vigor del sistema de permiso por puntos. Esta modificación por real decreto tiene prevista su aprobación a lo largo de enero de 2006. Para la puesta en marcha del permiso por puntos hace tiempo que hay constituidos tres grupos de trabajo. El primero hace referencia a la implementación informática, el segundo a la organización de los cursos de recuperación total o parcial de los puntos y el tercero a las acciones de comunicación, información y explicación a los ciudadanos conductores sobre qué es y como funciona el nuevo sistema del permiso por puntos. En atención a la importancia de esta iniciativa, que supone un cambio de cultura indudable en lo que se refiere al permiso de conducir, cambio de cultura que pone el énfasis en la

dación de un crédito social que se reduce en la medida en la que se cometen determinadas infracciones y a fin de facilitar la aceptación y comprensión por los ciudadanos, desde el Ministerio del Interior se ha considerado necesario y aconsejable la elaboración de un plan escalonado para su presentación. Ese plan progresivo de implementación empieza el 1 de enero y finaliza el 1 de julio con su puesta en marcha en todo el territorio nacional.

Les voy a resumir el calendario de iniciativas punto por punto. En diciembre de 2005, la presentación del programa progresivo de implementación y la campaña general de comunicación —luego les diré algo al respecto—. La campaña general de comunicación tiene las siguientes fases, una fase de receptividad, cuyo objetivo es explicar las razones y los objetivos del permiso por puntos —es muy importante explicarles a los ciudadanos cómo funciona el nuevo sistema—. El periodo de esta fase de receptividad va a ser de enero a febrero del año que viene. En segundo lugar, va a haber una fase de formación cuyo objetivo es, insisto de nuevo en la importancia de ello, explicar cómo funciona el permiso por puntos. El periodo va a ser del 1 de marzo al 12 de mayo y, finalmente, la fase de predisposición, cuyo objetivo es preparar a los ciudadanos para la inminente puesta en marcha del permiso de conducir por puntos, fase que empezará el 15 de mayo y se extenderá hasta la definitiva implantación y entrada en vigor, puesta en práctica real del permiso de conducir por puntos. En 2006, en enero, se presentarán los centros. Saben que con fecha de 26 de octubre se publica en el BOE el concurso para la concesión de los centros que han de impartir los cursos de recuperación parcial y/o total de los puntos perdidos. Como ustedes conocen, salieron a licitación tres lotes o zonas geográficas con un total de 169 centros, los cuales pueden ser aumentados en las ofertas. Efectuada la concesión a principios de enero, se presentarán los concesionarios, el número de distribución geográfica de los centros, el novedoso sistema de inspección por empresas externas de certificación y la colaboración de las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico en los cursos. En enero también se va a presentar el contenido de los cursos. Está prevista la presentación del contenido con un manual para el alumno y un DVD interactivo. Les recuerdo que el contenido ha sido diseñado por un grupo de expertos de la Universidad de Valencia dirigidos por el profesor don Luis Montoro, estamos especialmente satisfechos, lo agradecemos, del resultando de sus trabajos. En febrero vamos a presentar el curso de formación de formadores, a fin familiarizarse con el contenido de los cursos que después tendrán que impartir a los conductores. Los centros autorizados deben enviar a sus profesores a recibir una formación específica para ello, formación que consiste en cursos de 80 horas y de un máximo de 25 alumnos a cargo de esta Universidad de Valencia, que es quien ha diseñado el contenido de los mismos. Estos cursos se van a realizar

en forma descentralizada en Madrid, Valencia, Sevilla y León. Aprovechando el inicio de los mismos, está prevista su presentación y contenidos. Vamos a presentar también en febrero la web del permiso por puntos. Vamos a activar una web especial dedicada al permiso por puntos con toda la información y atención a las principales dudas o preguntas sobre su funcionamiento y desde el punto de vista del ciudadano. Se va a iniciar una prueba piloto del sistema informático en la provincia de Valladolid. En marzo vamos a presentar la campaña de comunicación educativa sobre el permiso por puntos, articulada mediante la presentación de módulos de prensa y de reportajes para televisión y radio. El plenario del Consejo Superior de Seguridad Vial va a hacer un monográfico sobre la implementación e implantación del carné por puntos. Vamos a celebrar esa reunión con todas las asociaciones y entidades representadas en el consejo y también en marzo vamos a presentar un programa de conferencias en el territorio destinado a los jefes provinciales de tráfico y el programa de conferencias en las provincias. En abril vamos a presentar el llamado *call center* para consultas sobre el permiso por puntos. Es un teléfono especial puesto a disposición de los ciudadanos para atender las consultas relacionadas con la puesta en marcha y funcionamiento del permiso por puntos. Vamos a presentar también en abril los sistemas de consulta del saldo de puntos. Va a haber un sistema que conozca, mediante la utilización de internet y dando un código de identificación específico, al saldo que tiene cada conductor. Para acceder al historial de sanciones será necesaria la firma electrónica o la clave de acceso personal que podrá obtenerse en las jefaturas de Tráfico. También vamos a difundir en abril los carteles y folletos en centros públicos y privados, colocación de material divulgativo, y la presentación de los resultados de la prueba piloto que, como les decía, haremos en Valladolid. En mayo, vamos a celebrar una jornada internacional sobre permiso por puntos con representantes franceses, italianos, alemanes y de otros países, organizado conjuntamente con el Real Automóvil Club de España y con el Real Automóvil Club de Cataluña, con la asistencia de representantes de los países que tienen ese sistema para exponer y contrastar sus experiencias y sus resultados. Va a haber un mailing a los conductores, un envío a todos los hogares con conductores de un folleto informativo, y en junio vamos a presentar la puesta en marcha definitiva del carné por puntos mediante una campaña en televisión, radio y prensa y mediante la activación de toda la información necesaria a través de toda la red o estructura de delegados y subdelegados del Gobierno. Finalmente el día 1 de julio entrará en vigor en todo el territorio nacional.

Estas son, señorías, en resumen las acciones previstas para la puesta en funcionamiento de un sistema novedoso que supone un cambio cultural en lo que se refiere al comportamiento circulatorio, que entendemos, y así lo esperamos, que va a dar buenos resultados

y que se ha construido sobre el consenso político y, si me permiten decirlo, también sobre un fuerte consenso social; un sistema de permiso por puntos que, insisto, está dirigido a concienciar a los conductores y a hacer, si cabe, aún más valioso el discurso en favor de la vida, de la integridad física y en favor para ello de un mejor comportamiento circulatorio. La seguridad vial, señoras y señores, es responsabilidad de todos. Yo he ofrecido aquí mi consenso. Creo que no es una cuestión en la que se puedan buscar diferencias políticas porque estamos hablando, de nuevo lo repito, de la vida y la integridad física de nuestros conciudadanos y conciudadanas. Ese es el valor supremo, el valor inmediatamente protegible por cualquier acción que encamine y encabece el poder público. Ese es nuestro gran factor de legitimación y a eso creo que debemos atenernos todos los representantes, cada uno en la esfera de sus responsabilidades, de ese poder público.

Dentro de la campaña de comunicación del carné por puntos, nos ha parecido adecuado traer un proyector, porque, como bien se dice, vale más una imagen que mil palabras. Si le parece bien al señor presidente, vamos a pasarlo.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar este *power point* que nos trae el propio Gobierno.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Alonso Suárez): Como ven, la campaña se ha dividido en tres fases: de receptividad, de educación y de predisposición, que ya les expliqué antes. La línea central del discurso es vamos a conducir mejor. El planteamiento como ven ahí es el que ustedes conocen perfectamente: un crédito social, no un derecho indefinido, que se puede perder por una actuación irresponsable por la ejecución o comisión de sanciones. La idea central lo único que va a cambiar es que solo habrá sitio para los buenos conductores y por ello vamos a conducir más seguros y por tanto mejor. Las características principales son que es una campaña tranquilizadora y positiva. El objetivo es llegar al cien por cien de los conductores. No puede ser de otro modo. Vamos a emplear todos los medios de comunicación que haya que emplear para llegar a ese objetivo del cien por cien de conductores perfectamente informados. Las páginas en prensa nacional con información detallada del permiso por puntos y un mailing masivo que se recibirá en todos los hogares con conductores, donde se va a dar una información más extensa. Un tratamiento especial en internet con la creación de un dominio www.permisopor puntos.es, que incluye información pormenorizada de toda la temática del permiso por puntos. Telefonía móvil. El call center. Las acciones de implicación y de adhesión social. Carteles y folletos y la implicación de la sociedad civil. Las conclusiones: a partir del 1 de julio de 2006 va a comenzar una nueva era en las carreteras españolas. Vamos a conducir mejor para seguir reduciendo la siniestralidad vial.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre de la Comisión, agradecemos al Gobierno esta prestación de medios audiovisuales. Para que conste en el «Diario de Sesiones», se ha expuesto un *power point* y después los anuncios previstos para los medios televisivos en forma audiovisual, por lo que pediríamos que el material que hoy se ha difundido, dado que integra de alguna manera el «Diario de Sesiones», se quedara para los archivos de esta Comisión.

Pasamos al turno de portavoces. Grupos parlamentarios que deseen intervenir. **(Pausa.)** En primer lugar y en nombre del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Mis primeras palabras son de salutación y bienvenida al señor ministro del Interior por su comparecencia en la Comisión de la Seguridad Vial. Quiero reconocer también que el esfuerzo que se está realizando para esta seguridad en carretera es evidente y para ello el plan estratégico que viene a presentarnos es adecuado. Constató la amplia documentación que comporta el plan estratégico, su aplicación territorial por comunidades, sobre todo en una comunidad tan fragmentada territorialmente como la de Canarias, y más la circunscripción que este diputado representa, Santa Cruz de Tenerife, con cuatro islas, que obliga, como sabe el señor ministro, a una auténtica dispersión de medios humanos y materiales, porque no existe ninguna facilidad entre todos los municipios y carreteras teóricamente de la provincia, ya que no son solo carreteras de la provincia, son carreteras insulares y puntos que necesiten el apoyo de toda la infraestructura de un plan estratégico de transporte. Por nuestra parte, las corporaciones locales, sobre todo los cabildos insulares en Canarias, han venido prestando siempre a la Dirección General de Tráfico un apoyo y una coordinación imprescindible por las competencias que hay en las distintas carreteras, bien de la red estatal, bien de la red transferida o bien de la propia red que administran los cabildos insulares allí donde siempre son mayores las deficiencias porque no las cubre la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Nuestra primera reclamación, señor ministro, siempre ha sido una dotación suficiente de efectivos humanos, de motoristas, aparte de los medios mecánicos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, teniendo en cuenta la penosidad con que muchas veces, por las inclemencias climatológicas o por las situaciones estacionales, se realiza el servicio. No es un servicio cómodo y siempre hemos apoyado que toda la línea de incentivos en la política de personal del Ministerio del Interior con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil sea tenida en cuenta. No solo hay un riesgo, sino una penosidad en el servicio.

El segundo punto en el que quisiéramos ver más reflejada una intensidad de actuación del plan estratégico es en el sector que nos plantea una reclamación permanente, el de los examinadores de Tráfico para la

obtención del permiso de conducir. Hay que abordar de una vez por todas el tema de la calidad, el de la seguridad laboral y el de la calidad profesional de los examinadores de Tráfico, porque toda la pedagogía sobre el carnet por puntos, la seguridad en carretera, la observancia de las precauciones en las señales de tráfico, en las limitaciones que todo buen ordenamiento conlleva, no se verá reflejada de origen en la obtención del carnet de conducir si no tenemos resuelta la estabilidad de los examinadores de Tráfico. Dicho esto, es la vinculación inmediata de todo el aspecto competencial de los examinadores de Tráfico, que no pueden ser un colectivo humano aleatorio, flotando en una especie de limbo administrativo en el que ni son funcionarios ni dejan de serlo y que, sin embargo, tienen capacidad para dictaminar si un ciudadano recurre a ese servicio. Pocos ministerios tienen el recurso de la ciudadanía como es la obtención del carnet de conducir, que hoy se ha transformado no en un bien social sino en un bien laboral, en un requisito imprescindible, ya que cualquier anuncio de una empresa para contratar personal de calle exige tener el permiso de conducir. Por tanto, es un instrumento para conseguir la estabilidad laboral.

Otro tema en el que sería importante incidir, porque les interesa desde todos los puntos de vista, profesionales y empresariales, son las escuelas particulares de tráfico, lo que se llama en este documento entidades particulares de las escuelas de conducir para la enseñanza y la obtención del carnet de conducir. Es un punto neurálgico. Me consta, por las conversaciones que ha tenido mi grupo, y yo personalmente, con el presidente de la Federación de Autoescuelas de España, la predisposición favorable, ya que, como he dicho, les va en ello su profesionalidad y el sentido empresarial que deben tener, sobre todo para el reciclaje. En el Plan estratégico de seguridad vial debe insistirse en la reeducación de los conductores que al perder por acumulación de puntos restrictivos el permiso de conducir, deberían tener resuelto en todo el territorio nacional la selección de las escuelas de conducir.

No quiero, señor ministro, incidir en otras cuestiones que veo muy detalladas en la información que nos ha facilitado sobre este plan estratégico, para no actuar en un tema que debe ser lo suficientemente serio. Sobre este plan de acciones estratégicas claves le he señalado solo esos puntos neurálgicos fundamentales desde examinadores, hasta la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, pasando por las escuelas de conducir. Esto me hace valorar muy positivamente, por la amplitud de los datos que se nos han facilitado sobre los distintos puntos en que se va a incidir que lo veamos a lo largo de su ejecución, y, como vuelvo a decir, por un mínimo de seriedad, no quiero hacer improvisación de juicios de valor que no serían sostenibles desde un análisis objetivo. Debemos felicitarlos todos por este tema. Le hago el reconocimiento de esta magnífica labor por este plan de acciones concretas, porque por primera vez se está bajando de teorías a aspectos prácticos. Esperemos

que en este período 2005-2008, en que se cifra el calendario del Plan estratégico de seguridad vial, la aplicación de las acciones estratégicas claves nos permitan hacer en el futuro inmediato una valoración. No tengo más que reiterar este reconocimiento y felicitarlos por disponer de un plan estratégico con esta concisión y detalle, que es el que va a permitir unas garantías de actuación y de seguridad.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra el señor Olabarriá.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Señor ministro, muy agradecido por su información, que ha sido no solo ilustrativa sino atractiva en este último documento que hemos pedido visionar, que es más que un anuncio, es casi un cortometraje que podría competir en concursos internacionales. Quiero felicitarle porque ese tipo de actuaciones son particularmente relevantes. Esas campañas divulgativas tienen un efecto preventivo innegable. Todo lo que se haga en este ámbito es poco.

Con relación al carné por puntos, señor ministro, usted sabe que mi grupo, usted y su Gobierno mantenemos discrepancias de naturaleza competencial que desgraciadamente no están resueltas. Solamente quiero manifestar la esperanza de que estas discrepancias no perturben la colaboración interinstitucional o la colaboración en este caso entre el Ministerio del Interior y el departamento de Interior del Gobierno vasco, porque la colaboración interinstitucional también es un mecanismo fundamental de actuación tanto en el ámbito preventivo como posteriormente en el ámbito punitivo o en el ámbito sancionador. Hay temas pendientes a los que yo no renuncio. Mantengo una esperanza quizás un tanto utópica o rayana en la ingenuidad rousseauiana, por qué no decirlo, señor ministro, sobre conflictos competenciales que yo creo que todavía se pueden resolver. Parece increíble que todavía se reconozcan competencias sancionadoras de naturaleza pecuniaria a la Policía autonómica vasca pero no la competencia consistente en la privación del carné de conducir; que no se reconozca un registro de infractores en las comunidades autónomas, cuando hay comunidades autónomas diversas que tienen incluso competencias exclusivas en materia de tráfico, y policías integrales que poseen todas las competencias y registros, además fácilmente intercomunicables a través de los medios telemáticos; paradojas como el no reconocimiento de permiso para la conducción de ciclomotores cuando, sin embargo, algunas de estas comunidades autónomas tienen reconocido el permiso para la circulación de camiones de siete ejes —es una paradoja que está todavía sin resolver y que también es difícil técnicamente de comprender—; la acreditación de condiciones psicológicas para conducir, competencia que tiene reconocida afortunadamente para ella la Comunidad Autónoma catalana, pero que no se reconoce —desconocemos por qué razón— a otras comunidades autónomas que tienen el mismo título competencial

o similares títulos competenciales; la autorización para centros formativos... En definitiva, no es el momento de dilucidar ahora un debate competencial, señor ministro, y yo apelo a la colaboración, porque no es solo un problema de todos, un problema de todos los ciudadanos —hay que apelar a la responsabilidad ciudadana—, sino también de las administraciones. Vivimos en un estado plurinacional y hay administraciones que inciden y que actúan en esta materia. Yo le pido que, a pesar de estos problemas de naturaleza competencial, la colaboración con las administraciones autonómicas sea fluida y sobre todo eficiente porque es la mejor forma de resolver este problema. Esta sería la primera inquietud que me ha servido —yo no sé si rayando en el fraude reglamentario, señor presidente— para reproducir algunas de las inquietudes y, sobre todo, renuencias o reservas que tenemos respecto al carné por puntos, que solo son de naturaleza competencial. Nosotros creemos en la filosofía que inspira este proyecto de ley, de la que se dice que tiene un fundamento axiológico no punitivo, pero es difícil considerar que no es punitivo privar a una persona de sus puntos por la comisión de infracciones. Veremos si algún día el Tribunal Constitucional se tiene que pronunciar sobre la fundamentación o naturaleza jurídica de la norma y convalida la idea de que no es punitiva y solo es educativa, pero, bueno, estamos hablando de futuribles.

En relación con sus explicaciones, solo le haría varias preguntas concretas sobre cuestiones que me gustaría saber si forman parte de las 182 acciones que están previstas o consignadas en el plan estratégico que usted ha mencionado. Usted habla de tolerancia cero y me gustaría saber cómo se manifiesta o cómo se vincula hacia los conductores jóvenes de fines de semana que discurren por las llamadas rutas del bakalao y que incrementan de forma tan notable los fines de semana las lacerantes estadísticas de muertos en la carretera. Además de fácil identificación, incluso auditiva, dado el tipo de música y las características de los vehículos que utilizan, ¿qué tipos de medidas hay para una fenomenología sobre la que no se percibe, por lo menos a simple vista, pero tampoco en las estadísticas que yo he podido comprobar de diversos Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, una disminución del número de practicantes de esta vamos a llamar eufemísticamente actividad de ocio de fin de semana?

Veremos, a ver, señor ministro, qué medidas específicas hay con relación a la disminución del abrumador volumen de camiones que circulan por nuestras carreteras, camiones de grandes dimensiones, camiones de origen extranjero que hacen rutas transnacionales y que, cuando las condiciones climatológicas son adversas, constituyen objetivamente un riesgo potencial, al que se añade el problema de fatiga de los chóferes o conductores, el fácil fraude de que cuando se transcurre a través de varios países se puede conducir superando los requerimientos horarios que tienen estos conductores en relación con las horas de trabajo de conducción, la

falsificación de tacómetros, en cuanto a los límites de velocidad, y evitar esos llamados efectos tijera, deslizamientos, accidentes provocados por los camiones, que son numerosos en términos porcentuales con relación a la totalidad de los siniestros producidos en fin de semana pero también en momentos muy puntuales como la descarga de los grandes superpuertos, por ejemplo, de mercancías, que suelen coincidir con determinados días de la semana, en donde la acumulación de tráfico de gran volumen, particularmente de camiones, es notable o se incrementa mucho. ¿Usted sabe que en otros países ya se están buscando rutas alternativas para este tipo de mercancías como las rutas marítimas, la potenciación de mecanismos como los trenes y otro tipo de procedimientos para sacar, vulgarizando la expresión, camiones de la carretera? Convivir con tal volumen de camiones en algunas carreteras es en sí mismo un peligro que hay que prevenir, señor ministro. Me gustaría saber, dentro de todas estas acciones, cómo podemos aligerar el volumen de vehículos de estas características que tienen unas dimensiones espectaculares, a los cuales a veces es materialmente imposible incluso adelantarse, que cuando las condiciones climatológicas son adversas, van muchas veces en una situación de conducción que realmente provocan peligro objetivo y tensión a los que intentan circular y que, en definitiva, constituyen un problema.

Otra de las medidas sobre las que me gustaría conocer con algún pormenor qué tipo de actuaciones tiene previsto el ministerio es el cumplimiento de las normas de tráfico con carácter general tanto en vías urbanas como en vías no urbanas de los ciclomotores, particularmente de los que conducen ciclomotores para realizar trabajos de mensajería. No me gustaría identificar a ningún colectivo profesional o aglutinado por el ejercicio de determinada actividad profesional, pero me da la impresión de que en este momento hay una cierta laxitud en el cumplimiento de las normas, por no utilizar otra expresión, en los profesionales que se dedican al transporte de mensajes o de cargas usando vehículos o ciclomotores. Yo creo que requiere una atención específica. No hay nada más que ser un buen observador circulando por las calles para saber cuál es el nivel de cumplimiento de las normas de tráfico no de todos, pero sí de muchos muchachos jóvenes que trabajan en esta actividad profesional que es la mensajería utilizando el ciclomotor.

Señor ministro, otra de las preguntas sería sobre la investigación de organizaciones que sabemos que proporcionan carnés de conducir falsificados o carnés de conducir extranjeros no homologados o no homologables por las autoridades del Estado español. No son pocos ni son pocas las organizaciones que se dedican a este tipo de tráfico, no son pocas las detenciones donde se percibe sorpresivamente que la persona que está conduciendo utiliza un carné de conducir falsificado o un carné de conducir obtenido en circunstancias sorprendentes o anómalas en un país extranjero, países

extranjeros muchas veces de difícil ubicación incluso en el mapa del mundo, y es una fenomenología que convendría atender. También quisiera conocer el porcentaje y la actuación contra los conductores que no han suscrito el seguro obligatorio necesario para poder conducir por nuestras carreteras, que en términos porcentuales no son pocos. Usted no se ha referido a estas actuaciones y a mí me parecen particularmente pertinentes todas ellas. Acabo con una en concreto, señor ministro, sobre la que mi grupo está particularmente interesado, que es una reflexión que me ha parecido particularmente sugestiva, se lo digo, e interesante, y es la aplicación de los planes de prevención o de los mecanismos de la legislación de prevención de riesgos laborales a los conductores profesionales. La aplicación de la legislación de prevención de riesgos laborales a los conductores profesionales supone deslizar la responsabilidad pecuniaria, cuando se comete una infracción en materia de riesgos laborales, al empresario o al contratista o al subcontratista. Me gustaría que se dilucidara o se determinara bien que esta traslación de la responsabilidad pecuniaria al empresario, al contratista, al subcontratista, a los que la Ley de prevención de riesgos laborales determina como sujetos activos de la infracción cometida, se haga siempre que no se pueda comprobar —porque no es fehaciente— que el conductor que ha sufrido un siniestro o ha sufrido un accidente no es un conductor que haya conducido temerariamente, que haya conducido con infracción de la normativa de tráfico, en definitiva, que la responsabilidad sea personalmente imputable al conductor, no al empresario, no al contratista, no al subcontratista. La legislación de prevención de riesgos laborales es muy tuitiva, es muy protectora con los trabajadores; prácticamente en todos los casos traslada la responsabilidad pecuniaria, la responsabilidad de la infracción al empresario o al contratista o subcontratista. Pero en este caso nos encontramos con una profesión muy peculiar en que la responsabilidad muchas veces se puede personalizar en casos de conducción temeraria, en casos en los que se produzca una conducción con infracción de las normas de tráfico, etcétera. Me gustaría que por lo menos esta aplicación de la legislación de prevención de riesgos laborales sea consensuada con los interlocutores sociales, con los responsables del sector, pero también con los partidos políticos, porque la legislación laboral, con carácter general, no es de fácil traslación a la fenomenología del tráfico, que es la que en este caso estamos analizando. Este es un problema que también me preocupa, desde la perspectiva conceptual, que no es irrelevante, por otra parte, señor ministro.

Dicho esto, señor presidente, quiero agradecer al señor ministro lo ilustrativas que han resultado sus palabras y, sobre todo, lo ilustrativos que han resultado los documentos videográficos que hemos visto. Solo me resta desear que cumplan la función para la que han sido configurados o concebidos, que es reducir los

amplios índices de accidentalidad, de siniestralidad y desgraciadamente de muertes en nuestras carreteras. Ojalá entre todos seamos capaces de conseguirlo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Señor ministro, me sumo también a la bienvenida a la Comisión y al agradecimiento por su exposición sobre el plan estratégico y el programa del carné por puntos. Es una coincidencia porque nuestro grupo ya había solicitado su comparecencia sobre el plan estratégico; es decir que de alguna forma concurren las posturas.

Estamos de acuerdo en que se han reducido los accidentes, en el análisis que nos hace de la minoración que ha habido en 2004-2005 y en lo difícil que es hacer proyecciones en estas estadísticas, porque estamos hablando de una realidad cambiante, de un parque de vehículos que aumenta de forma exponencial, al igual que los conductores. Es decir, es positivo que nos recuerde que en 2004 hubo 529 muertos menos y 193 en lo que llevamos de año. También nos ha hablado del resultado de los sistemas de control. Se conocen los puntos negros, supongo que también se conocen los que tienen alta densidad de tráfico y en los que sistemáticamente se sobrepasa la velocidad o los que por estar en determinadas ubicaciones urbanas son propicios a la conducción bajo los efectos del alcohol. ¿Tiene alguna evaluación el señor ministro de estos puntos de carretera? Veo en el diario *El País* de hoy que se señalan unas carreteras en las que se marcan los tramos peligrosos y se dice que 15 tramos de carreteras y autopistas de Cataluña registran el 15 por ciento de los accidentes de motos de esta comunidad. ¿Tienen ustedes una evaluación estatal de este plan? Esto está relacionado con los 500 radares fijos que nos ha comentado que se van a implantar más 300 móviles. Nuestro grupo está a favor de este control y de que en estos puntos conflictivos haya una atención especial, es decir que exista una preferencia de radares o de controles de vigilancia en los puntos negros, en los puntos de alta densidad de tráfico, en los puntos de determinadas concentraciones urbanas donde hay zonas de ocio. Hay que exteriorizar en estos puntos el sistema de control de forma que los ciudadanos vigilados, que realmente están viendo que hay zonas de radares en las que —aunque se discute— se va a determinada velocidad aunque sean zonas de bajo tráfico, sientan el control proporcional o paralelo —la coordinación de la que se nos hablaba por parte del ministerio— en esas zonas donde hay más conflictividad. Así se sentirá mejor el control de tolerancia cero de que nos hablaba el señor ministro, de manera que se vea la voluntad, primero, de que el ciudadano cumpla determinadas normas y, segundo, que la Administración sienta que es necesario cumplirlo. ¿Hay alguna línea de evaluación y seguimiento del programa estratégico?

Nuestro grupo ya planteó el carné por puntos en el año 2001. Estamos de acuerdo en la presentación que ha hecho y que nos ha parecido adecuada. Esperamos que de aquí al mes de junio la primera fase de esta presentación tenga la potencia que necesita. Y lo mismo que con los radares, pensamos que la eficacia, los resultados del carné por puntos no se verán hasta dentro de uno, dos o tres años. El sentimiento de la pérdida del carné no va a ser inmediato, como sucede ahora que te sancionan y o pagas la multa o te quitan el carné; es decir que hay una pérdida gradual de puntos durante dos o tres años. La experiencia en otros países, que usted nos citaba, es que la pérdida del carné por puntos no se va a notar hasta pasados unos meses. Por tanto, creemos que en estos momentos tiene la máxima validez el hecho de que por parte del ministerio se realicen en este Parlamento comparecencias cada semestre para el buen seguimiento de las normas. Si lo hacemos así seremos capaces de convencer a la ciudadanía, a los conductores de que el sistema es válido y que estamos persistiendo en estos sistemas de control. Creemos que también nos queda tiempo para insistir en las soluciones. Señor ministro, me gustaría que nos explicara las previsiones que tiene para preparar los grupos de examinadores, de acuerdo con la disposición adicional segunda de la Ley 17/2005, que nos dice que las medidas deberán hacer posible que se alcance el nivel requerido de formación académica y un mayor grado de profesionalización y especialización de los empleados públicos que se dediquen a la investigación de accidentes de tráfico y a los examinadores. Entendemos que es un colectivo que de alguna forma está pidiendo un reconocimiento y una mejor coordinación en la ley, por lo que nos gustaría saber qué ideas existen a este respecto en el ministerio.

Algunas conclusiones de los estudios realizados por el Real Automóvil Club hablan de la necesaria coordinación con las fuerzas municipales. Quisiera saber si ha previsto el ministerio algunos cursos de formación o algunos encuentros con los agentes municipales para tratar sobre esta coordinación de la que nos hablaba en la implantación del carné por puntos, en la implantación de los servicios de asistencia a los ciudadanos, para que el 112 sea prácticamente un solo número al cual puedan acudir y no haya problemas de coordinación en cuanto a si es el Samur, la Policía urbana, la Guardia Civil, la Ertzaintza o los Mossos d'Esquadra los que tienen que acudir para que la gente se sienta atendida. De la misma manera que intentamos controlar que haya una eficiencia en la conducción, porque es algo que necesita un seguimiento, los ciudadanos deben sentir que la evaluación de los resultados, el servicio de asistencia a las víctimas más el servicio de vigilancia está coordinado sin problemas de competencias.

Dentro del plan me gustaría hacerle otras preguntas sobre las medidas de detección y supresión de puntos negros, donde hay mayor número de accidentes. También quisiera conocer las acciones destinadas a la mejo-

ra de la seguridad vial para motoristas —reitero aquí— recubriendo las barreras agresivas de IPN y manteniendo constante el asfalto; la posibilidad de afrontar una revisión integral de la señalización vial con el fin de ajustarla a las necesidades informativas del usuario y también las medidas para conseguir un acuerdo entre las empresas de asistencia en carretera, las grúas y las aseguradoras, al objeto de garantizar la adecuada prestación del servicio, así como el mantenimiento de la seguridad vial en el conjunto del territorio nacional. Un tema mucho más reciente pero que parece que es elemento de descontrol o al menos de distracción por parte del conductor es la progresiva aparición de navegadores. Ya se anuncian con mucha facilidad, hay precios muy competitivos, son desmontables, no se montan en el punto idóneo que ha prescrito el fabricante, no tienen la pantalla en un sitio coordinado y posiblemente sean un elemento de distracción. ¿Tiene el ministerio analizada la incidencia de este problema, la posibilidad de esta distracción y alguna previsión sobre esta cuestión cara al futuro?

Estas son, señor ministro, nuestras preguntas. Quisiera agradecerle nuevamente su comparecencia por la información que nos ha facilitado y esperamos contar dentro de pocos meses, ya a punto de poner en marcha el carné por puntos, con una nueva comparecencia del ministro para ver cómo reiteramos este programa tan básico para la seguridad de nuestros conductores.

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

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA:** Bienvenido, señor ministro, a la Comisión. Viene usted, en estos tiempos de buenos deseos, con el Plan Estratégico de Seguridad Vial debajo del brazo. A la segunda ha sido la vencida. Ya esperábamos hace dos meses que se presentara pero en aquel momento nos quedamos con las ganas. Como digo, es tiempo de buenos deseos y, desde luego, no por eso el Grupo Parlamentario Popular va a dejar de tener los mejores deseos hacia todo aquello que venga a tratar de mejorar la seguridad vial en España, porque falta nos hace y al final es un asunto por el que todos trabajamos. Hemos tenido ocasión de conocer el plan hoy mismo con la presentación que usted ha hecho. Quizás hubiera sido mejor que lo hubiéramos podido conocer unos días antes para hacer un debate más a fondo y aprovechar esta comparecencia para explicar lo que realmente pensamos de todos y cada uno de sus apartados, pero no ha podido ser así y ya lo haremos, sin ninguna duda, porque esa es nuestra responsabilidad. En cualquier caso, nos da la impresión de que el plan no tiene por qué no ser estupendo. Hay numerosa doctrina sobre el asunto. Hay países que ya lo están ejecutando e incluso hay resultados de algunas actuaciones. No tenemos por qué pensar que este plan no haya tenido en cuenta todo eso y que, por tanto, sea sin ninguna duda un buen plan al que deseamos el mayor de los

éxitos. De todas formas usted sabe cuál es nuestra preocupación, porque lo hemos dicho en numerosas ocasiones, y es el cómo. El qué ya lo sabemos, cuáles son las circunstancias, cómo se combate la inseguridad vial, pero no cómo se va a llevar a la práctica este plan y sobre todo cuáles van a ser sus órganos de control. Ya sabemos que al final será una comisión interministerial de seguridad vial, donde estará la Vicepresidencia del Gobierno, la que supervisará las actuaciones con carácter anual. Es decir, ustedes ya renuncian claramente al compromiso electoral de la agencia nacional de seguridad vial. Ya nos parecía a nosotros porque no hablaban ustedes de ella en ningún momento y tampoco querían que se hablara porque nosotros presentamos una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado para que se financiara la puesta en marcha de ese órgano coordinador con capacidad ejecutiva directa para implementar los planes de seguridad vial y la verdad es que fue rechazada sin más explicaciones. A nosotros nos sigue preocupando, nos parece que el tema es de la suficiente importancia como para que hubiera un órgano responsable con capacidad ejecutiva directa para llevar el plan a la práctica. Es una política muy compleja en la que se necesita coordinación, usted lo ha dicho, entre diversos ministerios. Mirando por encima el plan en este tiempo, aparece el Ministerio de Economía, el de Sanidad, el de Educación e incluso el de Agricultura y el de Justicia, si me apura y, por supuesto, el de Interior, pero también los ayuntamientos, las administraciones autonómicas. Por tanto, desde el Grupo Parlamentario Popular creemos que es necesario un referente muy claro ante el que haya que responder si verdaderamente se quiere uno comprometer con una política de seguridad vial y, a la vista del plan, nos parece que ese paso no se da. Va a gestionar el plan el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que es un órgano que está dentro de la Dirección General de Tráfico. Es cierto que en el comité director está el director general de Tráfico, pero en un plano de igualdad administrativa con los demás directores generales que también tienen que tomar cartas en el asunto y que si hubiera una autoridad superior o, como he dicho muchas veces, el director general de Tráfico tuviera un mayor rango, por ejemplo una Secretaría de Estado, sería más fácil actuar administrativamente. Por tanto, esa es la gran duda que nos queda porque se encarga a la Dirección General de Tráfico que sea la última responsable de un plan que es complejo. A la vista de las circunstancias, la verdad es que en el tiempo que llevamos de legislatura detectamos problemas de gestión en la Dirección General de Tráfico que hemos dicho ya muchas veces. Nos parece que sería bueno que previamente la Dirección General de Tráfico estuviera en posición de cumplir con sus propios objetivos para embarcarse en otros de esta complejidad. En fin, ya ve usted lo que pasa en la Dirección General de Tráfico: el éxodo de algunos funcionarios que se van porque no se sienten útiles y los ceses que se producen, entre otros, y de forma llamati-

va, el del director general de Seguridad Vial. Ustedes nos dicen que la seguridad vial está estupendamente y que se está trabajando mucho y, sin embargo, cesan al subdirector general, lo cual parece que es una paradoja porque la verdad es que esa explicación de que llevaba mucho tiempo nos parece que va en contra de la importancia de la experiencia que todos los que vamos teniendo alguna edad valoramos cada vez más, y además nos parece que es un dato objetivo. Por tanto, creemos que primero hay que arreglar los problemas de la Dirección General de Tráfico. Fíjese que ya hasta se han limitado los cupos para que las autoescuelas puedan presentar alumnos para que se examinen porque faltan examinadores, que no hay más que ir por la Dirección General de Tráfico para que a uno le repartan un papelín como éste en que ya se ofrece gente para hacer las gestiones tan complicadas de la Dirección General de Tráfico por 40 euros, y dice: Cualquier gestión y además vamos a su casa y le recogemos los papeles; renovación, pago de multas. No parece que este sea un síntoma de calidad de prestación de servicio público. Por consiguiente, embarcar a la Dirección General de Tráfico en otras cosas puede ser difícil.

Hablamos todos de la necesaria formación desde pequeños en los temas de seguridad vial, de la educación vial, pero probablemente dentro de sus competencias el Ministerio del Interior tendría que preocuparse más de la formación de conductores. El sistema de formación de conductores ya sabemos cuál es. Es decir, hay unos examinadores que tienen, por cierto, unas amplísimas competencias porque no solo examinan a los aspirantes sino que también tienen que inspeccionar los centros médicos de conductores, los vehículos que transportan mercancías peligrosas y las autoescuelas y que, sin embargo, no tienen un estatuto propio y que últimamente, porque faltan, se está improvisando y se están haciendo cursos de formación sin la debida solvencia. Dentro de la escala de puestos de trabajo de la Dirección General de Tráfico, los llamados instructores de tráfico son, de acuerdo con la ley —porque son órdenes ministeriales publicadas en el Boletín Oficial del Estado las que lo establecen—, los responsables de la formación de los examinadores y tienen una escuela en Móstoles donde hay los medios adecuados para que esa formación se lleve a cabo. Sin embargo, la verdad es que, por hablar de una manera coloquial, la Dirección General de Tráfico está pasando absolutamente del centro de Móstoles, está organizando cursos en lugares donde no se tienen los medios que se tienen en la escuela de Móstoles y no están siendo examinados por instructores sino por otros examinadores. En el fondo parece que el Ministerio del Interior no se está tomando en serio la formación de los conductores y nos parece que para hablar de temas mayores hay que empezar precisamente por ahí. Nos parece que los examinadores —y lo han dicho prácticamente por unanimidad todos los grupos parlamentarios— tienen derecho, de acuerdo con la labor que cada día realizan y que ellos más

que nadie conocen, a que se les profile esa escala técnica ejecutiva a la que aspiran y que facilite su reciclaje, su formación y también el respaldo de la responsabilidad que asumen, porque tampoco parece que tengan mucho tiempo ni para inspeccionar los centros médicos de reconocimiento de conductores ni las autoescuelas ni esos vehículos a que antes me refería que llevan mercancías peligrosas. Eso es muy importante para la seguridad vial y es una cosa del día a día de la gestión del Ministerio del Interior. Nos parece que se está llegando a una pérdida importante de capital humano dentro del organismo del Ministerio del Interior que se encarga de la seguridad vial y que habrá que darle una solución. Nos parece que hay que vertebrarla más dentro de la propia dirección general para que se puedan prestar los servicios adecuados y que hay que evitar determinadas prácticas. Los grupos que se están organizando de una forma tan aficionada para gestionar cosas ante la Dirección General de Tráfico, que parece que son muy difíciles, no debían existir. Igualmente nos preocupa la situación de los centros médicos de reconocimiento de conductores. Nos gustaría saber qué opinión tiene el ministro del Interior sobre el papel que desempeñan en el esquema de la seguridad en el tráfico, qué tipo de controles e inspecciones realiza el ministerio en esos centros, con qué frecuencia, con qué habitualidad, si se aplica la norma y hay centros que son sancionados por no cumplir con lo que marca la ley que tiene que ser su trabajo, porque sabemos que hay múltiples denuncias presentadas ante los órganos del Ministerio del Interior por la inseguridad que produce al ciudadano la bajada de calidad que se ofrece en estos centros sin que haya aparente reacción por parte de la dirección general. En lo que se refiere a la gestión de tráfico el Ministerio del Interior —ha sido noticia en Telemadrid y en el *Diario de Noticias* de Álava—, se produce también con respecto a estos centros de conductores una situación bastante inusual y que no debe ser la que se generalice y es que hay grupos organizados que se van a las proximidades de las jefaturas de tráfico o en Madrid mismo que de alguna manera —y espero que la palabra no le parezca excesiva— cogen del brazo a las personas que salen y las intentan llevar a determinados centros, lo que parece muy poco serio y muy poco adecuado para un país industrial y del primer mundo. Eso unido a que como son centros cuyos precios están liberalizados, al final, compiten y lógicamente el ciudadano va a aquellos que le suponen un menor coste económico, que son precisamente los que no prestan el servicio adecuado; es decir, los que no tienen a los profesionales que exige la ley, los que simplemente se limitan a rellenar el impreso y a pasarlo como un trámite y no hacen ese examen que podría ser tan importante porque tienen unos centros donde la agudeza visual o determinadas circunstancias que pueden influir en la conducción pueden ser detectadas perfectamente. Por tanto, nos preocupa la situación de esos centros y queríamos saber qué opina el ministro del Interior y qué se puede hacer

para que verdaderamente cumplan el papel para el que están establecidos.

La coordinación entre los ministerios no se produce en lo que respecta a los quitamiedos. También lo ha dicho algún grupo parlamentario. Es un tema grave. Sin embargo, estoy seguro de que el Ministerio del Interior tiene una preocupación enorme porque a todos nos llegan permanentemente correos explicándonos la magnitud del problema y asociaciones de motoristas y de diverso tipo relacionadas con la seguridad vial vienen a vernos y seguro que van también a ustedes porque es un problema real y, sin embargo, no se soluciona. Nosotros intentamos ayudar presentando una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado y tampoco fue atendida.

En cuanto a políticas concretas, hay dos fundamentales. Respecto a la instalación de los radares fijos, la verdad es que allí donde se colocan y deben estar situados parece que funciona y funciona bien, con mucha prudencia, porque, por ejemplo, los ingleses que nos llevan alguna ventaja en este tema para hacer sus análisis tardan cinco años y tratan de situar estos radares fijos en aquellos lugares donde se producen víctimas, es decir, en puntos negros y encima del punto negro, incluso consideran que en aquellas zonas donde no hay un sitio concreto sino una recta de 3, 4 ó 10 kilómetros que es peligrosa en sí misma, es decir, un tramo de concentración de accidentes, son más útiles los radares móviles. Sin embargo, en España estamos instalándolos donde podemos, porque tampoco hay infraestructuras y se nos dice que se instalan en los sitios más cerca de donde hay que instalarlos, no donde hay que instalarlos. Además, en las carreteras convencionales, en aquellas que no dependen del Gobierno central y donde podía haber acuerdos con comunidades autónomas y diputaciones para fomentar que se instalen esos radares fijos, también se nos dice que ya decidirán las autoridades locales o autonómicas dónde los instalan. Parece que no hay mucha discusión. Hay que instalarlos donde científicamente —y digo científicamente porque ya está demostrado— pueden evitar que se produzcan víctimas. Por ejemplo, en Extremadura —por referirnos al lugar que bien conoce el señor Mayoral—, de los cuatro fijos que yo tengo conocimiento que están instalados tres están en unos sitios con una pendiente muy pronunciada donde parece que no hay un número excesivo de accidentes; parece que se va más a la caza de aquel que se le va un poco el pie en una bajada pronunciada y donde no se ha producido hasta el momento un número importante de accidentes que allí donde se producen.

En definitiva, señor ministro, nosotros deseamos que el plan tenga los mejores resultados. Colaboraremos en la medida de lo posible y nuestra forma de colaborar es intentando contarle lo que nos parece que no está bien y que es mejorable. Es lo que hemos intentando hacer. Lo mejor que podemos hacer, sin ninguna duda, ya que

estamos en este tiempo, es tener los mejores deseos para el año próximo y que sea mejor que este.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Bienvenido, señor ministro, una vez más. Lo digo porque en esta etapa, en este tiempo tan breve de funcionamiento de la Comisión de seguridad vial, podemos decir que casi se ha convertido, señor ministro, en un habitual en esta Comisión, lo cual es un cambio no voy a decir histórico porque no es momento de exageraciones, pero un cambio bien evidente respecto a otros planteamientos y a otros momentos. **(El señor vicepresidente, Jiménez Pérez, ocupa la Presidencia.)** Usted, el director general y la subsecretaria tienen una participación activa, una permanente presencia de explicación de las distintas políticas que se están realizando en el Ministerio del Interior, un ministerio que todos sabemos que tiene amplísimas y delicadísimas responsabilidades, donde siempre puede haber un pretexto para dedicar más atención a unas políticas que a otras. Tuvimos la sensación en otras etapas de que todo lo tapaba una determinada lucha terrorista, mientras que otras políticas quedaban desatendidas, no digamos nada la de seguridad ciudadana y desde luego la de seguridad vial. Evidentemente, esto se ha corregido y las políticas de seguridad que afectan a los ciudadanos podemos comprobar cómo están atendidas lo más equilibradamente posible en función de las exigencias de cada una de ellas. Eso pone en evidencia la existencia de un compromiso y sobre todo la existencia de una política de seguridad vial. Por fin existe una política de seguridad vial, señor ministro, y yo creo que esto viene demostrado fundamentalmente por los resultados y los datos que S.S. ha puesto sobre la mesa. Prueba de ello es el hecho de que se hayan salvado —voy a expresarlo en esos términos— 658 vidas en el año 2004 y en el año 2005 se pueden haber salvado 193 vidas. Es evidente que el primer impacto de una nueva política de seguridad vial tiene un efecto, quizás por la novedad, y luego se requiere el desarrollo de políticas sostenidas como las que estamos viendo que se van a desarrollar y fundamentalmente por la exposición que ha hecho el señor ministro del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Al fin podemos decir también que existe un Plan Estratégico de Seguridad Vial, y me voy a referir particularmente a esta cuestión. Es un ámbito en el que se mueve el 50 por ciento de la población española, porque España tiene en este momento 44 millones de habitantes y hay 22 millones de conductores. Por tanto, estamos hablando de una política de una extraordinaria dimensión que, pese al carácter secundario que hasta la fecha ha tenido, tiene la importancia de que afecta al 50 por ciento de la población española: 22 millones de conductores que concurren en las vías urbanas y en las carreteras y que

requieren obviamente el desarrollo de una política concreta, amplia y tan dimensionada como aparece en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Las cifras demuestran que nos hemos acercado en 2004 a la media europea en lo que se refiere al número de muertos por millón de habitantes. Esto quiere decir que ese objetivo que se marca esta política de reducir el 40 por ciento de fallecidos es posible realizarlo. La media europea está en 105 muertos por millón de habitantes. En el año 2003 en España hubo 132 muertos, según la exposición que ha hecho el señor ministro, y en el 2004 hubo 110 muertos, lo que quiere decir que nos separaban cinco en relación con la media europea. Puede ser que en este momento haya habido un ligero retroceso. La transparencia en la política que se está desarrollando, hablar de la realidad —cosa que no ocurrió en otras circunstancias— y no tratar de hurtarla es un ejercicio muy sano para que la ciudadanía española tome conciencia de que, aparte de la responsabilidad de una tarea muy importante que hacer, tiene la resolución de este grave problema. El cambio es posible y la resignación que se ha practicado en otras etapas es una mala política porque conduce a la ocultación y a la permanencia del problema sin que exista debate ni información suficiente para abordarlo, lo que en este momento creo que sí ha ocurrido. Repito que la seguridad vial me parece, por lo que ha expuesto el señor ministro, una auténtica prioridad del Gobierno y lo demuestra la exposición que ha hecho sobre la creación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que desde luego el anterior Gobierno del Partido Popular ni la imaginó; la Ley del permiso por puntos, que fue rechazada en su momento por el Partido Popular y el Plan de radares, que aunque el señor Souvirón ahora nos los exige el anterior Gobierno del Partido Popular ni se planteó poner radares en las carreteras. Por cierto, señor Souvirón, los radares a los que usted se refiere están en la N-V a la altura de Navalmoral de la Mata, como sabe el señor López Iglesias perfectamente; son radares que están puestos cuando el vehículo va cuesta abajo, puede coger impulso y una de esas bajadas termina en curva. Están muy bien puestos y felicito a quienes los han puesto en ese lugar porque es una pendiente muy pronunciada hacia abajo que termina en una curva que puede hacer descarrilar a cualquiera. En consecuencia, por lo menos en este punto, si tomamos esta cuestión como prueba demostrativa del acierto de la implantación de los radares en determinados sitios, felicitaría a quienes han puesto ese radar en Navalmoral de la Mata, y lo agradezco mucho porque soy usuario de esa carretera todas las semanas.

Podríamos hablar también de cosas que estuvieron negadas permanentemente en etapas anteriores, como son el incremento que ha habido en el número de agentes de la Guardia Civil, los planes municipales y la cuestión de los examinadores. Esta última venía constituyendo en el anterior Gobierno del Partido Popular un

permanente cuello de botella, una fuente permanente de disgustos y de protestas, no solamente de los propios examinadores sino de los usuarios. Cien examinadores más es una buena medida de alivio. No creo que el Ministerio del Interior la considere como la medida definitiva, pero es una medida de alivio importante tener en un año 100 examinadores más. Es una medida positiva y habrá que valorarla. Lo peor hubiera sido que el ministerio hubiera seguido, como antes, erre que erre que no hacían falta más examinadores.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial nos parece al Grupo Parlamentario Socialista una pieza sustancial, no solamente porque cumple el programa electoral sino también el mandato del programa de acción europea de seguridad vial. Es decir, nos integramos definitivamente en el ámbito europeo de lucha contra la siniestralidad y superamos, de una vez por todas, el plan de seguridad vial que se venía repitiendo y que era una pura yuxtaposición de elementos de distintas actuaciones de diferentes organismos de carreteras, de tráfico y de ayuntamientos de manera desordenada, acumulativa y desintegrada. Un plan estratégico quiere decir que sigue una estrategia, define y marca unos objetivos principales y unos secundarios, como nos acaba de relatar el señor ministro. El objetivo central es reducir el 40 por ciento del número de fallecidos y objetivos secundarios hay muchos. Quiero decir al señor Olabarría, que obviamente no ha tenido tiempo de leerse el plan estratégico, que alguna de sus preocupaciones en relación, por ejemplo, con las actuaciones sobre los jóvenes o el transporte pesado aparecen recogidas como objetivos fundamentales en la definición de la lucha en pro de la seguridad vial. Posiblemente S.S. no haya tenido ocasión de ver los antecedentes de los planes que se presentaban por anteriores gobiernos, pero estos objetivos constituyen una lección en cuanto a la definición de estrategias para el desarrollo de actuaciones integradas y transversales, configurando lo que deben ser. Por tanto, es un plan completo, integral, transversal y, desde luego, las actuaciones también son suficientes. Solamente se puede desarrollar una política cuando se tienen objetivos claros y la definición de programas en un ámbito estratégico bien definido.

Señor ministro, voy a hacer una breve referencia a lo que ha dicho S.S. sobre el calendario de la puesta en marcha del permiso por puntos, un programa de cumplimiento de un compromiso que admitieron las Cortes Españolas cuando aprobaron la Ley del carné por puntos. Por lo que hemos visto del desarrollo de las actuaciones mes a mes y por su integración de manera secuenciada y bien definida, esto es hacer bien las cosas y debe tranquilizar a la población porque va a estar perfectamente informada. En relación con el vídeo que acaba de exponerse, señor ministro, le tengo que decir una cosa: apúntense un 11, no voy a decir un 10. **(El señor Olabarría Muñoz: Un 12.)** No, con un 11 me conformo. Porque me parece que es un vídeo muy expresivo, muy bien hecho, muy transparente y que ade-

más da una lección rapidísima de lo que significa el carné por puntos y su implantación.

Finalmente, quiero recoger el espíritu navideño del que nos hablaba el señor Souvirón, que quizás él lo hacía con un poco de sorna o con ciertas reservas que no sé en qué se fundamentan, aunque creo que lo hacía con buena voluntad. El Grupo Parlamentario Socialista se siente satisfecho por lo que acabamos de escuchar esta mañana. Sabemos que habrá que esforzarse más porque el tema no está resuelto, lo cual también está bien claro. El año que viene debe ser fundamental en lo que se refiere a la lucha contra la siniestralidad. El año 2005 lo podemos considerar como de transición y el 2006 como de comienzo del afrontamiento final y con más armas de este problema. El Gobierno sabe que puede contar con el apoyo de este grupo parlamentario porque es el camino que todos queremos seguir. Mi felicitación, señor ministro, a S.S. y a su equipo que tanto están trabajando y que tanto tienen que hacer todavía para dominar esta cuestión tan perjudicial para el pueblo español.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a las preguntas tiene la palabra el señor ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Alonso Suárez): Les voy a responder por el turno en el que han intervenido.

El señor Mardones —lo digo para que conste en el «Diario de Sesiones»— manifiesta, como hace siempre, su preocupación por su tierra, por Canarias. Me pide desde un punto de vista más general que aumente los recursos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que es lo que estamos haciendo, como expuse en mi intervención, como estamos aumentando los salarios y también el dinero destinado a la productividad. Además, para facilitar la incorporación de los guardias civiles a este servicio, estamos reduciendo de dos años a uno el periodo de antigüedad necesario para que se pueda producir la incorporación a esa especialidad.

Señor Mardones, dada su preocupación por el número de examinadores, me gustaría decirle que durante el año 2005 se han cubierto siete plazas nuevas en Canarias y en 2006 se cubrirán otras seis nuevas vacantes de examinadores, con lo cual vamos a seguir mejorando sustancialmente la calidad del servicio que se presta a los ciudadanos de Canarias desde este punto de vista.

El señor Olabarría me ha hablado de algo en lo que estoy de acuerdo. Tenemos discrepancias competenciales, pero hoy no es la ocasión de poner encima de la mesa las discrepancias en cuanto a las competencias del Estado y la Comunidad Autónoma vasca. Lo importante cuando estamos hablando de víctimas mortales, de accidentes de circulación, de heridos graves, de heridos leves y de graves daños es la colaboración institucional, como usted apuntaba. Efectivamente, en este asunto tienen que colaborar el Estado, las comunidades autónomas, sobre todo aquellas que tienen competen-

cias porque disponen de policía especializada en materia de tráfico, y las corporaciones locales. La colaboración entre las instituciones que se reparten el poder territorial es un punto central en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Como decía bien el señor Mayoral, una vez que se lea el plan —lo que estoy seguro que va a hacer inmediatamente—, se dará cuenta del énfasis que pone en determinados temas. Es un plan flexible, que intenta tratar los problemas ajustándose mucho a la realidad de los mismos. Entre otras cuestiones, es un plan que pone mucho énfasis en el perfil de determinados conductores, que por diferentes circunstancias son conductores específicos: unos, los jóvenes y, otros, los conductores del transporte profesional, en particular de los camiones. El plan dedica mucho énfasis a las cuestiones relacionadas con los diferentes aspectos de la conducción de estos colectivos, entre otros a los que se dirige.

¿Cómo aligerar el tráfico de camiones? Es una cuestión que a mí me preocupa pero que excede de las competencias de esta Comisión, porque no solo entra en la regulación y en el control del tráfico de vehículos de motor sino en cuestiones como las carreteras que tenemos, cómo mejorar determinados puntos negros que existen en nuestras carreteras, cómo desdoblarse, etcétera, que pertenecen a otros departamentos ministeriales y, a veces, entran en el ámbito competencial de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales cuando son titulares de determinadas vías de circulación. De todas maneras, quede encima de la mesa que comparto la preocupación que usted tiene por el tráfico de vehículos pesados.

Los ciclomotores, tanto dedicados a mensajería como a reparto de comida a domicilio o a cualquier actividad por cuenta ajena, es un tema que nos preocupa. Es un fenómeno básicamente urbano que el director general de Tráfico ha tratado en las reuniones con diferentes entidades, sobre todo relacionadas con la Administración local de tráfico. Efectivamente, este es un tema que tiene mucha importancia. Además, no solo están los repartidores de comida o de correo, sino que en determinadas zonas del territorio nacional hay ciudades en las que, por su climatología o porque tienen asentada la costumbre de circular de esta manera mucho más que otras, el ciclomotor tiene una especial vigencia. Por ejemplo, en el este del país, en determinadas ciudades como Valencia o Barcelona, hay muchísimos más ciclomotores que en otras. Por esta razón nos estamos dirigiendo específicamente a todo ello.

Finalmente, me habla de una cosa en la que estamos trabajando seriamente desde un punto de vista más policial, que es la investigación de la falsificación de documentos de conducir, en particular de documentos de conducir extranjeros, que es más difícilmente detectable. Créanme que estamos poniendo mucho énfasis en esta cuestión.

El señor Grau, en nombre de *Convergència i Unió*, me ha hablado de los mapas de riesgo específico.

Tenemos una buena información al respecto que está a su disposición, como es lógico. Además, tengo que recordarle que uno de los aspectos del plan estratégico a los que me referí antes tiene que ver con la investigación y el análisis de las causas y las raíces de la siniestralidad, donde tiene cabida, entre otras cosas, la investigación y el análisis de los puntos específicos de riesgo. Hay un trabajo ya hecho a lo largo del tiempo que se va a seguir haciendo en el futuro. Estamos a su disposición para proporcionarle cualquier información que desee al respecto.

En cuanto a la posición de los radares a la que se han referido usted, señor Grau, y el señor Souvirón, tengo que dejar una cosa muy clara. La labor de la parte política del sistema de seguridad vial es procurar los recursos y mejorar la organización que haga posible, entre otras cosas, el mayor y mejor control de la velocidad por parte de los profesionales del sistema de seguridad vial. Estamos empeñados en esa política de aumento de los radares porque creemos que con ella estamos mejorando el control de la velocidad. Ahora bien, el lugar en el que se ponen los radares no lo deciden los políticos sino los profesionales de la Dirección General de Tráfico, con un criterio muy claro: se ponen donde es más beneficioso para el objetivo supremo que es reducir los accidentes de circulación. Esa es una decisión técnica en la que los políticos poco tenemos que decir.

Me habla también de formación de formadores. Todo lo que usted ha dicho me parece perfecto. El plan pone un énfasis muy especial en la formación de formadores y en la evaluación de la calidad del servicio. En nuestro país hay una buena red de formadores que hay que poner en valor y hay que capitalizar cuanto más, mejor, porque pueden prestar un buen servicio al ciudadano.

En cuanto a la colaboración con las policías municipales y autonómicas para la implementación del carné por puntos, ya se ha entregado un manual en el País Vasco, en Cataluña y me imagino que también en la Comunidad Autónoma navarra; lo comprobaré, pero en Cataluña y en el País Vasco, desde luego. También hay un manual pendiente de entrega pero ya elaborado para los ayuntamientos, para las policías locales, que tienen —luego me referiré a ello— importantes competencias en esta materia.

En relación con los motoristas, tengo que decirle a usted y al señor Souvirón, que han preguntado por las vallas de protección, que se ha aprobado un diseño de una valla segura para los motoristas y que la Dirección General de Carreteras tiene aprobado un plan progresivo para su instalación. Es decir, ya está elaborado pero es competencia de la Dirección General de Carreteras, dependiente de otro ministerio, aunque les informo sobre ello en la medida en que también es competencia del Gobierno de España.

Quedo a su disposición, señor Grau, y a la de todos sus compañeros para darles cualquier información puntual que quieran tener. He explicado aquí la lógica política del plan y las grandes líneas a través de las que se

articula este plan estratégico, que es lo que ustedes me demandan. Les daremos encantados cualquier explicación puntual o cualquier especificación en cuanto ustedes la recaben.

Señor Souvirón, gracias por admitir que es un buen plan y que es necesario. Creo que todos estamos de acuerdo en eso. Sin un buen planeamiento que tenga en cuenta periodos de tiempo significativos y actuaciones sistemáticas y meditadas es muy difícil conseguir resultados precisos y acomodar la actuación del poder público a su consecución. Los órganos de control del plan estratégico emanan de la comisión interministerial, que es obligada, porque en la seguridad vial está implicado fundamentalmente el departamento que yo dirijo, la Dirección General de Tráfico, pero no solo. También la Dirección General de Carreteras, el Ministerio de Fomento, determinados departamentos vinculados al Ministerio de Sanidad, el ministerio de Justicia —cuando hablamos de reformas legales que pueden tener que ver con la circulación y conducción de vehículos a motor, alcoholemia, etcétera— y el ministerio de Economía tienen algo que decir en esta cuestión, algunos de ellos mucho. Esa comisión interministerial será suficiente para generar la coordinación dentro del Gobierno y la coordinación política necesaria con otras administraciones, con las autonómicas y con las locales. Además, será suficiente —de eso nos encargaremos nosotros mismos en Interior— para generar la coordinación necesaria con las entidades y asociaciones de la sociedad civil, importantísimas para lograr que el plan se establezca y nos permita conseguir buenos resultados. Por tanto, no tenga preocupación a la hora de hablar de los órganos de control de este plan estratégico.

En contra de lo que usted dice, señor Souvirón, yo creo que la Dirección General de Tráfico, como servicio público, tiene una gestión de una calidad indudable, como demuestran objetivamente los resultados tanto de la gestión de los documentos como de la gestión informática, de la gestión en las oficinas y de la gestión de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en la calle, en las vías públicas. Por resumir mi opinión personal, contraria a la que usted expone, tengo que referirme, como hacía el señor Mayoral, a los resultados de la gestión, resultados medidos en términos de mejora objetiva y muy significativa de la seguridad vial. Hablaba, por ejemplo, de más de 700 víctimas mortales menos desde que los actuales responsables de la Dirección General de Tráfico se hicieron cargo de la gestión del tráfico en sus diferentes aspectos, lo cual acredita objetivamente que la gestión es buena. Y tengo que decir de todo corazón una cosa que me consta, que tanto la gente de la Dirección General como la gente de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se deja la piel y las cejas todos los días por la seguridad vial de todos los ciudadanos y ciudadanas de nuestro país. Créame que es así.

El plan estratégico, señor Souvirón, se hace precisamente para mejorar la formación de formadores, como

decía al señor Grau, entre otras cosas. Para ello estamos haciendo un esfuerzo especial a través de las actuaciones a las que me he referido en mi intervención.

En cuanto al control de los centros médicos y de otras actividades relacionadas con la acreditación de la capacidad de los conductores, estado físico, etcétera, tengo que decirle que la Administración del Estado, dentro de las competencias y de las posibilidades normativas y legales que tenemos en estos momentos, hace una buena tarea de control. De todas maneras, cualquier mejora que quiera poner encima de la mesa será atendida porque esta es una cuestión que interesa a todos los ciudadanos de nuestro país no solo al Gobierno de la nación.

Respecto a los motoristas, ya le dije a su compañero señor Grau que hay un diseño de valla ya aprobado y que la Dirección de Carreteras, que aunque no es de mi ministerio forma parte de la estructura del Gobierno del Estado, tiene un esquema aprobado y progresivo para su instalación.

En relación con los radares diré que nosotros estamos encarando la tarea política en relación con este sistema de seguridad vial: medios, recursos, organización, mejora del planeamiento general, etcétera. Dónde se instalan en concreto y si en ese punto al que se refería el señor Mayoral están bien o mal es una cuestión que tienen que decidir los técnicos en circulación y seguridad vial, que son los que saben de estas cuestiones. Es muy difícil enmendar la plana a los profesionales, por eso creo que es mejor que no nos metamos a discutir la ubicación de los radares, tanto fijos como móviles, sin otros criterios no menos profesionales.

Finalmente, señor Mayoral, estoy de acuerdo con lo que me ha dicho respecto a radares y examinadores y, sobre todo, estoy de acuerdo con el énfasis que ha puesto en la línea estratégica en relación con el plan estratégico, valga la redundancia. Es un plan acomodado a las necesidades de nuestro país y a las exigencias de la Unión Europea, de la que formamos parte; sistematizar la respuesta del poder público, proyectarla en el tiempo, permitirnos saber qué tenemos, qué queremos y qué vamos a hacer a lo largo de un segmento de tiempo significativo es indispensable para mejorar los resultados en seguridad vial. No tengo la más mínima duda y, por tanto, tengo que felicitar a la Dirección General de Tráfico por el esfuerzo al respecto. Y comparto también lo que me ha dicho en cuanto a la calidad del vídeo.

En relación con las cifras que ha dado, en 2004 hubo 519 muertos menos en carretera que en 2003. Si a ese descenso habido en carretera se le suma el descenso habido en zona urbana la cifra es de 638 muertos menos. Este año, a 18 de diciembre, llevamos 193 muertos menos en carretera. Todavía no tengo las cifras en zona urbana pero probablemente mejoran estos 193 muertos menos. Preferí quedarme en la cifra más modesta con el fin de buscar comparaciones directas. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Muchas gracias a todos por su amabilidad y, como siempre, quedo a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Efectivamente he dicho que adivino que el plan es bueno, pero me manifestaré definitivamente cuando tenga ocasión de conocerlo a fondo. Eso es exactamente lo que he dicho, no vaya a ser que cuando lo vea a fondo cambie de idea. Por otra parte, sabiendo que estamos ante un problema básico de mentalización y de concienciación social y que no hay mejor estímulo que el ejemplo, esperamos que este sea un año en el que, independientemente de la importancia del factor humano en la accidentalidad, no parezca que solamente se echa la culpa a los ciudadanos de lo que ocurre en el mundo de la seguridad vial y para eso es importante que se visualice claramente que el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Sanidad y el Ministerio de Educación toman cartas en el asunto y también asumen su responsabilidad. Todo eso es lo que debe concretarse y expresarse a través de los órganos gestores del plan que hoy se nos presenta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Por una vez, y sin que sirva de precedente, comparto casi todo lo que ha dicho el señor Souvirón, salvo lo referente a la adivinanza; él adivina lo que otros estamos viendo ya. De todos modos, la nuestra es una aproximación muy importante.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, la Comisión de Seguridad Vial agradece la presencia aquí hoy del ministro del Interior y de los altos cargos de su ministerio, así como el trabajo de las personas que han hecho posible introducir los medios audiovisuales, que son buenos porque es buena la pedagogía en materia de seguridad vial. Gracias también a los servicios de la Cámara y al señor letrado. Les deseo a todos felicidades en estas fechas y que cuando hablamos de un próspero año 2006 lo sea también con menos accidentes de tráfico, menos víctimas y menos heridos. Creo que este en un consenso generalizado en esta Comisión.

Se levanta la sesión.

Era la una 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**