



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 790

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

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

Sesión núm. 27

celebrada el martes, 27 de marzo de 2007

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor director general de la Guardia Civil (Mesquida Ferrando) para informar sobre:

- | | |
|---|---|
| — El modelo de policía de tráfico del Gobierno. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000680.) | 2 |
| — Si comparte el criterio del director general de Tráfico sobre la actuación de la Guardia Civil en materia de seguridad vial. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/001104.) | 2 |

— Los criterios por los que se rige la formación de los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/001438.)	2
--	---

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

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar inicio a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados. Hoy tenemos un único punto en el orden del día: tres peticiones de comparecencia, solicitadas por el Grupo Parlamentario Popular, del director general de la Policía y de la Guardia Civil —dos iban dirigidas al director de la Guardia Civil, que evidentemente se acumulan al recaer sobre el mismo titular, toda vez que el mando está unificado—, para que informe sobre el modelo de policía de tráfico del Gobierno; para que explique si comparte el criterio del director general de Tráfico sobre la actuación de la Guardia Civil en materia de seguridad vial y para que informe sobre los criterios por los que se rige la formación de los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Damos la bienvenida al director general de la Policía y de la Guardia Civil en esta Comisión que, como sabe, tiene una preocupación esencial en seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico, que nos consta que tanto preocupan también a la Guardia Civil, a la Policía y al conjunto de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado. Le damos la palabra y después daremos un turno de portavoces comenzando por el grupo que ha solicitado la comparecencia.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA POLICÍA Y DE LA GUARDIA CIVIL** (Mesquida Ferrando): Señor presidente, señorías, en esta nueva comparecencia en el Congreso de los Diputados, primera ante la Comisión de Seguridad Vial, me parece necesario presentar reflexiones y exponer criterios y hechos en materia de tráfico y seguridad vial, sobre todo los que en este sentido está desarrollando la Guardia Civil y su agrupación de Tráfico. Mi responsabilidad en la agrupación de Tráfico es de sobra conocida: soy el responsable orgánico de la agrupación, en cuanto que el funcional corresponde al director general de Tráfico. Deseo ante todo expresarles mi total disposición para informarles sobre cualquier aspecto que deseen conocer del servicio. Son varias las solicitudes de informe de esta Comisión con las que tiene una especial relación la Dirección General de Tráfico por cuanto le corresponde, entre otras, la elaboración de planes y programas de seguridad vial y la gestión y

control del tráfico interurbano en general. Por su parte, a la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, en concreto a la Guardia Civil, la Ley Orgánica 2/1986 le encomienda la vigilancia del tráfico, tránsito y transporte en las vías públicas interurbanas. Así pues y considerando la íntima relación entre todas las cuestiones planteadas y la especial repercusión que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil tiene en la consecución de los más altos niveles que la sociedad exige en cuanto a la seguridad vial de sus carreteras, he considerado mantener un único hilo conductor en mi exposición unificando las respuestas en un solo informe.

Las carreteras españolas se cobran cada año muchas vidas, entre ellas las de muchos jóvenes. Tanto el Gobierno de España como las instituciones implicadas de la Unión Europea están llevando a cabo numerosas acciones para intentar paliar esta situación que supone un drama para muchas familias. Sin embargo, es necesario que todos los agentes implicados colaboren y tomen las medidas necesarias para que las cifras disminuyan. Las medidas tomadas por el Gobierno de España permiten vislumbrar una esperanza ya que por tercer año consecutivo se ha producido una reducción del número de víctimas mortales y estamos muy por debajo de una cifra que venía siendo habitual, la de cuatro mil muertos al año. Sin triunfalismos, sin autocomplacencia y con la convicción de que estamos en la correcta dirección, hay que seguir trabajando porque 3.017 víctimas en 2006 son todavía muchas víctimas.

El Libro Blanco sobre transporte, adoptado en el año 2001 por la Unión Europea, proponía el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas de tráfico en el año 2010. Ese mismo objetivo formaba parte del programa de acción europeo de seguridad vial adoptado en 2003, que recoge como fruto de la reflexión basada en la experiencia que la seguridad vial debe tener un tratamiento integral y multidisciplinar, con objetivos concretos y cuantificables en el tiempo y con la identificación de medidas, acciones y procedimientos necesarios para su consecución. Otra medida impulsada por la Unión Europea en cuanto a la seguridad vial en los países miembros es la llamada Carta europea de la seguridad vial, que se encuentra enmarcada por los planes citados anteriormente. Se trata de una declaración de principios dirigida a entes públicos y privados que pone en práctica el concepto de responsabilidad compartida ya que los

que firman la carta se comprometen a adoptar medidas concretas para reducir el índice de siniestralidad. Así las empresas, clubes de automovilistas, asociaciones, centros escolares, pueden firmar la carta con el objetivo de realizar esfuerzos para conseguir el objetivo marcado por la Unión Europea de reducir al 50 por ciento el número de víctimas mortales en el año 2010. Queda clara, a mi juicio —y así considero que debo resaltarlo—, la complejidad y por qué no la trascendencia que tiene la seguridad vial para los ciudadanos y la sociedad, tal como indicó el señor ministro en su comparecencia ante la Comisión de Interior del Congreso de los Diputados, a la vez que anunció que en el Plan estratégico de seguridad vial se contemplaba el reforzamiento de la presencia de los agentes de tráfico y los medios de que disponen.

Políticas de seguridad vial, propuestas y compromisos del Gobierno. El nuevo Gobierno, bajo la coordinación y el decidido impulso de la Dirección General de Tráfico, consideró necesario acometer una reforma en profundidad de los procedimientos y de las herramientas necesarias para poner coto a las cifras inaceptables de víctimas. Las cifras mostraban lo más cruel de la realidad. Sus consecuencias humanas, sociales y económicas reclamaban la prioridad política suficiente como para hacer frente al excesivo precio pagado por la forma y modo de desplazarnos. Los hechos pedían un decidido apoyo social a las mejoras por introducir y a la concienciación universal de los ciudadanos. Así nació el compromiso inicial de elaborar un Plan estratégico de seguridad vial desde el que poder aportar soluciones a los problemas que el fenómeno del tráfico venía ocasionando en España. A través de este plan, se ha tomado la determinación de sumarse al esfuerzo europeo alineando sus objetivos y estrategias con los objetivos y líneas de trabajo propuestas en el programa de acción europeo de seguridad vial. A la hora de analizar la seguridad vial europea dicho programa de acción no puede ser más taxativo al afirmar que todos los países se enfrentan a los mismos problemas, que se conocen perfectamente las principales causas de los accidentes o las lesiones o que entre los grupos de población sensiblemente más afectados por la inseguridad vial se encuentran los jóvenes de 15 a 24 años, los mayores y los usuarios más vulnerables: peatones, ciclistas, conductores de motocicletas y ciclomotores. También es cierto que, a lo largo de los últimos años, la lucha por la reducción de la siniestralidad ha comenzado a dar sus frutos. Las tendencias sociales en materia de seguridad vial son altamente positivas, con lo que se está consiguiendo una decidida conciencia social en la adopción de responsabilidades y el desarrollo de medidas proactivas. El objetivo general que persigue este plan es la reducción del 40 por ciento de la cifra de fallecidos en el periodo de su vigencia, tomando como referencia los datos del año 2003 y alineándolo con el objetivo europeo de la reducción de un 50 por ciento de las víctimas mortales en el horizonte del año 2010.

El plan estratégico marca la línea de la política de seguridad vial que se ha de seguir y desarrollar en estos años, política en cuyo desarrollo está plenamente implicada la Guardia Civil en su conjunto y su agrupación de Tráfico, que comporta el empeño necesario para lograr un tratamiento integral del fenómeno de la seguridad vial y supone un paso adelante significativo en la lucha de las administraciones públicas contra los accidentes de tráfico. La lucha contra la inseguridad vial es, en definitiva, una responsabilidad compartida que atañe a todos los ciudadanos. Pretende incorporar la cultura de la seguridad vial en nuestro país, rechazar las conductas incívicas y consolidar una nueva forma de abordar los problemas relacionados con la siniestralidad vial. Entre ellas, por cuanto afecta a la Guardia Civil y a su agrupación de Tráfico, me permitirán que traiga a esta Cámara las relacionadas con la vigilancia y el control que le conciernen; aumento de la plantilla de los efectivos de la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil; aumento del número de vehículos camuflados especializados en control y vigilancia de infracciones en movimiento; desarrollo y aplicación del proceso de informatización de denuncias para dotar a la agrupación de Tráfico de medios para tramitar las denuncias en tiempo real; mejoras del protocolo de atestados y de la formación de los agentes de la agrupación y mejora de los recursos informáticos y de telecomunicaciones. Por último, dotación a la agrupación de instrumentos contrastados para el control del consumo de sustancias, estupefacientes, drogas y sustancias similares en la conducción.

Continuando con la línea iniciada en el año 2005, el Gobierno aprobó en junio de 2006 un Plan de acción sobre seguridad vial que recoge unas medidas y actuaciones para reducir tanto el número de fallecidos como los accidentes que se producen en las carreteras españolas. De estas medidas destaco, por afectar directamente a este cuerpo, la de reforzar el principio de autoridad a través del aumento de la presencia de agentes de la Guardia Civil en las carreteras españolas, mejorando los medios para su actuación y realizando más operaciones especiales de vigilancia y control. También contempla otras como son mayor implicación del sistema judicial en la política de seguridad vial, incorporación de la seguridad vial al proceso educativo, mejora de la formación de los conductores, mayor seguridad en los vehículos, mayor implicación del sistema sanitario y mejora en las infraestructuras. Siguiendo el camino iniciado en el bienio 2005-2006, y una vez más sustentados en los ejes de la política de seguridad gubernamental expuestos en el otoño de 2004, han sido varias las iniciativas capaces de impulsar esfuerzos en la definición de la estrategia a seguir por la Guardia Civil que se han reflejado en el plan estratégico de la Policía y de la Guardia Civil 2007-2008, en particular en cuanto se refiere al área funcional de modernización del sistema de seguridad. Así podemos ver cómo uno de los 78 objetivos o actuaciones considerados estratégicos en el conjunto del Cuerpo Nacional de Policía y del de la

Guardia Civil en el continuado esfuerzo para ganar poco a poco la lucha por la seguridad en nuestras carreteras afecta directamente a la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y queda enunciado como perseverar en la aportación de la Guardia Civil a la mejora de la seguridad vial mediante un incremento de los efectivos de la agrupación de Tráfico del cuerpo. Aunque son muchos los actores llamados a colaborar en la mejora de la seguridad vial —y nadie duda de que esta no sea solo una cuestión de los guardias civiles—, tengo la certidumbre de que estarán conmigo en que la sola presencia de los guardias civiles en cualquier carretera española contribuye determinantemente a la consecución de este objetivo.

En el planeamiento para el bienio 2005-2006, la Guardia Civil se marcó como objetivo la ampliación progresiva del catálogo de la agrupación de Tráfico, de manera que, partiendo de las 8.641 dotaciones de que disponía en 2005, alcanzara las 9.000 —incremento del 4 por ciento— antes de finales del año 2006, habiendo llegado a 8.894 dotaciones. El Gobierno de la nación, consciente de la necesidad de ampliar la acción del cuerpo en la materia, por acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de junio de 2006, aprobó la convocatoria de al menos 1.500 plazas para especialización de agentes en el periodo septiembre 2006-septiembre 2007, para así ampliar la plantilla de la agrupación. Siendo plenamente conscientes de las dificultades que entraña un aumento de cualquier especialidad de la Guardia Civil, en atención a los múltiples factores que es preciso conjugar como la capacidad de especialización de los correspondientes centros docentes, propuesta de incremento del catálogo general y cobertura de las vacantes anunciadas, pase a reserva de especialistas actualmente destinados, etcétera, la Dirección General ha establecido, como meta a implantar antes de 31 de diciembre de 2008, que la Guardia Civil haya adoptado las acciones necesarias que permitan un incremento de 1.500 puestos de trabajo en la agrupación de Tráfico, lo que representaría alcanzar en esa fecha una cifra próxima a las 10.300 dotaciones en dicha unidad. Por tanto, más agentes. Pero no solo la agrupación de Tráfico realiza labores de vigilancia en carretera. A fin de poder atender adecuadamente en razón de su problemática vial algunas de las carreteras que actualmente no son vigiladas de forma habitual, se ha estudiado la posibilidad de que el resto de la Guardia Civil apoye las habituales funciones de vigilancia que desempeñan los miembros de la agrupación de Tráfico en quienes continúa recayendo, en función de su especial preparación, la prestación de servicios encaminados a controles específicos esenciales tales como alcoholemia y velocidad, aunque ello no pueda hacer perder de vista que el esfuerzo realizado por las unidades territoriales en el campo de la seguridad vial no debe ir en detrimento alguno del desarrollo de sus funciones de seguridad ciudadana.

Como inicio de esta experiencia el pasado año, concretamente en agosto, se puso en marcha un plan específico de apoyo de las unidades de seguridad ciudadana

a las de la agrupación de Tráfico en la zona de Galicia para reducir las cifras de siniestralidad, siendo la finalidad principal el incremento de las labores de vigilancia en las vías de segundo orden. Para ello se adoptaron los procedimientos de actuación, incorporando nuevas medidas y planificando conjuntamente los servicios entre las diferentes unidades implicadas en la ejecución del plan que han dado resultados tan satisfactorios desde su inicio hasta el 31 de diciembre del pasado año, como son la reducción de un 18 por ciento y de un 22,3 por ciento en el número de accidentes y víctimas mortales respectivamente, registrándose la mayor reducción de siniestralidad mortal precisamente en las vías secundarias.

Otras actuaciones para coordinar esfuerzos han estado relacionadas con la Federación Española de Municipios y Provincias. Hace apenas unos días, la Federación Española de Municipios y Provincias y el Ministerio del Interior han firmado un convenio marco de colaboración que comprende actuaciones en materia de seguridad ciudadana y de seguridad vial, con lo que se va a permitir a los gobiernos locales una mayor participación en políticas de seguridad ciudadana y vial de sus territorios. El nuevo marco de cooperación se ha establecido con el objetivo de reforzar el sistema público de seguridad, clarificar y potenciar las competencias municipales en materia relacionadas con la delincuencia urbana y el mantenimiento de la convivencia ciudadana. Además —y por eso lo traigo a este foro—, los cambios producidos en el marco normativo de la seguridad vial también han hecho aconsejable el desarrollo de una acción pública coordinada en los ámbitos urbano e interurbano con el objetivo de reducir la accidentalidad de tráfico, para lo que se van a establecer los mecanismos adecuados para asegurar una mayor participación y coordinación operativa entre las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y los cuerpos de Policía local, a la par que permitirá que los alcaldes tengan más capacidad de intervención en estas materias.

Otro aspecto fundamental son los medios materiales, por los que en los últimos años la agrupación de Tráfico ha iniciado un plan de modernización que tiene como objetivo adaptar los medios materiales actualmente existentes a las necesidades del servicio a conseguir: mejora de la capacidad de respuesta y mejora de la calidad del servicio que se presta al ciudadano. Del conjunto de actuaciones que requiere el referido plan, unas ya se han ido incorporando al servicio o se encuentran en fase de implantación y otras lo harán en el presente año 2007. Hay que destacar las siguientes. En la actualidad, la agrupación de Tráfico cuenta con un total de 5.579 vehículos, 3.464 motocicletas y 2.115 vehículos de cuatro ruedas, de los que en los últimos dos años se han adquirido 359 motocicletas y 674 vehículos, lo que ha supuesto un aumento de la plantilla del 10,36 y del 31,86 por ciento respectivamente. En todas las unidades de Tráfico se ha establecido un módulo de vehículos distribuido por categorías en base al empleo operativo que se les va a dar, atendiendo a las características

específicas de cada una de dichas unidades, de manera que puedan realizarse los diferentes servicios en las mejores condiciones posibles, con un desgaste similar en todos los vehículos. El aumento de plantilla de personal, consecuentemente con el ya mencionado acuerdo del Consejo de Ministros del pasado 30 de junio, se vincula necesariamente con el incremento de vehículos y la modificación al alza de la plantilla de vehículos 4 x 4 y de control de alcoholemia. La agrupación de Tráfico, para mejorar la prestación del servicio, inició en el año 2006 la instalación de un sistema de localización y seguimiento de vehículos por GPS en todos los vehículos de cuatro ruedas, en el 50 por ciento de las motocicletas y en el 50 por ciento de los radioteléfonos portátiles Sirdee en servicio. El sistema adoptado es el mismo que el del resto de la Guardia Civil, pues ello permitirá conseguir una mejor coordinación operativa con el resto de las unidades. En 2006 se adquirieron 1.500 unidades y tenemos previsto adquirir 2.568 más. Para ejercer un mayor control sobre la velocidad, en especial en lo que se refiere a carreteras convencionales, está previsto contemplar los módulos de cinemómetros en servicio, pasando de los 198 actualmente disponibles a 300. Actualmente, hay en servicio 836 etilómetros de precisión y 5.392 de aproximación. Con el fin de incrementar los controles de alcoholemia, especialmente en las carreteras secundarias, que no son vigiladas asiduamente por la fuerza de la agrupación de Tráfico, se cuenta con el apoyo de la fuerza que presta servicio de seguridad ciudadana de las comandancias, para lo cual se dotó de 7.000 etilómetros de aproximación de un solo uso. Cuando una de estas patrullas obtiene una prueba con resultado positivo, solicita la presencia de la fuerza de la agrupación para que realice la prueba de contraste con un etilómetro de precisión. En el campo de detección de drogas es significativa la carencia de equipos que permitan a los agentes de Tráfico controlar a los conductores de vehículos mediante la realización de una prueba con un sistema similar al utilizado para los controles de alcoholemia. Este problema no es solo de España, sino que es generalizado y no en vano en nuestro país se está dando un decidido impulso para modificar la legislación procesal, de tal manera que la prueba indiciaria obtenida mediante la utilización de detectores de droga pueda incorporarse al proceso y fundamentar con las debidas garantías jurídicas otras acciones encaminadas a la obtención de elementos probatorios de mayor eficacia. Actualmente, la agrupación de Tráfico, concretamente el subsector de La Coruña, está participando en el denominado programa Rosita (Roadside Testing Assessment), en el marco del programa experimental europeo y en el colaboración con la Universidad de Santiago de Compostela a través de su Instituto de Medicina Legal y bajo su cátedra de toxicología. Recientemente se ha concluido una nueva fase, que forma parte de un proyecto financiado por la Dirección General de Tráfico, consistente en la realización de pruebas de campo en carretera con un nuevo dispositivo. Por lo que se refiere a sistemas de

videovigilancia, este año se han adquirido 18 compaginnados con lector de matrícula. Esta actuación tiene como objetivo fundamental potenciar a corto plazo las funciones de vigilancia que tradicionalmente viene realizando la agrupación mediante la incorporación de sistemas de videovigilancia fijos o móviles que permitan controlar el estado de la circulación en determinados puntos de la vía, la detección de incidencias e infracciones de tráfico, como no detenerse ante una señal de stop, realizar adelantamientos indebidos, no respetar la fase roja de los semáforos, controlar si se supera la velocidad instantánea o controlar la distancia de seguridad entre vehículos. Estas funciones de videovigilancia descritas pueden llevarse a cabo mediante la utilización de tres sistemas o instalaciones diferentes y constituyen actualmente uno de los más modernos medios de vigilancia del tráfico utilizado por distintas policías europeas para el control de la circulación, detección de excesos de velocidad, no respetar la distancia de seguridad y filmación de infracciones. Por tanto, disponemos de más efectivos, disponemos de más medios, disponemos de mayor coordinación con el objetivo que estamos llevando a cabo de reducir la siniestralidad.

En segundo lugar, quiero hacer una breve referencia a una petición de comparecencia para ver si comparto los criterios u opiniones del director general de Tráfico. En este aspecto me voy a detener muy brevemente. Las opiniones son propiedad de quien las realiza y desconozco qué opiniones o qué criterios. En cualquier caso, como director general de la Guardia Civil, expreso mi total colaboración, como no puede ser de otra forma, con la Dirección General de Tráfico. Intentamos coordinar lo más posible nuestras actuaciones para conseguir, como decía antes, mayores y mejores medios.

Por lo que se refiere a la formación y especialización de los miembros de la agrupación de Tráfico, es precisamente el desarrollo de la misión que tiene asignada la Guardia Civil en materia de vigilancia del tráfico interurbano, en un entorno en permanente dinamismo y en un momento histórico caracterizado por la aceleración del cambio, lo que impone que la agrupación deba disponer de la capacidad de adaptación necesaria para estar en condiciones de ofrecer respuestas eficaces a los riesgos y amenazas emergentes. Para ello resulta imprescindible disponer de personal especializado a fin de elevar el nivel de eficacia y la mejora de la calidad del servicio que se presta a la sociedad. En este sentido, se han ido creando progresivamente especialidades para atender el desempeño de cometidos en áreas de actividad concretas que requieran conocimientos o habilidades específicas derivadas tanto de la propia función a desempeñar como de la complejidad de las técnicas empleadas y de la utilización de nuevos y modernos medios. La especialidad de tráfico en el cuerpo de la Guardia Civil, de la misma forma que en otras, capacita profesionalmente a los guardias civiles para ejercer de modo específico en las unidades de la agrupación de Tráfico las competencias que le marca la Ley

Orgánica 2/1986. Para poder acceder a la agrupación de Tráfico, los guardias civiles deben realizar algunos de los cursos que dan acceso a la especialidad, bien los básicos en las modalidades de motorista o atestados para las escalas de cabos, guardias civiles y suboficiales o bien la modalidad de dirección para los oficiales. La programación de los cursos básicos de Tráfico impartidos en la Guardia Civil ha sufrido diferentes variaciones en su duración en los últimos años con motivo de tener que adaptar las necesidades de personal de la agrupación de Tráfico a la formación de los agentes. En tal sentido, se han venido impartiendo anualmente en la Escuela de Tráfico de Mérida dos cursos de cuatro meses y medio de duración, que permitían, en base a la capacidad máxima de alojamiento de este centro, la formación de unos 840 alumnos al año. Debido a las necesidades de personal que requiere en la actualidad la jefatura de la agrupación y siguiendo la decisión del Gobierno de convocar 1.500 plazas de especialistas entre septiembre del pasado año y el mismo mes del actual, se decidió modificar la programación para el presente año diseñando tres cursos básicos de una duración de dos meses y medio de presencia y una fase de formación a distancia, con lo que se pretende que los alumnos alcancen todos los conocimientos de las materias de la especialidad, y otro más en la modalidad de dirección de dos meses y medio de duración. La principal ventaja de este modelo de programación consiste en el aumento de la capacidad para la formación de alumnos, que se ve incrementada.

Por lo que se refiere a la actualización y perfeccionamiento de los especialistas de la agrupación de Tráfico, la necesaria y continua adaptación a las circunstancias y evolución del tráfico rodado de vehículos en aras a dar un mejor servicio, obliga a que la formación de los especialistas se complete con el perfeccionamiento de sus conocimientos básicos para lo que la escuela de Tráfico de la Guardia Civil imparte anualmente un número variable de cursos y jornadas formativas dirigidas al personal de la agrupación, que amplía su preparación en materias específicas del servicio, como la inspección de transportes, el manejo de cinemómetros, las funciones de los centros operativos de Tráfico o las técnicas de mando de destacamentos, así como los cursos destinados a facilitar el cambio de una a otra modalidad, de motorista a atestados o a dirección, para los especialistas que alcancen el empleo de oficial y su interés sea optar por una vacante en la agrupación.

El esfuerzo realizado para mantener la preparación de los miembros de la agrupación de Tráfico en el alto nivel de profesionalidad y conocimientos que habitualmente demuestran, no se limita a la ampliación y perfeccionamiento de sus conocimientos. Desde el año pasado, como respuesta a la planificación efectuada e impulsada desde la jefatura de la agrupación de Tráfico, se han iniciado actividades de actualización de conocimientos del personal, parte de los cuales se desarrollaron en la escuela de Tráfico y otra parte en las unidades de destino, que

les fueron impartidas en el plazo de una semana a todos los integrantes de la unidad en jornadas de un día. Sin embargo, la conciencia de que las exigencias del servicio que los miembros de la agrupación de Tráfico tienen encomendadas son cada vez mayores ha llevado a su jefatura a planificar un programa de actualización por el que se espera que todos los especialistas, en el plazo de diez años, se sometan a un proceso de actualización, de una semana de duración, en la escuela de Tráfico, a lo que le seguirá en un futuro un programa más ambicioso por el que este mismo proceso lo realizarán todos los especialistas cada 5 años. La finalidad de este tipo de actividades formativas es el perfeccionamiento y la actualización de conocimientos, por lo que la asistencia a ellas es independiente de la habilitación para desempeñar los servicios relacionados con su contenido formativo, en unos casos, o informativo en otros, ya que aquella ya tuvo que haber sido adquirida en los cursos básicos o de dirección.

Por último, acorde con el compromiso de la agrupación de Tráfico, en particular, y de la Guardia Civil, en general, de prestar un servicio de calidad a los ciudadanos, desde el año 2004 todos los especialistas de tráfico, sin distinción de empleo, son sometidos periódicamente a una prueba de renovación de su actitud, consistente en ejercicios psicotécnicos, prácticas y de conocimientos profesionales y técnicos, que deben superar para poder continuar desempeñando la especialidad. Si bien la formación y la actualización de los especialistas es una preocupación permanente a la que se le ha de dar una atención prioritaria, como SS.SS. saben, no nos debe pasar por alto que el acceso al nivel básico de la especialidad es una decisión voluntaria de quienes están interesados en prestar servicio en la agrupación. En este sentido, la disminución progresiva de solicitantes constituye un problema para poder cubrir las vacantes que se producen en la especialidad, máxime si se tiene en cuenta la pretensión del aumento de la plantilla, ya que para poder realizarlo, entre otras circunstancias, es necesario formar al número de personas suficiente, circunstancia esta que no se dará si no se cubre la totalidad de las plazas convocadas en cada uno de los cursos básicos. Las causas son variadas y no son nuevas: una accidentalidad superior; una mayor velocidad; un mayor esfuerzo en época estival, donde todos nos vamos de vacaciones y los guardias tienen que trabajar. El incremento del complemento específico al personal dedicado a seguridad ciudadana ha supuesto la reducción de la diferencia de retribuciones entre estos y los destinados en la agrupación de Tráfico.

Se han adoptado una serie de medidas encaminadas a minimizar estos efectos, pero es necesario seguir profundizando en ellos. La Orden de 28 de septiembre del año 2005, que modifica la Orden de 13 de marzo de 2003, por la que se regula la especialidad de tráfico de la Guardia Civil, modifica el tiempo mínimo de servicio en el cuerpo para poder acceder a la especialidad, reduciéndolo a un año desde el nombramiento como

guardia civil, en lugar de dos, que era preceptivo anteriormente. Otra segunda medida es anunciar vacantes en dotación cero para los empleos de cabos y guardias, de provisión por antigüedad, en varias resoluciones, con lo que se ha conseguido una mayor agilidad y rapidez para alcanzar los actuales índices de cobertura del catálogo de puestos de trabajo. Mejoras para incentivar la especialidad, como decía, el complemento específico singular de la especialidad de Tráfico está 140 euros por encima del percibido por los integrantes de seguridad ciudadana. Hemos incrementado en 100 euros lineales mensuales el complemento de productividad de la especialidad de Tráfico y pretendemos, en el año 2008, incrementarlo en 50 euros lineales. El coste de esta medida supera los 9 millones de euros. Por tanto, son variadas las medidas que estamos tomando para paliar el déficit que se viene observando a la hora de asistir a los cursos de la agrupación de Tráfico.

Como tuve oportunidad de exponer en sede parlamentaria a finales del pasado año, creo que he podido aportar una foto actual de la situación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y de sus perspectivas de futuro, que son en gran medida coincidentes y concurrentes con las del resto de las unidades de la Guardia Civil y que puedo resumir en cinco líneas de trabajo: continuidad de líneas y objetivos definidos para la presente legislatura, con los ajustes lógicos derivados de su propia evolución; continuación del incremento de efectivos del cuerpo de la Guardia Civil, que permitan afrontar, entre otros aspectos, la mejora de la seguridad vial de nuestras carreteras; mejora de la coordinación e incremento de la cooperación con otras administraciones e instituciones; continuar con el proceso de mejora de las condiciones de trabajo y calidad de vida de los guardias civiles; continuar con el proceso de modernización que permita altos niveles de eficacia y eficiencia en la prestación de los servicios de gestión y operativos, así como en la atención al ciudadano. Todos los proyectos, en especial los referidos a las mejoras de la calidad de los servicios y de las condiciones de vida y de prestación de servicio de los policías y guardias civiles, no pueden ser llevados al éxito que todos deseamos sin el correspondiente esfuerzo y recursos que equiparen a la Guardia Civil, en general, y a la agrupación de Tráfico, más en concreto, con otras instituciones.

Señoras y señores diputados, finalizo mi exposición repitiendo las palabras del ministro del Interior en su comparecencia ante la Comisión de Interior del Senado, en junio del año 2006, cuando identificó de forma categórica su objetivo, como responsable máximo de la dirección de estas políticas: Que los ciudadanos estén y se sientan seguros en sus ciudades, en sus calles, en sus carreteras y en sus hogares; en definitiva, que ningún ciudadano, sea cual sea su situación social o económica o el territorio en el que viva, quede privado del derecho a sentirse seguro y, por tanto, quede privado o excluido del derecho a ser y sentirse libre. Lo que me permito

ampliar al ámbito de la seguridad vial, del tráfico, del tránsito y del transporte por carretera.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos al turno de portavoces y, en primer lugar, daremos la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Souvirón, grupo que ha solicitado las tres peticiones de comparecencia. El señor Souvirón tiene la palabra.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señor director general de la Policía y de la Guardia Civil, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, le doy la bienvenida en esta primera comparecencia ante la Comisión de Seguridad Vial. Le agradezco sus palabras y lo que usted mismo al final ha querido sintetizar con la expresión de que nos deja una foto de la situación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Yo diría que nos deja una foto de estudio en la que no se puede apreciar el panorama ni el paisaje de lo que en este momento ocurre en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Si en vez de una foto nos hubiera dejado una película o un video probablemente se podría haber apreciado incluso el ruido que en las fotos no se puede escuchar. Desde el Grupo Parlamentario Popular quiero empezar diciendo que para nosotros el trabajo que hace la Guardia Civil en la carretera para enfrentarse al gravísimo problema de la inseguridad vial es imprescindible e insustituible. Y no es retórica, es una declaración que hago porque la creo necesaria, sobre todo teniendo en cuenta lo que vamos oyendo y lo que vamos conociendo en esta legislatura con respecto a la política real —no ideal— del Gobierno en relación con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Hemos oído que con diez radares se podía hacer el mismo trabajo que hace la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en el control de la velocidad; también, que si un conductor va por la carretera y se abre el vehículo que le precede y aparece un guardia civil, lo que ese ciudadano tiene que pensar es: ¡La hemos fastidiado! No es literal, pero sí se corresponde con el espíritu de lo que se quiso decir. Hemos sabido asimismo que durante el año 2006, los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil no pudieron cobrar su complemento específico porque la Dirección General de Tráfico no había diligenciado en tiempo y forma el oficio correspondiente ante Hacienda para que pudiera pasar. El despiste les costó a los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil quedarse ese año sin complemento específico, cosa que por cierto ha estado a punto de repetirse para el año 2007, debido a un error presupuestario de la ya Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil de 2 millones de euros, que logró salvarse en el último momento. Menos mal.

Por otra parte, el subsecretario del departamento, en su comparecencia de Presupuestos para este año, tira la toalla y nos dice que va a ser muy difícil que se cubran las plazas previstas para incrementar la platilla de la Guardia Civil de Tráfico. Usted es más optimista, pero el subsecretario nos decía —y está en el «Diario de

Sesiones»— que no lo veía fácil por los precedentes. El año anterior se habían convocado 400 plazas de motoristas y solo se habían podido cubrir 187. Todo esto debe tener una causa y responder a algo. Desde luego, con opiniones como la del director general de Tráfico no creo que se incentive el trabajo de la Guardia Civil. Desgraciadamente, el trabajo parlamentario no se hace en tiempo real. Esas eran las opiniones a las que me refería y por las que quería preguntarle si estaba o no de acuerdo. A nosotros nos parece —y se lo adelanto— que cada una de estas expresiones es un síntoma de frivolidad, y que todas juntas dejan entrever un cierto componente de desdén e incluso de falta de respeto hacia unos profesionales que realizan un trabajo —usted lo ha dicho— enormemente penoso y peligroso —cada año se producen alrededor de 500 accidentes en miembros de la agrupación de Tráfico—; además, se encuentran poco valorados por sus superiores. No sé si con estos datos usted cree que es posible que las plantillas se incrementen y que verdaderamente haya personas dispuestas a formar parte de la agrupación de Tráfico. Parece que hay que ser verdaderamente voluntarioso y tener vocación, porque desde luego este Gobierno no se lo está poniendo fácil.

Hemos visto también como los guardias civiles, algunos de Tráfico, han tenido que acudir a pedir amparo al Defensor del Pueblo, les hemos visto manifestarse. Usted tuvo conocimiento directo en julio de 2006 de lo que pasó en Badajoz: bajas psicológicas; de 43 efectivos, 21 de baja; de ellos, siete durante 277 días, alegando una presión insoportable por parte de los mandos. Usted, en cumplimiento de su obligación, pide un informe y el general jefe de la agrupación de Tráfico se lo pone sobre la mesa. Tengo aquí ese informe, usted lo conoce y yo también. No voy a entrar en muchos detalles porque lo que yo quiero es que se solucionen las cosas y no crear más problemas. Sintetizando, en ese informe se recoge que hay una falta de comunicación clara entre los mandos y los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, y además del jefe del destacamento, del jefe del subsector y del jefe del sector de la Guardia Civil de Badajoz. Y no hay solución, la única solución que hay es que tercie un oficial que pueda hacer de puente entre mandos y miembros de la Guardia Civil, pero hay que esperar, porque también está de baja psicológica. El jefe del destacamento va de baja psicológica en baja psicológica y, para solucionar el problema, no se ve otra solución que esperar a que ascienda uno o que pase a la reserva otro en noviembre del año 2008. La verdad es que, con datos e informes de este tipo, usted me dirá si estamos ante una organización operativa, ante una organización con nervio, con capacidad para solucionar problemas y para hacer el trabajo social que la agrupación de Tráfico tiene que hacer en beneficio de la seguridad vial. Parece que esta es una organización que se devora a sí misma o a la que devora su propia burocracia y desde luego no es el modelo de agrupación de

Tráfico, que nos parece que tiene que ser operativa, y que tiene que estar en las carreteras en el siglo XXI.

En A Coruña, en diciembre del pasado año, en el puente de la Constitución, el 82 por ciento de la plantilla estaba de baja psicológica, dicen que por depresión o por estrés; solo patrullan dos miembros de la Guardia Civil y un teniente. Como usted comprenderá, eso no es colaborar con la seguridad vial. Sobre ese tema usted solamente nos ha dicho que el destacamento está especializándose en el programa Rosita. Nos parece muy bien, porque es necesario encontrar un sistema que sea capaz de detectar la droga que puedan llevar en el cuerpo los conductores en un momento dado, pero ¿han solucionado ya ese problema? ¿Han abordado el asunto verdaderamente desde la raíz?

Por seguir hablando de la situación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, nos encontramos con la situación de Talavera de la Reina, del sector de Toledo, donde los guardias alegan la presión de los mandos porque solamente se valora su productividad en razón al número de multas que se ponen. No sé si eso es verdad, pero eso dicen. Quisiera oír si verdaderamente ustedes valoran la productividad del trabajo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil exclusivamente por el número de multas, porque entre la multiplicación de los radares y las multas de la Guardia Civil, aquí no hay más política —repito—, como otras veces, que la recaudatoria. Aquí, la política de seguridad vial se ha convertido en ver cómo se recauda. Además se ha producido una situación verdaderamente esperpéntica, al descubrir que en el subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Toledo se han convocado cursos para especializarse en el uso del cinemómetro y en la normativa que se tiene que aplicar y se han dado certificados falsos a los guardias civiles que manejan esos cinemómetros. El tema ha cundido, porque ha salido en la prensa local, y algunos miembros de la agrupación de Tráfico me cuentan que, cuando paran a un señor, lo primero que les pide es el certificado de haber asistido legalmente al curso de radar. Parece una situación verdaderamente esperpéntica. Por lo menos hay nueve certificados falsos. Dos guardias civiles que tienen estos certificados —los tengo aquí— no han realizado curso alguno de aprendizaje, ni de formación, ni de conocimiento de cinemómetro. Se da la circunstancia de que en la fecha de expedición de un certificado, el guardia civil al que se le expide llevaba ocho meses de baja psicológica. Ocho meses de baja y le dan un certificado como si hubiera asistido al curso. Además, se dice que esos cursos han durado desde el 1 al 31 de marzo del año 2006 —30 días—, cuando en realidad han durado una mañana. Esto es un fraude en toda regla. Si esta es la formación de la Guardia Civil... ¿Cuál es el motivo? ¿Es que no tenemos medios para hacer cursos de formación que duren un mes para que los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil puedan salir suficientemente preparados? No lo sé, pero díganse al director general de Tráfico, que —como usted bien dice— tiene la responsabilidad funcional y que cada vez que viene a esta Comisión no

para de decir que le sobra el dinero. A lo mejor lo que hay que hacer es un trasvase de fondos, pero evidentemente esto es una anomalía absoluta. Esto necesariamente pone en tela de juicio el trabajo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y desmoraliza a los miembros de la Guardia Civil de Tráfico, que no quieren verse en esta situación, es decir, con problemas de todo tipo, mal dotados y encima en situaciones en las que o se tienen que dar de baja por presión psicológica o se les habilita con unos certificados que no se corresponden con la realidad.

Estas son las situaciones que nos gustaría que usted nos explicara, que nos dijera si se han investigado, si se han solventado, en qué situación están, si son síntomas concretos o se trata de un estado generalizado de la situación. En nuestra labor de control, no tenemos más remedio que pedirle esto, porque vuelvo a decirle que creemos que la función de la Guardia Civil de Tráfico en las carreteras es fundamental para la seguridad vial, que es de lo que hablamos en esta Comisión. Por otra parte, damos por sabido que el modelo actual es el que usted comparte, que no hay ningún plan para un modelo nuevo de modernización absoluta de la Guardia Civil de Tráfico en lo que queda de legislatura. No obstante, sin duda alguna a nosotros nos gustaría que hubiera más guardias civiles en la carretera, para lo cual hace falta otra actitud por parte del Gobierno que no se corresponda con la que yo he reflejado aquí esta mañana; que estén mejor formados, pero mejor formados de verdad lo cual es algo que ellos piden, y no tienen posibilidad de asistir a cursos de mejora y de formación. En nuestra opinión hacen una labor fundamental en cuanto a los atestados, que no solamente tienen que ser un instrumento útil para los juzgados y para decidir quién es el responsable del accidente, sino que deben ser fundamentales para la investigación y el progreso en materia de seguridad vial, los guardias civiles de tráfico deben ser auténticos auditores en la carretera, para lo cual, como digo, tienen que ser formados. Asimismo, queremos que tengan medios más modernos, que estén al día, como corresponde a una policía moderna. En otros países europeos la hay, no hay que inventar nada, solamente hay que comparar. Y desde luego que estén mejor pagados. Están consiguiendo mayores retribuciones, pero deben estar mejor valorados, tanto por sus mandos como social y económicamente. Ese es el modelo que queremos y el que nos parece que es eficaz para la seguridad vial.

Le hago estas preguntas porque quisiera que al final de la mañana nos fuéramos sin la preocupación que en este momento tenemos con respecto al funcionamiento de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación damos la palabra al resto de grupos parlamentarios, de menor a mayor. En estos momentos no está el señor Mardones; le daremos la palabra cuando se reincorpore. Ahora tiene la palabra el señor Grau en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **GRAU I BULDÚ**: Muchas gracias al director general señor Mesquida, por su comparecencia y por las explicaciones que ha dado a esta Comisión. En primer lugar, nuestro grupo se felicita, como usted, por el cumplimiento de los objetivos de reducción de los accidentes mortales y, aunque por lo que he deducido de sus explicaciones en el plan estratégico se plantea una reducción del 40 por ciento, cuando el objetivo de la Unión Europea es del 50 por ciento, en definitiva en este caso vamos a poder converger y el objetivo del año 2010 va a ser posible.

Nos ha parecido muy importante su apreciación sobre que la dotación de efectivos, de equipos y de medios informáticos debe ser un elemento básico para este cumplimiento. Usted ha dicho que la presencia de la Guardia Civil es un elemento disuasorio. Me gustaría saber si, aparte de todos estos elementos técnicos, como los radares, los cinemómetros, etcétera, el hecho de ver más presencia policial en las carreteras supone una acción preventiva o al menos disuasoria para que los conductores conduzcan bien. Asimismo, me gustaría saber si dentro de su programa prevé —si los efectivos lo permiten y dado lo que diré después— mantener una presencia viva de vehículos desplazándose a 120 kilómetros o de agentes de la Guardia Civil en las carreteras, porque en definitiva esto conlleva dos sentimientos en el ciudadano: primero, el de la vigilancia personal y no la simple existencia de una cámara o un sensor de radar, lo cual es muy efectivo, y segundo, algo también importante, como la percepción de que en caso de accidentes el servicio de asistencia está cubierto. Por ello, quiero preguntarle sobre la idea que tiene la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil respecto a esta determinada presencia. También me hubiera gustado saber —y esta es una pregunta más concreta— cómo ve su agrupación la aplicación del carné por puntos y las retiradas de carnés, ya que uno de los temas que se han suscitado en esta Cámara es la modificación del Código Penal, y si hay alguien que pueda hacer alguna recomendación importante respecto a si tenemos que llevar a cabo —y esto sí que es un trabajo de esta Cámara— una revisión del Código Penal ágil y que esté en derecho comparado con las que pueden haber hecho otros países es la agrupación de la Guardia Civil, el cuerpo que usted dirige, así como sobre cuáles son las conversaciones que ha podido tener la Guardia Civil con otras policías europeas de cara a las actuaciones que se pueden llevar a cabo en este sentido.

Por otra parte, como catalán no puedo olvidar preguntarle sobre las coordinaciones que tiene con las políticas económicas, al menos en el sentido de establecer planes conjuntos o si existen conversaciones para establecer políticas comunes de vigilancia o al menos de actuación. Otro de los temas al que los diputados somos muy sensibles, porque recibimos muchas comunicaciones relacionadas con este asunto, es el de los motociclistas y sobre todo el de los guardarrailes. La percepción que tienen muchos ciudadanos es que se reprime mucho el

abuso de la velocidad, de las drogas, etcétera, pero no se tiene el sentimiento de que haya una especial atención o vigilancia sobre determinados puntos negros. En determinadas reuniones o debates que hemos tenido, la percepción del ciudadano es que a veces hay vigilancias obvias —aunque no hay ninguna—, y quieren saber por qué se vigila tanto la velocidad y no hay control sobre un determinado punto negro, cuando en realidad un cinemómetro o un radar en aquel punto sería mucho más efectivo. Por tanto, me gustaría saber si se prevé por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil alguna acción especial en determinados puntos específicos conflictivo en los que se debe prestar especial atención a nivel de vigilancia y control. En cuanto a los guardarrailes hay una política por parte del Ministerio de Fomento, conjuntamente con la Dirección General de Tráfico, respecto a salvaguardar estos protectores, que son dañinos para los motoristas que en definitiva son barreras físicas que provocan accidentes graves y muchos problemas a los motoristas. ¿Entiende la Guardia Civil que hay que actuar con más velocidad en la supresión o en la reparación de estos guardarrailes? ¿Prevé de alguna forma que haya que hacer una política de mayor reducción de velocidad o de algún control especial en determinados puntos donde dichas barreras sean más conflictivas? Otro asunto que me preocupa es que usted definitivamente ha dicho que hay unas entradas que van cubriendo los números; también hay un goteo de salidas importante. Como ha dicho el anterior interviniente, quizás se deba a los problemas psicológicos de determinados agentes, pero en realidad este cuidado que se está teniendo en cuanto a formación y actualización obliga al cuerpo a tener unas acciones especiales respecto a personal. Entendemos que las acciones retributivas posiblemente sean suficientes, pero lo importante sería mantener esta efectividad. Retrotrayéndome a lo que he dicho en el punto anterior sobre la vigilancia efectiva de los agentes en carretera, este es un punto importante, por lo que nuestro grupo se sumaría a cualquier acción que pretenda o al menos que estimule la dotación de agentes suficiente para la prestación del servicio.

El señor **PRESIDENTE:** Ha llegado el señor Mardones, el portavoz de Coalición Canaria. Tiene S. S. la palabra.

El señor **MARDONES SEVILLA:** Muchas gracias por su amabilidad y cortesía, señor presidente, pero este multiempleo de Comisión en Comisión de los martes es verdaderamente enloquecedor. También quiero dirigir unas palabras de bienvenida al señor director general de la Policía y de la Guardia Civil, el señor Mesquida.

Desde mi grupo quiero hacer un reconocimiento en este momento a la Guardia Civil en el área de la zona de Canarias, porque con satisfacción y orgullo en esta semana, como le habrán informado los mandos de la Benemérita, señor director general, hemos tenido ocasión de rendirle dos homenajes, los dos en la isla de

Tenerife; uno en Tegueste, con la entrega de la medalla de oro del ayuntamiento de esta localidad del norte de la isla de Tenerife a la zona de la Guardia Civil, y el sábado en el Ayuntamiento de Candelaria, con la entrega de la bandera nacional de España a la zona de la Guardia Civil, donde el cuerpo tuvo su máxima representación tanto en el general jefe de la zona, don Miguel, como en el general Laguna, como responsable de todas las unidades especiales de la Guardia Civil. Esto da un baremo del aprecio que se tiene al benemérito instituto, del cual usted tiene el honor de ser director general.

Mis observaciones en este tema van siempre en la línea de la sensibilidad, sobre todo en el área nuestra, archipelágica por tener los medios por islas. En la Península se puede pasar de una comunidad autónoma a otra o de una zona de la Guardia Civil a otra, pero allí la Guardia Civil tiene siete pedazos que son las siete islas el archipiélago de Canarias y por tanto a veces las limitaciones de medios materiales y humanos resultan evidentes. Todos tratamos, incluso con programas que han tenido algunos cabildos insulares a lo largo de estos últimos años, de proveer también de medios mecánicos o móviles a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Estoy siguiendo algunos proyectos de ley del Gobierno, de varios ministerios, señor director general, en los que, al final, el órgano para su vigilancia es la Guardia Civil, sobre todo la agrupación de Tráfico. Recientemente, comenté al señor subsecretario de Agricultura un proyecto que está en la Cámara sobre normas básicas en la explotación y transporte con cuidado de los animales por carretera, cuya vigilancia depende de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Esto es echar sobre la espalda de la Guardia Civil de Tráfico una intervención o competencia más y le he dicho al señor subsecretario de Agricultura que debemos ser cautos y prudentes, porque un servicio que ya está sobrecargado, ahora puede parar en carretera a cualquier transporte de animales para abastecimiento público; nadie más que la Guardia Civil de Tráfico esté así reconocido, pero tendrá esta competencia, o la Policía autónoma en las comunidades en las que ya que en el conjunto del Estado, mayoritariamente es a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil a la que vamos a poner en sus actividades un nuevo control. Si tiene que tener nuevos controles, yo le pediría, señor director general, que se intensifiquen más, no solamente todo lo que usted ha dicho y que lo suscribimos —pruebas de alcoholemia, seguridad, etcétera— sino también otras cuestiones que también tiene que vigilar la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil; en primer lugar, el cumplimiento de la inspección técnica de vehículos, la ITV.

La siniestralidad en carretera no solamente se deriva del consumo de drogas o de las horas excesivas de conducción —y para eso están los tacómetros de los transportes de mercancías de los camiones y de los tráileres—, sino también de las condiciones técnicas del vehículo. Se debe intensificar la exigencia del cumplimiento de la ITV a los vehículos por parte de la Agrupación de Tráfico

de la Guardia Civil. A veces los ciudadanos cumplidores de la ley que periódicamente llevan su vehículo a revisar a una estación de ITV se encuentran con que el control por parte de la Guardia Civil es imposible, porque la ITV es una competencia transferida a las comunidades autónomas y son estas las que en verdad tienen o pueden tener el registro de matrículas de los vehículos, para saber los que han pasado la ITV o los que no lo han pasado. Otra competencia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil es la comprobación de que el vehículo que se para en carretera para una inspección rutinaria tenga o no los seguros obligatorios. Cuando se está hablando de que en España hay casi un 20 por ciento de vehículos que circulan sin seguro obligatorio, hay que intensificar la dureza de las medidas coercitivas, porque no vale recurrir continuamente al Fondo de Compensación de Seguros, que pagan todos los ciudadanos cumplidores de la ley. ¿Cómo se consigue esto? Cruzando los datos —que hoy no hay ningún problema— de programas de ordenador que tengan las comunidades autónomas a través de las centrales de ITV, que son además concesiones al sector privado. La competencia es de la comunidad, pero quien hace la inspección técnica de vehículos son concesionarios, son por tanto empresas privadas; son estos los que pueden aportar los datos a una base de datos de la Guardia Civil de Tráfico.

La única base de datos completa que existe en el país, en la que figuran los permisos de circulación de todos los vehículos que circulan por las carreteras españolas, la tiene la Dirección General de Tráfico, el Ministerio de Interior, pero no la Dirección General de la Guardia Civil. Se podrían cruzar los datos que se tienen por parte de la Dirección General de Tráfico, de su Ministerio del Interior —donde está su compañero director general—, con los que se dan por los seguros. El Consejo de Ministros de la semana pasada ha acordado una medida muy sensata, que es unificar todas las pólizas de seguros de este país, para que cuando se produzca una defunción no se queden los herederos sin cobrar un seguro de vida. De la misma manera que se hace esto, que se haga con los seguros de circulación, porque la legislación dice que no solamente hay que llevar el comprobante bancario de haber pagado la póliza de seguros a la compañía de seguros correspondiente. Y esa base de datos la puede tener la Dirección General de Seguros en España, que depende del Ministerio de Economía y Hacienda. Mi grupo es partidario de que se centralice toda la base de datos, cruzados, para que cuando la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil detenga un vehículo en la carretera, le solicite los comprobantes de la ITV y a continuación la póliza de seguros, al menos la obligatoria —que es la única que se puede exhibir por ley, no la voluntaria de a todo riesgo—, se pueda cruzar inmediatamente con los sistemas electrónicos que tenemos. Con esto quiero, señor director general, sumarme a la línea que viene realizando precisamente la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, y el Ministerio del Interior en su conjunto, por la suma de las competencias de la Dirección General

de Tráfico con la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil al respecto, para que esto se pueda llevar a todos los efectos, incluso en los operativos.

Comprenderá, señor director general, que no pueda terminar sin mi reivindicación permanente: la pronta aparición de un mando de la Guardia Civil con las tres estrellas de teniente general en su uniforme. Vamos a ver si lo que se hizo en el Senado conseguimos acloparlo por vía de ley general presupuestaria a la plantilla orgánica de la Guardia Civil, al catálogo de puestos de trabajo, para que la Benemérita tenga este pleno reconocimiento. Si el sábado tuvimos ocasión de ver el sentido de cumplimiento del deber de la Guardia Civil al entregar la bandera nacional de España en la circunscripción de Canarias, y allí estaba presente el teniente general jefe de la zona militar de canarias, del Ejército de Tierra, que la próxima vez tengamos también a un teniente general de la Benemérita, que tiene méritos históricos y de ley suficientes para merecerlo.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar el turno de portavoces damos la palabra al señor Mayoral, portavoz del Grupo Socialista.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: En primer lugar, bienvenido, señor director general de la Policía y de la Guardia Civil. Tengo que hacer una valoración evidentemente positiva de su comparecencia, tanto por el tono como por el rigor y el contenido de su intervención.

Quiero subrayar que es la primera vez que un director general de la Guardia Civil comparece sobre un asunto relacionado con la seguridad vial en esta Comisión. Este hecho debe ser adecuadamente valorado porque, repito, es la primera vez y por lo tanto es un motivo para estar también satisfechos. ¿Satisfechos por qué? Porque vemos la implicación de la propia Dirección General de la Guardia Civil en un asunto de extraordinaria relevancia para la ciudadanía en nuestro país, que es el problema de la seguridad vial. La consecución de la seguridad vial es una faceta más de la seguridad ciudadana. Se está desarrollando —y esto también es digno de mencionarse—, por fin, una política de seguridad vial para reducir el número de víctimas. La Guardia Civil de Tráfico está contribuyendo al éxito de esta política de seguridad vial promovida por el Gobierno socialista, no solamente la agrupación de Tráfico sino también el resto de la Guardia Civil dedicada a la seguridad ciudadana. Porque evidentemente, la Guardia Civil de Tráfico y la de seguridad ciudadana son instrumentos imprescindibles, brazos ejecutores, de esta política de seguridad vial que está dando excelentes resultados. Aunque es verdad que no hay que abundar en la complacencia, eso no quiere decir que no debamos subrayar que estamos ante una política en la cual los éxitos se están logrando.

Por eso extraña un poco que en la intervención del portavoz del Grupo Popular se hayan planteado algunas cuestiones como qué ocurre en la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Está ocurriendo que se están levan-

tando muchas hipotecas; eso es lo que está ocurriendo en la agrupación de tráfico de la Guardia Civil y en la Guardia Civil en general. Una serie de hipotecas que han operado lastrando una situación durante varios años, que ahora comienza a variar. El portavoz del Grupo Popular ha acumulado varias pequeñas anécdotas que desde mi punto de vista no desdibujan en absoluto los trazos de esa política de seguridad vial a la que está contribuyendo la Guardia Civil. Llama la atención que quienes fueron responsables de una situación deteriorada quieran ahora irse —siguiendo el símil de ese plan que antes se mencionaba— de rositas como si no hubieran gobernado este país durante ocho años; ocho años en los cuales las bajas psicológicas eran un auténtico problema, generalizadas en muchos ámbitos de la Guardia Civil. No sé qué cosa nueva considera el portavoz del Grupo Popular que ha ocurrido. Si acaso lo que ocurrirá de aquí en adelante es una disminución de las bajas psicológicas, porque durante estos mandatos —y lo puedo atestiguar porque yo también he tenido contactos durante mucho tiempo con muchos responsables representantes de organizaciones de los guardias civiles— hemos podido comprobar situaciones auténticamente lamentables, como el pago de la productividad distribuida con la mayor arbitrariedad que recuerdan los tiempos. Finalmente, la acusación, a mi juicio grave, que espero que el responsable y portavoz del Grupo Popular en esta Comisión sea capaz de sostener o, por lo menos, de demostrar. **(El señor vicepresidente, Jiménez Pérez, ocupa la Presidencia.)** Se hace una acusación —supongo que sin pruebas— y debe quedar suficientemente claro que pudiera haber ocurrido alguna actuación por parte de alguien —no sé si ha ocurrido o no—, pero desde luego no cabe duda de que eso no se puede atribuir a la acción de ningún mando, de ningún responsable, de ninguna autoridad del Ministerio del Interior, como parece que pudiera haberse dado a entender. Es grave lo que ha planteado el portavoz del Grupo Popular esta mañana y, si no tiene suficientemente acreditadas las cuestiones, que deberían haberse sustanciado ante el correspondiente órgano jurisdiccional, lo mejor es que las retire.

Se ha hablado aquí del modelo. Una de las causas determinantes de esta comparecencia es que el Partido Popular quiere hablar sobre el modelo de la Guardia Civil de Tráfico. Finalmente, el modelo parece que se reduce a que quieren más guardias civiles, mejor formados y más medios. Apoye usted la política del Gobierno porque eso es justamente lo que persigue la política del Gobierno. Cuando he visto el título de la comparecencia creía que el Partido Popular tenía un modelo alternativo que nos iba a ofertar esta mañana, pero en definitiva, lo que nos ha dicho es algo que opera sobre el modelo actualmente existente; un modelo que está basado en las leyes en vigor, unas leyes que aprobaron en su día los gobiernos socialistas y que han sido aplicadas por gobiernos de distintos signos; un modelo que ha dado sus frutos y yo espero que se afiance todavía

más la consolidación de estos frutos con las dos leyes que el Gobierno ha anunciado que ha enviado a las Cortes relacionadas con la Guardia Civil. La validez del modelo, señorías, se demuestra por la integración que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil tiene en relación con los instrumentos de coordinación y planificación.

El director general de la Guardia Civil ha expuesto aquí el Plan estratégico de seguridad vial del año 2005-2008 y el Plan de acción del año 2006. Pues bien, en estos planes, que afortunadamente ya tenemos y en los que podemos apreciar toda la panoplia de medidas que se pueden adoptar para mejorar la seguridad vial, vemos la parte referida a la Guardia Civil de una manera bastante clara: aumento de los efectivos como objetivo, aumento del número de vehículos efectivos y, por supuesto, informatización de las denuncias —que es una faceta importantísima para la eficacia de la acción de la Guardia Civil de Tráfico—, mejora de los protocolos de atestados y dotación de instrumentos de control para el consumo de drogas. Lo ha estado exponiendo el director general de la Guardia Civil y no voy a abundar en esta cuestión. Solamente quiero referenciar medidas de refuerzo del principio de autoridad contenidas en el Plan de acción del año 2006: la fiscalía especial que se ha creado, las fiscalías que se van a crear por comunidades autónomas especializadas en temas de seguridad vial, la incorporación de la educación vial, etcétera. El director general también ha mencionado el Plan Estratégico de la Policía y la Guardia Civil. Atención a esta cuestión, porque por primera vez pone en evidencia la existencia de un instrumento de coordinación planificada entre dos cuerpos que, desgraciadamente, durante algún tiempo han estado funcionando con muy poca coordinación. Esto lo refleja, igual que refleja esta coordinación la mera existencia del cargo que ocupa el director general aquí presente de la Policía y la Guardia Civil; expresión del mando único y coordinación de cuerpos.

Es importante también valorar —y con esto acabo— algo que ha expuesto el director general. Está referida a la evolución del número de efectivos. Según los datos que tenemos, en el año 1992 había unos ochocientos efectivos en plantilla. Esto significa que desde el año 1996 —desde esa época aproximadamente, desde 1992 cuando se hace este incremento— hasta el año 2004 la plantilla de la Guardia Civil de Tráfico permanece prácticamente estancada. Hay ocho o doce años durante los cuales 8.000 agentes es la cifra que hemos venido manejando. Pues bien, ahora se produce un cambio. En el año 2005 aparecen en el catálogo 8.641 efectivos; en el año 2006, 9.000 efectivos como objetivo, si bien a final de año se alcanza la cifra de 8.894; el objetivo para 2008 son 10.300 agentes y el objetivo final marcado por la propuesta del Gobierno socialista son 11.000 agentes. Bien, esto significa que se ha comenzado a desarrollar una acción que tiene evidentes dificultades; dificultades que tengo que subrayar que el director general ha expuesto esta mañana y con enorme

transparencia. Cuando se ven los problemas y un cargo público los expone públicamente y con transparencia es porque tiene la conciencia suficientemente tranquila como para decir que el problema está en vías de solución, aunque el problema existe, el problema ha existido. Este estancamiento del número de efectivos seguro que ha estado operativo por lo menos durante ocho años del Gobierno del Partido Popular. A partir de este momento se comienza una acción utilizando dos palancas. La primera palanca para facilitar el acceso a la especialidad de tráfico es reducir un año la permanencia en la Guardia Civil para poder acceder. El segundo instrumento, teniendo en cuenta la penosidad de la labor que desarrollan estos agentes, es incrementar sus retribuciones en un 9,09 por ciento frente al 6,95 por ciento que tiene el resto de agentes de seguridad ciudadana. Esto es manifestación evidente de que se han puesto en marcha palancas efectivas, que darán sus resultados. No ha sido fácil. El hecho de que todavía sobrevivan situaciones que recuerdan un poco el mandato del Partido Popular durante aquella época demuestra la enorme dificultad que implica levantar hipotecas que se han consolidado, como mínimo, durante ocho años de mandato de los populares. Esto es lo que quería decir, señor director general. La acción que están desarrollando la Guardia Civil de Tráfico y la Guardia Civil de Seguridad Ciudadana es excelente, y evidentemente va a tener mejoras importantes con las medidas que se avecinan, no solamente con las que ya se han adoptado. Por tanto, la confianza ciudadana en este cuerpo y en esta especialidad de la Guardia Civil seguirá incrementándose y seguirá siendo como siempre fue.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Para contestar, responder a las preguntas, valoraciones y otros aspectos planteados por los grupos parlamentarios, tiene la palabra el director de la Guardia Civil.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA POLICÍA Y DE LA GUARDIA CIVIL** (Mesquida Ferrando): En primer lugar contestaré a algunos aspectos que se han planteado en la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario Popular. Quiero, de entrada, agradecerle el tono de su intervención y también sus palabras de apoyo y de aliento, tanto a la agrupación de Tráfico como al conjunto de la Guardia Civil.

He escuchado detenidamente su exposición. Lo primero que me ha llamado la atención obviamente ha sido cuando decía que le gustaría que hubiera más guardias, que estuvieran mejor pagados, con medios más modernos, que estábamos consiguiendo que estuvieran mejor retribuidos, y cuando estaba escuchando estas palabras me preguntaba: ¿y por qué no lo hicieron? **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Que hayan estado en el Gobierno no les inhabilita para la crítica ni a nosotros nos da un plus de ineficacia. Lo que sí es verdad es que estamos en un periodo de legislatura tan reciente —tres años— después de haber gobernado ocho

años el Partido Popular, que es obvio que, cuando se escuchan estas expresiones, lo primero que venga a la cabeza sea ¿y por qué no lo hicieron? Además se hizo prácticamente lo contrario. Le tengo que reconocer mi sorpresa al comprobar que durante los ocho años de gestión del Gobierno del Partido Popular las plantillas tanto de policías como de guardias civiles disminuyeron en España en 7.000 efectivos, por tanto, no deja de ser sorprendente que, aumentando la población, habiendo mayores necesidades de seguridad, las plantillas de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad descendieran. En el caso de la agrupación de Tráfico obviamente pasó exactamente lo mismo. Cuando se les hacían preguntas por escrito en las que intentaban averiguar los diputados de la oposición entonces, hoy del Grupo Socialista que apoya al Gobierno, cuántos efectivos se habían producido el último año de legislatura, siempre contestaban con catálogo, nunca con efectivos reales, porque el catálogo en definitiva lo aguanta todo, y lo importante son los efectivos, que demuestra cuántos hay con relación al periodo anterior.

En el año 1996 había en España 7.916 agentes de tráfico, y en el año 2003 había 7.758, o sea, 158 guardias civiles de tráfico menos, habiendo pasado ocho años. ¿Qué estamos haciendo nosotros? Estamos reorientando decididamente esta situación. Es uno de los ejes fundamentales de la política del Ministerio del Interior reorientar la pérdida progresiva de efectivos policiales en España. Hasta el año 2006 hemos aumentado 202 efectivos en dos años, y ahí está la convocatoria de las 1.500 plazas que adoptó el Consejo de Ministros el 30 de junio del año 2006. El subsecretario decía, y decía bien: Es difícil —y hay que reconocerlo así, y reconocer la dificultad supone ocuparse de la resolución del problema— cubrir estas plazas convocadas. Yo quise ver cuál era la situación, si era un problema nuevo o si venía de antes, y he visto que no es un problema reciente. Tomo como ejemplo el último año completo de legislatura del Gobierno anterior —el año 2003—: se convocaron 665 plazas de motoristas y atestados. Aspiraron 613 personas —por tanto, había más plazas que aspirantes—, aprobaron 335, y quedaron 330 plazas sin cubrir —el 49,6 por ciento del total—. En el año 2006 —la última convocatoria— se han convocado 896 plazas, ha aspirado alguno más —769—, mejor ratio —1,16 aspirantes por plaza; en el año 2003 fue 1,08— y aprobaron 594; quedaron sin cubrir 302 plazas —el 33,7 por ciento—; o sea, en el año 2003, 49,6 por ciento y ahora, 33,7 por ciento. A mí me parece un porcentaje alto. ¿Qué significa? Que hay que avanzar, que hay que mejorar, que hay que hacer más atractiva la pertenencia a la agrupación de Tráfico y también a otras especialidades importantes en la Guardia Civil. Por tanto, se está haciendo un esfuerzo importante en la mejora y en el incremento de las plantillas y de los efectivos, pero también en las retribuciones. El complemento específico singular de la especialidad está a 140 euros por encima del percibido en seguridad ciudadana; el año pasado

incrementamos 100 euros lineales al mes el complemento de productividad —9,2 millones de euros de coste—, y pretendemos incrementar 50 euros más lineales mensuales en el año 2008.

En el año 2003 la evolución del crédito dedicado a incentivos al rendimiento en la agrupación de Tráfico fue de 10 millones de euros; tres años después este crédito se ha situado en 19 millones de euros, 9 millones más que hace tres años —el 91 por ciento más—, y en el año 2007 pretendemos gastar 24 millones de euros. En cuatro años pasaremos de 10 millones de euros en el año 2003 a 24 millones de euros; es un incremento del 140 por ciento.

He hecho un ejercicio de análisis de una nómina tipo, sobre la base de cinco trienios, de un guardia civil de seguridad vial, relacionando el año 2006 y el año 2007. Le puedo decir que el incremento de sus retribuciones, comparando lo que va a percibir en el año 2007, en relación al 2006 supone el 9 por ciento. Usted sabe que en abril del año 2005 se firmó un acuerdo con los sindicatos policiales que se hizo extensivo también a los miembros de la Guardia Civil, por el cual durante los años 2005, 2006, 2007 y 2008 iban a percibir retribuciones adicionales al incremento que iban a sufrir los funcionarios de la Administración General del Estado, incrementos que están situados alrededor del 2 ó 3 por ciento; en concreto, en el año 2007 es un 3,16 por ciento. Con este incremento, sumado al incremento que tienen todos los funcionarios de la Administración General del Estado y a la mejora en sus rendimientos, la retribución en la agrupación de Tráfico —le estoy poniendo un ejemplo tipo— es superior al 9 por ciento. Por tanto, se está haciendo también un esfuerzo importante, y, sinceramente se tiene que hacer más.

Comparto con los diferentes portavoces parlamentarios la alta valoración que se tiene de la agrupación de Tráfico, de su función, de su especial penosidad, de la problemática especial que tiene su trabajo, y es obvio que tenemos que avanzar para hacer más atractiva esta especialidad. La mejora de las retribuciones es sin duda también un buen camino.

Con relación a los medios también hacemos una apuesta importante por la mejora de los equipamientos de la Guardia Civil: los vehículos recibidos en la media del Gobierno del Partido Popular, fueron a razón de 410 por año; en el periodo 2005-2006, 516. Se hizo un esfuerzo entonces, se hace un esfuerzo algo superior ahora, y en el tema de equipamientos creo que también se está en el camino correcto.

Después, decía usted que le gustaría tener guardias más formados. Con la explicación he puesto de manifiesto que se está incrementando de forma notable la formación en la Escuela de Tráfico de Mérida, no tanto en los cursos básicos, que en el año 2006 fueron cinco —en el año 1996 fueron tres, anualmente eran tres, cuatro, cinco o seis los cursos básicos que se hacían—, como en el incremento que se ha producido en otro tipo de cursos específicos —como decía, inspección de trans-

portes, conducción de vehículos pesados—, llegando a 39 cursos en el año 2006. La media de estos cursos entre 1996 y 2003 fue de tres por año, y desde el año 2004 hasta el 2006 la media ha sido de 36 cursos por año.

A partir del año 2004 hemos iniciado las actividades de la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil de Mérida para actualizar y perfeccionar el personal de la agrupación. Empezamos con veintiún cursos en el año 2004, y en el 2007 tenemos programados 43, más del cien por cien. Por lo que se refiere al personal que va a pasar por estos cursos, en el año 2004, el primer año, fueron 404 agentes, y en 2007 estimamos que más de mil agentes participarán en estos cursos de perfeccionamiento y actualización de conocimientos. Por lo tanto, creo que se está haciendo un esfuerzo en la correcta dirección, en el incremento del número de agentes de la agrupación de Tráfico, en la mejora de sus condiciones laborales, y también en la mejora de sus conocimientos.

Ha entrado después a analizar algunos aspectos puntuales que se han producido en diferentes zonas de la geografía española. Se preguntaba el portavoz del Partido Popular si era una situación generalizada o si era algo puntual —no sé si ha llegado a decir la palabra puntual—, y yo sí le diría que, obviamente, no estamos ante situaciones generalizadas. Comentaba el tema de las bajas psicológicas. He estudiado la situación y le puedo decir que el porcentaje de las bajas psiquiátricas, sobre el conjunto de bajas en la agrupación de Tráfico, es menor que en la Guardia Civil en su conjunto. En la Guardia Civil el 34,18 por ciento de todas las bajas son psiquiátricas, y en la agrupación el 26,95 por ciento, existiendo una tendencia a la disminución de la incidencia de las bajas desde el año 2004, tanto en la Guardia Civil como en la agrupación de Tráfico. El porcentaje de bajas psiquiátricas en la Guardia Civil en su conjunto, en relación con la fuerza media en revista, era al año 2004 del 3,61 por ciento, y este porcentaje se ha reducido y se ha situado en 2006 en el 2,99 por ciento. Por lo que se refiere a la agrupación de Tráfico, el porcentaje de bajas psiquiátricas en relación a la fuerza media en revista se sitúa en el año 2004 en el 3,38 por ciento, y en 2006 en el 2,77 por ciento. Por tanto, hay una tendencia descendente en cuanto al número de bajas psiquiátricas desde el año 2004, tanto en la Guardia Civil en su conjunto como en la agrupación de Tráfico en particular. Solo para que se hagan una idea de cuál era la situación anterior, en el periodo 1997-2003, en siete años, el número de bajas para el servicio por motivos psiquiátricos se incrementó en un 502 por ciento.

En relación con otros temas concretos que se han planteado, hablaba el portavoz sobre Badajoz. Yo me involucré en conocer cuál era la situación del problema y tengo que decirle que, hasta donde yo sé, había unos problemas personales de relación —que no sé si es habitual, pero sí se producen en muchas unidades— entre mando y agentes. Las bajas psiquiátricas en el año 2006 en Badajoz fueron ochenta. El Partido Popular preguntó

el número, haciendo la suposición de que el 80 por ciento de la plantilla de la agrupación estaba de baja, y en realidad era el 23 por ciento, y hoy hay nueve efectivos de baja, dos de ellos de larga duración. La situación que me han comentado a mí es de tranquilidad y, por tanto, también tengo que pensar —no tengo por qué pensar mal— que cuando se habla de bajas psiquiátricas o psicológicas no estamos hablando de bajas fraudulentas, que serían aquellas bajas motivadas por una presión que se quiere ejercer, independientemente de la enfermedad. A partir de ahí, el porcentaje de bajas psiquiátricas que hay en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado no es diferente del que se produce en otros países. He oído en alguna ocasión algunos datos erróneos, por ejemplo, en relación con el número de suicidios en la Guardia Civil. Este año 2006, desgraciadamente, ha habido once suicidios en la Guardia Civil, la mitad que el año pasado y uno menos que en el Cuerpo Nacional de Policía; el índice de suicidios, por ejemplo, es muy superior en la Gendarmería francesa. Por tanto, hay nueve efectivos que están de baja, se han producido en Badajoz algunos reajustes en el mando, y a partir de ahí, de la investigación y de la información interna que se ha realizado, se ha concluido que no ha habido ninguna irregularidad y, por consiguiente, no correspondía abrir ningún tipo de expediente disciplinario.

En relación con Galicia, en otra pregunta del Partido Popular se decía que el 80 por ciento estaba de baja; pues no, el 24 de enero me informan de que era el 35 por ciento, y el 1 de febrero, el 18 por ciento, y la situación se ha tranquilizado. Alguien puede pensar que igual está motivado por estas mejoras retributivas o por la aprobación por parte del Gobierno de unos proyectos de ley que venían siendo reclamados por el personal del cuerpo. Pienso que no es esta la situación, pero dejo caer el dato.

También es verdad que he querido comprobar si se había producido alguna evolución distinta o que pudiera hacer saltar alguna alarma en la situación de las bajas médicas en Galicia y, en el año 2006, las bajas médicas en Galicia fueron 254, y en 2003, 208. Por tanto, yo situaría estos temas en problemas puntuales que se pueden producir. Pensemos que estamos hablando de una organización de alrededor de 74.000 personas, y en muchas ocasiones utilizo cierta expresión —obviamente no para desmerecer el trabajo de las Fuerzas Armadas, pero sí para poner de manifiesto el plus de dificultad—, y es que se trata de organizaciones —la de la Policía y la de la Guardia Civil— que están en guerra diaria y, por tanto, tienen un plus de presión diario que les supone una capacidad de sacrificio que sin duda puede provocar que se den estas situaciones de estrés, que también están justificadas dentro de la sociedad.

En relación con otro aspecto puntual que ha comentado usted, los certificados fraudulentos, quisiera decirle que en el Juzgado Togado Militar se recibieron algunas denuncias. Creo que se está investigando, y me informan de que dicha discordancia se debe a que, si bien las jor-

nadas formativas fueron programadas a lo largo de un periodo de un mes, la asistencia prevista para cada miembro de la unidad era de un solo día, en jornadas lectivas de seis a ocho horas de duración, de forma que de manera rotatoria fuera formado todo el personal de la unidad a lo largo del mes. Por lo que se refiere a la expedición de certificados a favor de personas en situación de baja, la explicación reside en el tiempo transcurrido entre la asistencia a la jornada formativa y la fecha de expedición de ese certificado; concretamente, un miembro de este destacamento fue propuesto en agosto de 2005 para asistir a unas jornadas formativas cuyo certificado solicitó posteriormente al jefe del subsector, siendo firmado por éste con fecha 1 de julio de 2006, momento en el que el asistente al curso se encontraba de baja, aunque se certificaba una formación recibida cuando se encontraba de alta. Se me indica que no ha existido ninguna de las irregularidades citadas y, por tanto, no se ha adoptado ninguna medida disciplinaria.

Evidentemente, el Gobierno reconoce que hay que hacer esfuerzos para mejorar la situación de la agrupación de Tráfico, y creo que las declaraciones que ha realizado el director de Tráfico van en este sentido. A partir de ahí, honrada y sinceramente, creo que estamos en el camino correcto, independientemente de que haya que seguir reflexionando para mejorar la situación.

El señor Grau, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), comentaba si una mayor presencia de la Guardia Civil podría suponer una mejora en la prevención de las infracciones de tráfico. Sin duda ninguna. Por ese motivo, en agosto del año pasado decidimos iniciar una experiencia piloto —algo que creo que no se había hecho hasta entonces—, que consistía en una colaboración de las unidades de seguridad ciudadana en trabajos relacionados o funciones específicas de la agrupación de Tráfico. Estamos hablando de una tipología de controles :cinturón de seguridad, uso del móvil, controles preventivos y provisionales de alcoholemia. Esta experiencia se inició en Galicia; los resultados han sido francamente satisfactorios, se ha producido un descenso en relación a la siniestralidad en las redes secundarias, donde este control fue más efectivo, y estamos pensando en la posibilidad de ampliar esta experiencia a otras comunidades autónomas.

Con relación al tema relacionado con los efectivos, ya he contestado de alguna forma. Estamos haciendo un enorme esfuerzo —como no se ha hecho jamás— en la recuperación de las plantillas de la Guardia Civil. Para que ustedes se hagan una idea, anteriormente lo habitual era que las ofertas de empleo anuales rondaran los 2.000 guardias civiles al año, unos 1.800 ó 1.900. Estas ofertas de empleo no servían para cubrir las bajas vegetativas que se iban produciendo por jubilación o por fallecimiento, y de ahí el descenso de efectivos. Se ha reorientado esta situación: el año 2005, la oferta de empleo en la Guardia Civil fueron 4.000 efectivos; en el año 2006, otros 4.000 efectivos; en el año 2007 van a ser 5.500 efectivos; puedo asegurarles que la academia ya no da

más de sí. Con relación al Cuerpo Nacional de Policía, desde el año 2005 hasta el 2007, las ofertas de empleo han sido y serán 5.500 efectivos al año. Por tanto, sin ninguna duda, el esfuerzo que está haciéndose por mejorar los efectivos de la Guardia Civil es tremendamente importante.

Me preguntaba también si conocía alguna opinión de miembros de la Guardia Civil de Tráfico sobre el carné por puntos. alguna opinión he oído, y me manifiestan que es un instrumento de primera magnitud a la hora del control y de la disminución de la siniestralidad; también he oído algún comentario con relación a una revisión del Código Penal. La sensación es que la imprudencia y la temeridad tienen que costar más caro que lo que cuesta ahora mismo.

No quiero entrar dentro del ámbito competencial, de las funciones de la Dirección General de Tráfico, pero es evidente que hay comunicación con otros departamentos del Gobierno en lo que supone la mejora de guardarraíles y en la mejora de puntos negros. Como aficionado muy pedestre, al mundo del automovilismo y del motociclismo, desde hace muchos años, cuando veía un accidente en un circuito de velocidad, me llamaba la atención que en el 99 por ciento de los casos la víctima mortal se producía porque chocaba con algo. Alguien algún día pensó en eso y se hicieron las zonas de salida. A partir de ahí, los circuitos han alejado la zona de vallado, han situado arena o material para amortiguar la caída y, al no chocar con nada, el índice de fallecimientos en los circuitos de velocidad ha disminuido espectacularmente. Por tanto, este esfuerzo que se está haciendo desde hace muchos años en los puntos negros, sin duda habría que redoblarlo para eliminar de muchos puntos los obstáculos que se producen. En cualquier caso, esta no es una competencia que me corresponda, pero lanzo la opinión como mero espectador de la realidad.

En cuanto al señor Mardones, quiero agradecerle también sus palabras. Tengo que reconocerle que siempre me gusta mucho escucharle, porque comparto con usted el cariño que le tiene a la Guardia Civil. No es que los demás portavoces no se lo tengan, que lo tienen, pero usted lo expresa con más vehemencia. Como yo también le tengo mucho cariño a la Guardia Civil, y puedo asegurarle que el mayor honor que me podía hacer el Gobierno era dirigir a la Guardia Civil, y ahora también a la Policía, le agradezco muy sinceramente sus palabras. Ambos son cuerpos muy grandes y muy importantes. Esta mañana he ido a despedir a un miembro del Cuerpo Nacional de Policía, que falleció ayer —César, con 29 años—, y puedo asegurarle que es quizás lo más duro de mi trabajo. Con demasiada frecuencia tengo que asistir a despedir a buenos policías y guardias civiles, y siempre en esos momentos, acompañando el dolor de la familia, reflexiono sobre el trabajo impagable que realizan, y así se lo digo en todos los discursos: no hay sueldo que pueda compensar el trabajo que hacen, porque, repito, llegado el momento, son capaces y

arriesgan su propia vida en servicio a los demás. Por tanto, quiero agradecerle sus palabras de cariño hacia la Guardia Civil.

Usted decía que cada vez hay mayor colaboración o más servicios relacionados con otros departamentos. Sin duda alguna. Por ejemplo, el otro día veía el listado de servicios relacionados con las comunidades autónomas y es espectacular. Estamos coordinando la labor. La Dirección General de Tráfico hace planes conjuntos con policías autonómicas —este es un tema que creo que también ha puesto de manifiesto el señor Grau, y que lo he pasado por alto— y estamos coordinando planes conjuntos con la Guardia Civil de Tráfico y con las policías autonómicas y locales.

Tomo nota de lo que decía el señor Mardones respecto a una mayor intensificación de controles relacionados con la ITV y con el seguro obligatorio. Tengo que reconocerle que hace muchos años que opino exactamente igual, y no porque crea que no se hacen controles o que se deberían hacer más. En esto yo utilizo la táctica del muestro; pregunto a mi alrededor a cuántas personas les ha parado la Guardia Civil y les han pedido la ITV, para ver si están al día o no o el seguro obligatorio. Desde luego, son menos de los que deberían. Por tanto, tomo nota y transmitiré al director general de Tráfico y a los mandos de la Guardia Civil la necesidad de incrementar el control del cumplimiento de las inspecciones técnicas del vehículo y la acreditación de estar en disposición del seguro obligatorio.

Por último, quiero agradecer al señor Mayoral su intervención. Se pone de manifiesto —sin ningún tipo de acritud, como no puede ser de otra manera— que se está trabajando en una línea correcta, y con tranquilidad. La Guardia Civil es una institución; el Gobierno tiene que respetar, y respeta, los valores importantes que tiene, con una adaptación a la modernidad. Sin duda, las normas aprobadas, tanto el régimen disciplinario de la Guardia Civil como el Estatuto de derechos y deberes, pretenden aunar este respeto y reafirmar la confianza del Gobierno en la Guardia Civil, a la vez que poner las bases de una Guardia Civil del siglo XXI, con mayores derechos. Por tanto, le agradezco también su intervención.

Ha hecho usted referencia a algo que yo creo que es fundamental, y es el concepto integral de seguridad. Yo creo que la seguridad se ha convertido en un valor esencial del siglo XXI; sin seguridad no hay justicia, no hay democracia, no hay desarrollo económico y social, pero la seguridad entendida —y así la entiende la administración— como un concepto integral, no solo seguridad ciudadana, sino también seguridad vial, seguridad alimentaria, seguridad en la construcción. En cuanto a la parcela de responsabilidad que a mí me corresponde, sin duda el Gobierno está poniendo todos los medios para garantizar la seguridad ciudadana y también la seguridad vial.

El señor **PRESIDENTE**: Damos un último turno de réplica a los portavoces. En primer lugar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Federico Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: La verdad es que el señor Mayoral se empeña en hacer de escudero del compareciente, y no hace falta, porque, entre otras cosas, él tiene más datos y puede responder a lo que le hemos planteado. En cualquier caso, el señor Mayoral sigue mirando más al pasado y, haciéndolo, no se ve el futuro. Aquí todos tenemos pasado. Yo no me voy a detener en lo que pasó en la Guardia Civil durante los doce años anteriores a que gobernara el Partido Popular ni tampoco en las dificultades del primer año de gobierno popular, cuando accede al Gobierno y se encuentra —por ser muy gráfico— la caja fuerte con telarañas. Así era muy difícil que hubiera más plazas. Ni en ese momento pasó lo que pasó en un año del Gobierno Socialista anterior, en que no se convocó ni una sola plaza ni de Policía ni de Guardia Civil. Por tanto, vamos a mirar al futuro, que es lo que nos interesa, porque al final nuestra responsabilidad nos debe llevar a que las cosas sean mejores, y a no estar permanentemente mirando hacia atrás.

Por otra parte, me insinúa el señor Mayoral que debo retirar algo que no sé lo que es, porque me dice que es muy grave, pero no me ha dicho lo que es grave, con lo cual deduzco que le ha parecido grave todo lo que he dicho, y desde luego lo comparto. Respecto al asunto de Badajoz, yo doy por hecho que, aunque usted mire para otro lado, lo conoce muy bien por razones de circunscripción; el tema de La Coruña lo habrá leído hasta en los periódicos; el tema de Talavera de la Reina lo tengo documentado. Por cierto, en los certificados se habla del curso celebrado entre el 1 y el 31 de marzo, ambas fechas inclusive; y, además, como bien nos ha dicho el señor director general, está en manos de la justicia militar. Por tanto, ella decidirá y a ello estaremos, pero, evidentemente, todo lo que he dicho es real y es cierto, y no me parece que sean anécdotas. Una cosa es una anécdota, tres cosas seguidas o más ya es un síntoma.

Señor director general, usted dice que con el Gobierno anterior del Partido Popular, mirando también hacia atrás, había menos guardias civiles, pero desde luego lo que había era más presencia de guardias civiles en la carretera que en este momento. De eso no hay duda. Nosotros podemos dudarle en la teoría, pero lo dicen los conductores que van por la carretera y todos lo sabemos: hay menos guardias civiles en la carretera. De hecho, en el año 2005, hubo 8.000 servicios menos y 50.000 horas menos realizadas por la Guardia Civil de Tráfico. Esa es la realidad.

Vuelvo a darle las gracias por su comparecencia, le agradezco sus explicaciones, y le digo que mi intervención es fruto de la preocupación por un cuerpo que nos parece que tiene una labor esencial —repito— en favor de la seguridad vial, y a veces nos preocupa que, cuando vemos cosas mal hechas, lo que en realidad se esté es

sembrando vientos para recoger las tempestades que faciliten la desmilitarización de un cuerpo que a nosotros nos parece que tiene que seguir con su actual estatus, porque es el que le ha permitido tener 150 años de vida y superar alternativas políticas, que ya sabemos que hasta la Constitución de 1978 han sido en España bastante pendulares y duras.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Quiero agradecer al señor Mesquida sus explicaciones, por la amplitud de las mismas y por la sinceridad que ha demostrado y el respeto escrupuloso en cuanto al tema competencial de las otras instituciones de la administración. Por tanto, sus opiniones son valiosas y entiendo que ha hablado con sinceridad.

Quisiera destacar dos puntos. En cuanto a las retribuciones, por la explicación muy detallada que se ha hecho, entiendo que se ha iniciado una acción importante y que estamos en vías de continuarla, porque estamos absolutamente de acuerdo en la penosidad con que trabaja el personal de la agrupación de la Guardia Civil de Tráfico, así como por el hecho de estar con la Policía en una guerra diaria, como muy acertadamente ha dicho. Por tanto, hay que mejorar y continuar este esfuerzo que se ha iniciado para situar las retribuciones en el punto en que están. El camino es correcto, pero hay que continuarlo.

En cuanto a la colaboración con otras administraciones, ha recordado muy oportunamente el Plan piloto de Galicia, donde se está realizando con éxito la colaboración con otras administraciones. Como corolario a lo dicho anteriormente, también me gustaría saber si, aparte de la colaboración con otras administraciones municipales y autonómicas, este plan de formación contemplaba la formación de los guardias municipales que actuaban en los diferentes controles, y también lo ligo con el hecho de que la formación es uno de los elementos básicos para justificar esta política de retribuciones iniciadas, que se pueda continuar con unos valores técnicamente formados ya que, como en cualquier colectivo, mejora la productividad cuando la persona está bien preparada.

Si entendemos que la formación es un elemento permanente para mantener el nivel y la calidad del servicio de la Agrupación de la Guardia Civil de Tráfico, y también se establece un sistema de colaboración para mejorar este funcionamiento con otras administraciones, pueden existir, si es que no existe —y pediría alguna información complementaria— unos planes de formación continua o al menos si con el pacto de la Federación Española de Municipios y Provincias existe una colaboración para formar los guardias municipales que atienden el tráfico en sus zonas urbanas, porque, como recordaremos, es una zona muy propensa a los accidentes, con un índice del 64 por ciento de accidentes en esas zonas urbanas y, por tanto, tener una colaboración con el orga-

nismo superior de tráfico, que es la Guardia Civil, entiendo que mejora las posibilidades de servicio que manifiestan. Por ello, me congratulo también de que esto mejore la presencia y estemos absolutamente de acuerdo en el sentido de que la presencia y la atención personalizada de los guardias mejore la percepción del ciudadano, y también los resultados de prevención de los accidentes.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Intervengo muy brevemente para agradecer al señor director general de la Policía y de la Guardia Civil la cortesía con la que me ha respondido, que me permite una vez más mostrar todo el apoyo de mi grupo parlamentario al benemérito instituto y a su dirección, por supuesto, con la extensión al Cuerpo Nacional de Policía. Para este diputado que les habla este tema es muy entrañable por cuestiones familiares.

Quiero hacer una sugerencia al señor presidente y al señor director. Se habla aquí de muchas cuestiones que son operativas y sería aconsejable, con el director general y el señor presidente de esta Comisión, señor Jané, que se programara alguna visita a algún centro operativo de la Guardia Civil, sobre todo de Tráfico, porque si no se ve por dentro cómo se hacen los controles operativos, estamos hablando más desde un punto de vista teórico que práctico. Me permito sugerir una visita a los centros operativos de la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en Madrid o a los que se estime pertinente, porque, además, al benemérito instituto y a sus miembros les gustaría recibir la visita de los miembros de esta Comisión, porque ellos son los que tienen que ejecutar nuestras decisiones políticas.

El señor **PRESIDENTE**: Tomamos buena nota por la Mesa de la Comisión de esta sugerencia, que le trasladamos también al director general a efectos de poderla organizar.

Para finalizar el turno de portavoces, señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: En primer lugar, me uno también a la propuesta que ha hecho el señor Mardones, porque, aparte del conocimiento que podamos tener sobre una realidad, también puede ser un reconocimiento de la labor que desarrollan estos agentes que se dedican a la protección de la vida en las carreteras.

Voy a intervenir brevemente, pero no quisiera dejar pasar la ocasión de dedicar a mi buen amigo y portavoz del Grupo Popular, don Federico Souvirón, una reivindicación. Voy a aprovechar sus palabras para reivindicar el oficio de escudero. Es un oficio importante, un oficio de acompañamiento a los caballeros, a los que van al combate, a los que van a luchar —aquí, a debatir—. El hecho de que yo actúe de escudero en un debate con el señor director general corresponde al oficio de escudero

y también a la gratitud del caballero que se siente apoyado. Pero reivindicemos las cosas en lo que realmente son. Otra cosa sería que saliera corriendo, porque entonces el escudero no habría cumplido la función que le corresponde según las reglas de caballería, que también le obligaban. Señor Souvirón, dice usted que mirando al pasado. No voy a recordar aquella película, cuyo título era *Mirando hacia atrás con ira*, pero sí hay que mirar hacia atrás con pena, porque hemos perdido ocho años dando vueltas a cuestiones muy importantes para la seguridad de los ciudadanos en las carreteras, que no fueron resueltas a pesar de que tuvimos, como saben SS.SS., importantísimos y larguísimos debates sobre el particular en esta misma Cámara.

Respecto a la caja fuerte de telarañas, es un pretexto que no ha servido absolutamente para nada. El país crecía y era rico, incluso durante su mandato, pero no se encontraban nunca los recursos para dedicarlos a estos fines. Es una contradicción un poco extraña. Pudiera ser que al principio las cosas estuvieran así, pero luego el país creció y abundó la riqueza y nos extraña mucho que luego esto no fuera arreglado. En relación con el tema de los certificados fraudulentos, debería reconocer S.S. que ha dejado una sombra de acusación, a mi juicio grave, sobre este particular, teniendo en cuenta que la cuestión está sustanciada ante la justicia militar y no se ha tomado ninguna medida de carácter disciplinario porque todavía no se ha encontrado la razón por la cual esta cuestión deba ser, aparte de investigada, penada o por lo menos castigada. Finalmente, he visto por su intervención que el *leitmotiv* de la desmilitarización de la Guardia Civil va a ser un argumento con el que nos vamos a tener que encontrar en esta Cámara a lo largo del debate que se avecina.

Respecto a las leyes que acaba de remitir el Gobierno en materia de reconocimiento de derechos de los agentes de la Guardia Civil, usted sabe perfectamente que las propuestas que ha hecho el Grupo Socialista en esta Cámara —dos proposiciones de ley en la pasada legislatura— en ningún caso planteaban la desmilitarización de la Guardia Civil y usted sabe que los proyectos de ley que ha remitido el Gobierno tampoco prevén la desmilitarización de la Guardia Civil. No creo que suprimir la sanción de arresto y sustituirla por otra medida más actualizada o reconocer el derecho a la asociación profesional en el modelo que tienen los jueces en nuestro país sean una desmilitarización. Por tanto, esta posición no corresponde a la realidad del propósito del Gobierno. No debe ser incompatible reforzar, ampliar o reconocer derechos que son básicos y que están incluso reconocidos por el Tribunal Europeo de los Derechos Humanos, como el de la posibilidad de asociarse, con estas reformas que se plantean. No creo que haya contradicción. La Guardia Civil va a seguir dotada de un régimen jurídico y disciplinario suficientemente adecuado como para cumplir sus funciones en el siglo XXI.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al señor Mesquida para finalizar la sesión de la Comisión, desde esta Comisión de Seguridad Vial queríamos unirnos al reconocimiento de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y al conjunto de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, que vienen realizando una labor a favor de toda la ciudadanía. También quisiéramos hacer un reconocimiento al policía don César Casqueiro Abad, que falleció en acto de servicio —el señor director viene del funeral—, y a otros que como él trabajan día a día en una labor para el conjunto de la ciudadanía.

Hecho este reconocimiento desde la Comisión de Seguridad Vial, le damos la palabra al director general de la Policía y de la Guardia Civil para concluir esta sesión.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA POLICÍA Y DE LA GUARDIA CIVIL** (Mesquida Ferrando): Muchas gracias por estas palabras dedicadas a César.

Voy a ser breve porque prácticamente se han tratado todos los temas y ha quedado bastante clarificada la situación. Decía el señor Souvirón que no hay que mirar el pasado. Lo que no hay que hacer es renegar del pasado, sobre todo cuando es un tema de opción. Aquí se hizo una opción, no sé si derivada de las políticas del déficit cero, de recorte importante de determinadas políticas no solo sociales —en definitiva, la seguridad es un tema social—. Le puedo asegurar que me sorprendía que llevaran adelante esta política, porque tradicionalmente se dice que la izquierda gestiona mejor la política social y peor la seguridad y, por tanto, que la derecha gestiona mejor la seguridad que la política social. No podía entender, siendo espectador de la realidad, por qué estaban dejando perder plantillas de Policía y Guardia Civil. Durante la época de Gobierno del Partido Popular se produjo un florecimiento importante de la seguridad privada en España y me sorprendió. ¿Cuál es la situación? Que hay que reorientar esta realidad que supone un coste económico muy importante. Estamos hablando de 11.000 nuevas plazas y pongamos que se jubilan 4.000 al año. El incremento neto es muy importante. Por tanto, no hay que renegar del pasado y si tienen algún día la responsabilidad de volver a dirigir el Gobierno de España, estoy convencido que habrán aprendido de esos errores y que llevarán a cabo una línea parecida a la que estamos llevando nosotros de más efectivos en la calle. Lo que pide la sociedad es más Policía y más Guardia Civil. Hablaba usted de si nosotros pretendíamos la desmilitarización. Como ha comentado el señor Mayoral, ninguno de los dos proyectos recoge la desmilitarización. Con la tramitación parlamentaria ustedes tienen ahora una buena oportunidad de poner de manifiesto cuál es su posición en relación a estas reformas. Si, pretender continuar como hasta ahora es una opción, pero no se puede estar en misa y repicando a la vez.

Por tanto, es una buena oportunidad para ver cuál va a ser la posición del Partido Popular en relación con las dos leyes.

Respecto a la intervención del señor Grau, quisiera decir que hay otras policías que participan en los cursos de formación de la Agrupación de Tráfico, que queremos ampliar. Ahora mismo desconozco si en el acuerdo con la Federación Española de Municipios los cursos de formación se van a integrar. No me causa ningún problema que se pueda ofrecer formación a Policía local en instalaciones de la Agrupación de Tráfico, al contrario. El acuerdo con la Federación de Municipios es amplio, genérico, y creo que en él cabe también la formación. Está circunscrito a temas de Policía judicial. Es decir, la Policía local puede asumir determinadas funciones de Policía judicial y utilizar bases de datos conjuntas. Es entendible que esto sea genérico, porque obviamente no es lo mismo la Policía local de una gran ciudad que la Policía local de un pequeño municipio.

Le agradezco de nuevo al señor Mardones sus palabras. Estaré encantado de organizar una visita a cualquier centro operativo de Tráfico. Les adelanto que me gustaría que vinieran más diputados y senadores a visitarnos para que vieran las capacidades que tenemos, no solo en temas de tráfico sino también de rescate de montaña, de rescate a través de perros y de unidades especiales de operaciones, que les puedo asegurar que está entre una de las mejores unidades del mundo. Se van a sorprender viendo las demostraciones, como me pasó a mí. Estoy convencido de algo, tanto a la Guardia Civil como a la Policía cuanto más se las conoce más se las quiere. Por tanto, soy el primer interesado en que puedan hacer estas visitas. Voy a ver con mi gabinete que se puedan organizar, dentro de sus atribuciones y de los calendarios de sesiones, visitas al mayor número de instalaciones posibles tanto de la Policía como de la Guardia Civil.

Por último, quiero agradecer también al señor Mayoral sus palabras. Para mí ha sido un escudero de lujo. Ojalá tuviera escuderos de lujo en todas las comparecencias que realizo, aunque en realidad los tengo. Por tanto, quiero decirle que muchas gracias y agradecer nuevamente el tono de la intervención de todos los portavoces parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero agradecer, don Joan Mesquida, su comparecencia como director general de la Policía y de la Guardia Civil. A través de su gabinete concertaremos esa visita sugerida por el portavoz de Coalición Canaria, el diputado don Luis Mardones.

Antes de levantar la sesión quiero recordar a los portavoces que con mucha brevedad, reuniremos la Mesa y portavoces para fijar la próxima reunión de la Comisión. Muchas gracias también a los servicios de la Cámara.

Se levanta la sesión.

Era la una y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**