



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 889

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

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

Sesión núm. 32

celebrada el martes, 18 de septiembre de 2007

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro del Interior (Pérez Rubalcaba), para informar sobre el seguimiento de la aplicación y de los resultados obtenidos del permiso por puntos y dar cumplimiento a lo previsto en la disposición adicional décima del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en la redacción dada por la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. A petición propia. (Número de expediente 214/000170.) .....

2

## Se abre la sesión a las diez y treinta minutos de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Iniciamos la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados con una sesión importante, toda vez que se trata de la comparecencia, una vez más, del ministro del Interior, a quien damos la bienvenida; pero importante y solemne en tanto que la sesión de hoy es en cumplimiento de la ley. La Ley del Permiso por Puntos nos marca, en su disposición adicional décima, que el Gobierno, una vez al año y durante los tres años siguiente a su entrada en vigor, debe informar al Congreso de los Diputados y a esta Comisión de Seguridad Vial sobre la aplicación y los resultados obtenidos por el permiso por puntos.

Como presidente de esta Comisión quiero destacar dos aspectos. En primer lugar, que la propia ley nos marca un balance durante tres años; hoy haremos el del primer año; pero el objetivo del legislador era un horizonte de tres años. En segundo lugar, hay que destacar que el primer año se cumplió el 1 de julio, pero a todos nos pareció oportuno hacer esta sesión marcada por la ley al inicio de este periodo ordinario de sesiones, es decir, en septiembre.

Con esas premisas, agradeciendo al señor Pérez Rubalcaba como ministro del Interior su presencia ante esta Comisión de Seguridad Vial, le damos la palabra para que realice, en cumplimiento de la ley, este balance del primer año de aplicación del permiso de conducir por puntos.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Pérez Rubalcaba): Gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, como señalaba el presidente de esta Comisión, comparezco a petición propia, bien que en el marco de una disposición adicional de la Ley 17/2005, de 19 de julio, que es justamente por la que se aprueba el permiso de conducir por puntos. Hace más de un año, cuando presenté las líneas de trabajo de mi departamento en esta materia, tuve ocasión de comentar tanto las líneas básicas que iban a informar la acción del Ministerio del Interior en materia de seguridad vial como este aspecto concreto, el del permiso por puntos. En aquel momento anuncié que lógicamente tendríamos tiempo para evaluar la entrada en funcionamiento de este permiso, y hoy es la primera vez que lo hacemos formalmente en el Congreso, si bien ha habido algunas evaluaciones públicas que el ministerio ha llevado a cabo en distintos momentos.

Quiero comenzar esta intervención reiterando dos cosas: mi satisfacción, como es obvio, por comparecer ante este Congreso de los Diputados y mi satisfacción por hacerlo en un ámbito, el de la seguridad vial, que, como saben ustedes, ocupa uno de los objetivos prioritarios del Gobierno y, por tanto, del ministerio. No es solo el carné por puntos, como me encargaré de recordar a lo largo de toda esta mañana, es el conjunto de la segu-

ridad vial lo que nos trae hoy aquí; una discusión que este Parlamento ha tenido durante esta legislatura de manera profusa y continua, discusión que creo que está en la base de los buenos resultados que hoy podemos presentar aquí, si vemos las cosas con un poco de perspectiva, como yo pretendo hacer esta mañana.

Quisiera hablar, por tanto, de eso, de la perspectiva. Dije en su momento, cuando comparecí ante esta Comisión hace más de un año, que las cifras en materia de seguridad vial exigen una cierta perspectiva, que no podemos examinarlas mes a mes, que hace falta verlas con cierta distancia; y eso es lo que pretendo hoy aquí: examinar, después de un año de aplicación del carné por puntos, lo que podríamos denominar sus puntos fuertes, dónde ha funcionado tal y como esperábamos, en algunos casos incluso mejorando las expectativas que esta Cámara puso en esta ley, y dónde ha habido algunas debilidades que conviene lógicamente revisar para poner en marcha las oportunas medidas y corregirlas. Este es el marco de esta comparecencia, en el que me referiré primero al contexto en el que se puso en marcha el carné por puntos; a continuación hablaré de algunos datos en relación con este carné; después marcaré los efectos del carné por puntos, que ya adelanto que no solo son efectos en relación con la siniestralidad, sino que van más allá; y finalmente haré un balance, para terminar con unas medidas que entiendo que conviene poner en marcha en función del balance que hoy a realizar. Para ello, como es habitual, me voy a apoyar en un *power point* que he traído esta mañana y que con mucho gusto pondremos a disposición de SS.SS. al final de esta intervención.

Empiezo, pues, por el contexto. Quisiera recordar brevemente aquí —aunque ya lo saben SS.SS.— por qué se hizo el carné por puntos. Se hizo fundamentalmente por tres razones. La primera afecta a la tarea del propio Gobierno, ya que era un compromiso electoral del Partido Socialista; la segunda se refiere a la recomendación de la Unión Europea, que es verdad que en su programa de acción para mejorar la seguridad vial en las carreteras de la Unión, aprobado en 2003, incluía este como uno de los elementos importantes que los países debían poner en marcha; la tercera es que había un ejercicio comparado, en el que se observaba que los países que habían puesto en marcha el permiso por puntos en años anteriores, básicamente Reino Unido, Alemania, Francia, Italia —sobre esto volveré al final—, lo habían hecho con éxito, es decir, habían conseguido mejoras importantes en la reducción de la siniestralidad de sus carreteras. Por tanto, tanto por un compromiso electoral concreto como por una recomendación de la Unión y, finalmente, por un ejercicio inteligente de derecho comparado, nos propusimos poner en marcha esta medida. Veníamos, además, de unas cifras importantes de siniestralidad. Les recuerdo que en 2003 España tenía un índice de siniestralidad de 128 muertos por millón de habitantes, muy por encima de la media europea, que era de 103, y, por supuesto, muy por encima de países como Holanda, Reino Unido o Suecia, que tenían índices

de 60. Nos propusimos conseguir en los cuatro años de legislatura una reducción de esta cifra en el 40 por ciento. Piensen que estábamos planteando un programa muy ambicioso, puesto que la Unión Europea tiene un plan de reducción de estas cifras del 50 por ciento en diez años, teniendo en cuenta de dónde veníamos y el número insostenible de accidentes y, consiguientemente, de fallecidos que teníamos en nuestras carreteras. Aunque volveré sobre estos datos, porque en esta comparecencia quiero hacer un balance final de la política que hemos desarrollado y no solo del carné por puntos, quiero decirles que a día de hoy tenemos un dato de 93 fallecidos por millón de habitantes, cuando en Europa el número está en 84, es decir, nueve puntos de diferencia. Partíamos de 25 puntos de diferencia, lo que quiere decir que nos hemos acercado rápidamente —yo diría que notablemente— a la media europea, lo cual, como conocen S.S. perfectamente, ha supuesto que reduzcamos en más de mil el número de personas que han perdido la vida en nuestras carreteras en el plazo que va del año 2003 al año 2006; más de mil personas fallecidas menos. Este es el resultado de la acción combinada de un conjunto de políticas que enmarcaré a continuación, para luego centrarme ya en el carné por puntos.

La seguridad vial —y esto tampoco es ningún descubrimiento— depende de distintos factores, los más importantes son las carreteras, los vehículos y los propios conductores. Esto hace que, como en muchas ocasiones se ha dicho en esta Comisión —el propio presidente lo ha recordado en muchas intervenciones—, la seguridad vial necesite un enfoque global, un enfoque general que afecte a todos estos factores que influyen sobre los accidentes en nuestras carreteras. Es razonable que dentro de este enfoque global, que se ha dado en muchas ocasiones en esta Comisión y que hoy probablemente también podamos reproducir, el ministerio centrara su trabajo en lo que llamaríamos el factor humano. Por eso, incidimos en los elementos básicos que desde el punto de vista de los conductores tienen que ver con la siniestralidad en nuestras carreteras: el alcohol y la conducción; el uso de elementos protectores, bien sea el cinturón, el casco o los elementos de protección de menores; la velocidad, y el tratamiento de los reincidentes. Sobre estas cuatro cosas —repito que las cuatro afectan a la seguridad vial en lo que se refiere a su vez al factor humano, es decir, a los conductores— hemos venido incidiendo de distintas formas a través de los mecanismos de los que dispone el Ministerio del Interior: se han hecho campañas de sensibilización, se ha mejorado el control, se ha aumentado la vigilancia, se han puesto en marcha medidas de educación vial. Sobre todo ello hemos trabajado, todo ello forma parte del plan de seguridad vial, y una parte de ese plan es justamente la que se refiere al carné por puntos, que afecta a todas estas variables pero muy fundamentalmente al llamado tratamiento de los reincidentes, como pondré de manifiesto a continuación.

Antes de empezar, haré dos observaciones más que he reiterado en varias ocasiones en esta Comisión. El permiso por puntos es un elemento más; importante, pero uno más de una política de seguridad vial que hemos desarrollado en esta Legislatura. Insisto, es importante pero es uno más. Y un segundo elemento que me gustaría destacar también al principio de esta intervención es que el permiso por puntos se juzga en muchas ocasiones —vamos a decirlo así— en función del número de accidentes o del número de personas que han fallecido en nuestras carreteras; es verdad que este es un dato relevante, clave, para los ciudadanos es probablemente el más importante, pero nosotros tenemos la obligación de entrar más a fondo en el problema y de ver el carné por puntos en todas sus vertientes, porque el carné por puntos no solo afecta a los accidentes —aunque este sea el resultado final más palpable—, también afecta a las formas de comportarse, a las actitudes, a muchas otras cosas que nos interesa destacar y que estaban en la base de la discusión que esta Comisión tuvo cuando aprobó la ley. Por tanto, no es solo de siniestros de lo que vengo a hablar —que, lógicamente, también—, vengo a hablar del conjunto del carné por puntos. Y no es solo del carné por puntos de lo que quiero hablar, también quiero hablar del conjunto de la política de seguridad vial, por muy importante que sea el carné por puntos, que lo es.

Hechas estas consideraciones de carácter general, entraré ya en los efectos del permiso por puntos y empezaré señalando tres que me parecen importantes. El primero es la participación de la sociedad. Es verdad que el carné por puntos ha supuesto una discusión en esta Cámara, y más allá de esta Cámara ha supuesto una discusión social como nunca ha habido en relación con los accidentes en nuestras carreteras. Con independencia de que uno esté de acuerdo con todo lo que se discute o no, que uno esté de acuerdo o no con las conclusiones de algunas de las discusiones, lo que es evidente es que este es un elemento fundamental; que el tema esté presente en nuestra vida cotidiana es un elemento fundamental y creo que ese efecto positivo —que la sociedad se comprometa, o mejor, se preocupe y luego se comprometa— se ha conseguido con la puesta en marcha del carné por puntos.

El segundo elemento que me interesaría destacar es el del consenso parlamentario. Es verdad que es una ley que ha tenido un amplio consenso en el Parlamento, un consenso total —la han apoyado todos los grupos—, lo cual refuerza, sin duda, sus efectos sociales. El que los parlamentarios defendamos conjuntamente un proyecto de ley más allá de que tengamos algunas críticas legítimas que hacer a su puesta en marcha o a su concepción en tal o cual detalle, creo que da un valor extraordinario a esta ley.

El tercer elemento que me gustaría destacar es que la ley se ha puesto en marcha con celeridad, y esto también es un éxito. No hemos dilatado mucho el periodo que va entre la aplicación de la aprobación parlamentaria y la puesta en marcha de la ley. Hay países como Francia que

se tomaron tres años; nosotros lo hemos hecho con cierta celeridad, con un año, y la razón fundamental es que nuestras cifras eran ciertamente insoportables.

Trataré, a continuación, los cuatro elementos que creo que merece la pena discutir en relación con el permiso por puntos, que, como decía, es algo más que la siniestralidad, es algo más que los accidentes en nuestras carreteras. Por tanto, me referiré al comportamiento de los conductores, me referiré a las actitudes que tienen los ciudadanos en general frente al tema del tráfico y sobre todo de la seguridad vial, me referiré específicamente al tratamiento de reincidentes, ya que este era uno de los objetivos fundamentales del carné por puntos: penalizar —si se me permite la expresión— a los reincidentes y reeducar a aquellos que reincidían y finalmente hablaré, cómo no, de los datos de siniestralidad.

Empezaré por el comportamiento de los conductores. Lo primero que tenemos que preguntarnos es si se han producido cambios. En el año que estamos examinando (estoy refiriéndome al año del carné por puntos, como decía el presidente, aunque luego haré unas consideraciones específicas sobre julio, agosto y lo que va de septiembre, porque es verdad que ahí entramos en un periodo distinto de comparación de carné por puntos frente a carné por puntos, si se me permite la expresión, pero estoy refiriéndome al año y cuando no lo haga lo haré notar en la exposición) la primera pregunta que deberíamos hacernos es si corremos más o corremos menos. Recuerden ustedes que empecé por decir que la velocidad es uno de los elementos claves a la hora de abordar la seguridad vial y el carné por puntos trataba de mejorar este aspecto en nuestras carreteras. La respuesta la tienen ustedes en unos datos que he recogido en esta diapositiva, que es así como se llaman, me han aclarado que hemos vuelto a la jerga anterior, yo creía que el *power point* sería algún nombre en inglés para esto, pero no, es diapositiva (**Risas.**). Velocidad; recogemos aquí el porcentaje de vehículos detectados por los radares en nuestras autovías que van por encima de 140 kilómetros por hora, y los datos son concluyentes: hemos pasado del 6,79 por ciento en julio de 2005, al 1,1 por ciento en julio de 2006 y al 0,7 por ciento en abril de 2007. Estos son los datos. Por tanto, hoy los españoles corremos menos y hay muchos menos españoles que sobrepasan el límite de 140 kilómetros por hora en nuestras carreteras. Estamos mirando un periodo de un año, por tanto podemos concluir que un primer efecto del carné por puntos, creo que beneficioso, es que hoy los españoles corremos menos en nuestras carreteras.

Algo parecido sucede con otro de los elementos importantes a la hora de analizar los siniestros en nuestras carreteras que es el alcohol. La pregunta en este caso sería: ¿somos más cuidadosos con el alcohol los ciudadanos españoles a la hora de conducir?, ¿abusamos menos del alcohol? La respuesta es ciertamente que sí. Les he incluido un dato que es el porcentaje de conductores que dan positivo en los controles de alcoholemia; en concreto, ha pasado del 4,3 por ciento al 2,4 por

ciento en el periodo que estamos revisando, que es el año de la entrada en vigor del carné por puntos. Si además tenemos en cuenta que hemos multiplicado por dos el número de controles de alcoholemia, podemos concluir que es un dato asentado estadísticamente; hacemos más controles y, sin embargo, hemos reducido el porcentaje sustantivamente, lo que quiere decir que efectivamente podemos concluir que los españoles nos preocupamos más de no beber antes de coger el coche, y creo que esa es una buena conclusión de este periodo que estamos analizando. Les he recogido un dato que tiene significación: saben ustedes que en Navidad hacemos controles especiales por razones que todo el mundo puede entender y, si comparamos los porcentajes de positivos en estos controles en diciembre de 2006 y diciembre de 2007, observamos que efectivamente también la reducción es significativa, en concreto es un 25 por ciento menos. Por tanto, cojamos el elemento o el dato que cojamos, la conclusión sería tan nítida como la de la velocidad: los españoles hoy nos tomamos más en serio la relación que existe entre alcohol y accidente, y por tanto conducimos más seguros, también desde esta perspectiva. Corremos menos y nos preocupamos de no beber antes de coger el coche mucho más de lo que nos preocupábamos antes.

El tercer elemento de seguridad es el cinturón de seguridad y el cuarto el casco. Es verdad que son elementos de seguridad que no tienen que ver solo con el carné por puntos, me remito a la interacción que existe entre la política de seguridad vial y el carné, pero no es menos cierto que con el carné por puntos tienen un acicate porque uno no solo tiene una multa, sino que además le quitan puntos si va sin cinturón. En este caso los datos son también significativos. Estamos hablando de los asientos delanteros. Hemos aumentado en 14 puntos los niveles del uso del cinturón en carretera y en 18 puntos en zona urbana. No es anormal que haya este decalaje de cuatro puntos porque, como ustedes saben, se utiliza menos en zona urbana porque la gente cree que tiene menos riesgo, cosa que a veces es un error dramático. En concreto, hemos pasado en asientos delanteros en carreteras del 74 al 84 por ciento. Estamos en unas cifras muy razonables. Lo mismo sucede con el asiento trasero. No lo he puesto aquí, pero es verdad que es una política que estamos siguiendo; hemos pasado del 50 al 63 por ciento. En resumen, los ciudadanos españoles se preocupan del cinturón de seguridad y una vez más cabría responder a la pregunta de ¿vamos más seguros por las carreteras? La respuesta es sí, vamos más seguros porque corremos menos, porque nos preocupamos de no beber antes de conducir y porque nos ponemos el cinturón de seguridad.

El casco es un elemento sobre el que seguramente hoy discutiremos profundamente y sucede lo mismo. Ustedes tienen los datos en este momento en la pantalla. Se ha pasado del 5,3 por ciento en julio, estoy hablando de gente que no llevaba casco en los controles que hacemos, al 1,3 por ciento. Por tanto, la conclusión es idéntica.

Los motoristas españoles hoy se ponen mucho más el casco que antes y, de hecho, las infracciones en razón de no llevarlo han disminuido en términos porcentuales de forma sustantiva en el periodo de tiempo que venimos analizando. Hemos sacado una conclusión final que en términos numéricos es muy significativa de lo que supone en la práctica esto. Estamos hablando de un censo de 24 millones de conductores y de mejoras del 10 por ciento. En otras palabras, podríamos concluir que, un año después de aplicación del carné por puntos, hay 2,4 millones de conductores en España que se ponen el cinturón y que antes no se lo ponían. Por tanto, desde el punto de vista de los comportamientos en la carretera, es evidente que el carné por puntos ha tenido un efecto positivo, y cuando hablo de comportamientos me refiero a velocidad, al alcohol, al uso del cinturón de seguridad y al uso del casco.

Una segunda reflexión que quería hacerles es el carácter reeducador del carné por puntos. Lo veíamos antes y lo decía. Cuando discutimos el carné por puntos nos pusimos rápidamente de acuerdo con que tratábamos de trabajar sobre los multirreincidentes y reincidentes, sobre personas que acumulan infracciones de tráfico y entonces lo que explicábamos era que lo íbamos a hacer a través de dos vertientes, una puramente punitiva, que también es preventiva lógicamente, y una reeducadora. Por hablar de la reeducadora, a la que damos una importancia notable, aquí tienen algunos datos de los cursos de sensibilización que hemos realizado en este año, me estoy refiriendo siempre al año de entrada en vigor del carné por puntos. Son 450 los alumnos que han acudido y los centros que tenemos autorizados. Estamos poniendo en marcha todo un sistema de reeducación de los conductores que tienen un comportamiento marcadamente reincidente y, por tanto, a los que les afecta el permiso de conducir por puntos.

Un siguiente aspecto que quería notar es el de las sanciones. Quizá, antes que a las sanciones, me referiré brevemente a las actitudes que no están reflejadas en ninguna diapositiva. Ustedes saben que, más que nosotros, distintos institutos de opinión pública han hecho controles y chequeos sobre cómo ven los ciudadanos el permiso por puntos y cuáles son las actitudes que los ciudadanos han desarrollado en relación con el mismo. Me referiré a dos conclusiones que salen con carácter general en distintos sondeos de opinión, algunos de empresas privadas y otros de universidades, y algunos más de observatorios distintos que hay en relación con este asunto. En general, lo que está claro es que la mayoría de los españoles considera que estamos ante un instrumento eficaz, el carné por puntos, y que ha mejorado el comportamiento de los conductores en nuestras carreteras. Es decir, que los datos que veíamos antes en relación con la velocidad, con el alcohol y con el cinturón de seguridad se completan con esta percepción social que la gente tiene. La gente efectivamente percibe que es así, sabe que es así, y algunos, muchos, por experiencia personal. Lo más importante es que, cuando

examinamos las actitudes de los españoles frente a este problema y lo hacemos a través de los estudios de opinión, podemos comprobar que ya con carácter general se percibe que hay algunos comportamientos que son peligrosos. Recuerdo que no hace mucho tiempo la gente discutía en España sobre el cinturón de seguridad, incluso había gente que sostenía la peregrina hipótesis de que era muy peligroso porque si te quedabas atorado, poco menos que no podías salir. Eso estaba ahí, en el imaginario colectivo de nuestra sociedad, igual que la gente decía que tomarse una copita antes de coger el coche no tenía importancia. Hay quien decía y sostenía machaconamente que él tenía más reflejos después de beberse una copita que antes de beberse una copita. Esto estaba ahí situado. Pues bien, esto ha cambiado radicalmente. En muy poco tiempo, no es que sea solo por el carné por puntos, repito, la percepción de los ciudadanos es notoriamente contraria y hoy todo el mundo sabe que hay que llevar cinturón de seguridad y que una copita es muy mala a la hora de coger el coche. Son comportamientos que aparecen reflejados de una manera absolutamente mayoritaria en nuestras encuestas y esto también es el efecto de la discusión que hemos tenido en estos meses sobre el carné por puntos.

He repasado cómo se comportan los españoles, las actitudes, la reincidencia o, mejor, la reeducación y vamos ahora a la parte más dura, y sin duda menos agradable, que es la parte punitiva, que es cómo está funcionando el carné por puntos en lo que se refiere al descuento, al castigo que, repito, como todo castigo es también preventivo y ese efecto no lo podremos medir nunca, pero sabemos que existe.

Estas son las sanciones firmes en un año de funcionamiento del permiso por puntos con detracción de puntos. Estamos hablando de una cifra de 300.000, de 980.000 puntos restados por sanciones siempre firmes, hablaremos también seguramente esta mañana aquí de las tramitaciones de estas sanciones, y estamos hablando de conductores que han perdido puntos, que son 280.000, aproximadamente el 1 por ciento del censo de conductores. Son datos que lógicamente a 16 de septiembre han cambiado, en concreto, el número de conductores ha pasado de 280.000 a 480.000, lo cual no es sorprendente, dado que julio, agosto y septiembre son los meses en los que la gente conduce más y, por tanto, donde se acumulan las sanciones.

Respecto al comportamiento en razón de género, mayoritariamente son los hombres los que pierden puntos, el 84 por ciento frente al 16 por ciento de las mujeres, y el porcentaje de conductores noveles que pierden puntos, que ustedes saben que tienen ocho puntos como máximo, es relativamente pequeño, un 7,6 por ciento, lo cual demuestra que la gente entra al sistema, vamos a decirlo así, de conducción con una mentalidad ciertamente muy bien preparada.

En relación con los tramos de edad, para quienes les interesen estos datos, un 19 por ciento de conductores de menos de 24 años han perdido puntos, un 31 por

ciento de 25 a 35 años, un 23 por ciento entre 35 y 44 años y un 27 por ciento para los mayores de 44 años. Quizá el dato más significativo es el de los menores de 24 años que redonda en lo que les decía antes, que los conductores noveles son especialmente precavidos, lo cual ciertamente es algo por lo que debemos felicitarnos.

A continuación hemos incluido unos datos sobre denuncias en trámite para que nos hagamos una idea de lo que va a pasar en los próximos meses, repito, sobre la tramitación y sobre sus costes y dificultades hablaremos seguramente en esta mañana. Tenemos en este momento 640.000 denuncias en tramitación y 2.075.000 puntos en tramitación asociados a denuncias. La tipología de la denuncia, como no podía ser menos, incide en los aspectos que hemos mencionado esta mañana, en el exceso de velocidad, en el cinturón, en la alcoholemia, otras causas genéricas, que son solo el 22 por ciento, y en la telefonía móvil, que saben ustedes que es uno de los temas que nos preocupan y nos han preocupado mucho en los últimos meses. Y aquí se refleja un resumen más mediático, si se me permite la expresión, son los conductores que han perdido el permiso por puntos. Entre las cifras de 30 de junio y las cifras de 16 de septiembre no hay proporcionalidad porque son julio y agosto los meses en los que la gente acumula más sanciones. Por tanto, son perfectamente normales estas cifras. Hemos pasado de 358 —en este momento vamos a leer las cifras de la derecha, que son las actualizadas— a 594 conductores que han perdido el permiso conducir y que por tanto tendrán que pasar seis meses, volverse a examinar y cumplir los correspondientes cursos de reeducación. Hay 2.492 conductores a los que se les está tramitando la pérdida del permiso de conducir, que tiene sus trámites obligatorios porque tiene sus recursos y sus plazos en derecho administrativo que no podemos salvar, y finalmente hay 93.901 conductores a los que se les ha hecho saber que han perdido la mitad de los puntos. Estos son los datos resumidos de la parte punitiva.

Hemos examinado, por tanto, la parte reeducadora, también la parte sancionadora y ahora voy a entrar en la última parte, la más conocida, que es la que se refiere a la siniestralidad propiamente dicha y, por tanto, a los fallecidos. Es la más conocida también porque es la que ha salido más profusamente en los medios de comunicación pero, insisto, creo que no haríamos un buen balance si no examináramos todos estos aspectos que he venido examinando aquí esta mañana.

En conjunto, del 1 de julio al 30 de junio hemos tenido un descenso del 14,3 por ciento de fallecidos en nuestras carreteras, lo que supone exactamente 467 fallecidos menos, es decir, en un año de carné por puntos han fallecido en nuestra carreteras 467 personas menos, lo que para los amantes de las estadísticas da algo más de un fallecido por día. Ese es el dato fundamental, y es un dato que tenemos que ver necesariamente en el contexto de la política de seguridad vial a la que me vengo refiriendo. No es la única medida, aunque es cierto que su

efectividad ha sido muy notable, como diré al final de esta intervención, ya que ha supuesto una bajada de casi 500 fallecidos —estamos trabajando ya sobre un escalón de 500 personas fallecidas menos de lo que estábamos trabajando antes del carné por puntos—, pero no sería bueno no ponerla en el contexto de los diez últimos años de fallecimientos en nuestras carreteras. Si se dan cuenta, el carné por puntos es un escalón más de una tendencia que se inició en 2004 y que tiene que ver con la puesta en marcha de una política de seguridad vial, de la cual el carné por puntos es un hito fundamental pero no es el único hito. Por tanto, lo que podríamos concluir es que el carné por puntos lo que ha hecho es consolidar una tendencia de descenso en los fallecidos en nuestras carreteras por accidentes de coche. Hemos pasado de 4.029 a 3.016, son aproximadamente algo más de mil fallecidos menos a los que me referiré a continuación, lo cual quiere decir que estamos en el buen camino. ¿Quiere decir esto que hemos acabado? Cuando uno habla de 3.000 fallecidos la respuesta es tajantemente no. Tenemos todavía datos muy altos y en Europa, aunque estamos ya situados en la media, nuestra aspiración no es estar en la media sino en la parte baja de los países de Europa. Queda mucho por hacer. El propio carné por puntos admite mejoras, algunas de ellas las voy a comentar a continuación, pero qué duda cabe que la política que hemos puesto en marcha —de la cual el carné por puntos es un hito, un elemento importante, pero uno más— nos está dando en términos de fallecimientos en carreteras buenos resultados.

Quisiera abordar ahora el verano, porque el verano es verdad que ha sido pródigo en discusiones sobre esta materia. Dije en rueda de prensa cuando presentamos los datos que no había sido un buen verano. Traigo los datos aquí para comentarlos con todos ustedes y para sacar las conclusiones oportunas, muchas de las cuales seguramente vamos a compartir. Estos son los datos del verano. Son datos del funcionamiento del segundo año del carné por puntos, serían los dos meses y medio primeros del segundo año de funcionamiento del carné por puntos, pero solo son dos meses y medio. Por tanto, igual que cuando comparecí aquí por primera vez y cuando lo hice en rueda de prensa el año pasado después del verano pedí a los ciudadanos que nos tomáramos nuestro tiempo, para juzgar el segundo año voy a pedir que también nos tomemos nuestro tiempo. Vamos a poner un poco de distancia. En todo caso, como es verdad que el verano está ahí, que hemos tenido algunos accidentes importantes y algunos datos negativos, desde luego no seré yo quien oculte ese dato; al revés, salimos en rueda de prensa el director general y yo mismo a explicar lo que creíamos que había fallado y a poner encima de la mesa algunas medidas que creíamos que había que poner, salvando el carné por puntos en lo mucho que tiene de salvable y nada mejor que esta Comisión para discutir y seguramente acordar que es así.

En julio de 2007 y julio de 2006 hubo un descenso del 3 por ciento de víctimas mortales, en agosto hubo

un 8 por ciento de subida y en lo que llevamos de septiembre, estos son datos actualizados a esta mañana, hay un descenso del 9,5 por ciento. Repito, creo que sacar conclusiones sobre cómo se está comportando el carné por puntos en su segundo año de vigencia con estos datos me parece excesivo y hay que esperar. Con todo y eso es verdad que el mes de agosto no fue bueno y conviene que repasemos por qué. Es cierto que podríamos argumentar muchas cosas, porque ha habido dos millones más de desplazamientos, porque hay medio millón más de conductores, el parque de vehículos ha aumentado, ha habido más accidentes múltiples en agosto, el tiempo no ha sido el mejor, y es cierto que ha habido muchos accidentes de moto, luego me referiré a ello, pero no es menos cierto que estos son elementos. La realidad es que ha habido un 8 por ciento más de fallecimientos, son veinte en total si no me falla la cuenta, y por tanto, ese ha sido un mal mes. No podemos decir lo mismo de julio ni de lo que va de septiembre, pero agosto sí ha sido un mal mes y conviene que repasemos por qué. Con todo y eso, y para poner las cosas en su justo término, quiero recordarles que es el segundo mejor verano de la historia de la seguridad vial en España. Es verdad que si suman ustedes fue algo mejor el año pasado, pero si cogemos enero-agosto, y este es ya un dato de ocho meses que es estadísticamente más fiable, estas son las realidades de los diez últimos años. Lo digo porque al hilo de esta discusión —que al Gobierno y al ministerio no les molesta; es más, nos parece muy bien que se discuta de este tema— hemos oído que esto es un fracaso. La realidad es la que es, no seré yo quien diga qué bien estamos porque hablamos de 3.000 personas fallecidas, pero qué duda cabe que estamos mucho mejor que hace cuatro años y ni les cuento que hace ocho o diez o quince años. Me he permitido traerles a ustedes las cifras de enero a agosto de los últimos diez años, que son relativamente significativas y no necesitan ningún comentario porque el sentido de las mismas es claro. Por tanto, agosto no ha sido un buen mes, pero el año 2007 está siendo mejor que 2006, y este mejor que 2005, y este mejor que 2004. Si se dan cuenta tenemos una meseta de fallecidos —vamos a llamarlo así, perdónenme la terminología, probablemente hablando de estos temas uno siempre tiene que cuidarla— entre 1998 y 2004. Podríamos ir para atrás y sería algo peor. No quiero esconder nada, son las cifras de diez años, no trato de verlo en términos de periodos legislativos ni de gobiernos porque, repito, hacia atrás sería peor. La década de los ochenta sería peor; hemos tenido agostos en los años ochenta de 800 muertos en un mes, 800. Lo digo para que sepamos de lo que estamos hablando. Esta cifra es muy significativa de cómo estamos trabajando y de cómo estamos teniendo éxito, siempre relativo, no me cansaré de decirlo para que nadie me entienda mal, en una política que es una política de medio plazo.

Vamos con el tema de las motos, que hemos discutido este verano, no por ninguna razón sino por los datos estadísticos. Es verdad que si cogemos los meses de julio

y agosto y vemos el número de fallecidos que transitaban en el momento del accidente en coche, veremos que ha habido 14 fallecidos menos, mientras que ha habido 35 fallecidos más en moto. No les voy a abrumar con datos. No es un dato de julio y agosto, sino un dato que venimos observando a lo largo de todo el año; y les diré algo más, no solo en España, es un dato que venimos observando que se produce —porque tenemos buenos contactos europeos— en la gran mayoría de los países de Europa. Por tanto, constatamos que está habiendo más fallecidos en motos. Constatar no es responsabilizar, me esfuerzo por decir eso porque, aunque lo dije varias veces en la comparecencia de prensa, hubo algunas personas que entendieron que yo, que el Gobierno, estaba responsabilizando a los motoristas. No, estamos constatando que hay más fallecidos en motos, lo que no significa responsabilizar a nadie. Simplemente es una constatación, y creo que es un buen punto de partida para evitar que sigan aumentando. Estrictamente eso. Es una constatación. No responsabilizamos a nadie. Estamos trabajando sobre las causas, y si constatamos que hay más fallecidos en motos, nuestra obligación es decirlo y, a continuación, ponernos en contacto con las asociaciones y con las personas especializadas para abordar un plan específico, como diré al final de mi intervención. Pero —repito— no es una responsabilización; es una constatación, y lo digo porque hay gente que atribuyen al director general y a mi persona expresiones que no son nuestras y que nunca han estado en nuestra cabeza, porque serían irracionales, algo que no podemos permitirnos en un ministerio como este.

Hemos examinado y estamos trabajando muy a fondo para saber qué pasa con las motos, una vez que constatamos los datos que están ahí —repito—, por no recordar este fin de semana, sino el pasado, donde me parece que hubo treinta y dos fallecidos, de los cuales once fueron en motos. Por tanto, son datos objetivos. Hemos visto algunos datos cualitativos que nos van a permitir entrar en un plan específico de seguridad vial también para los conductores de motos. Por ejemplo, hemos visto que el 65 por ciento de las motos implicadas tienen menos de tres años de antigüedad, que es un dato para pensar. Hemos visto que el 88 por ciento de las motos implicadas en estos accidentes que llevan a fallecimientos tienen una cilindrada superior a 500 centímetros cúbicos, que es otro dato a tener en cuenta. Hemos visto que hay una concentración geográfica que apunta a las zonas costeras, que no es sorprendente si tenemos en cuenta que es ahí donde hay más motos. Es bastante lógico, pero era bueno constatarlo. Y hemos visto que el 80 por ciento de estos accidentes se producen en carreteras convencionales y secundarias. Son datos —repito— que traigo aquí porque forman la base del estudio que estamos haciendo para poder elaborar un plan específico que salga al paso de este incremento en el número de fallecidos en moto, que nos preocupa a nosotros —repito— y a muchos países de Europa. Comentaré algo al final de mi intervención en relación con este tema, pero sí quería traerlo

aquí a colación, puesto que ha sido objeto de polémica y me interesaba aclarar cuál era nuestra posición, que entiendo que S.S.SS. comprenderán bien, puesto que no es la primera discusión ni la última que tenemos en esta Comisión.

Quisiera, antes de hacer un balance final del año, pasar a un estudio comparativo, que es bueno para saber qué está pasando y tener una foto cabal de lo que ha sido el carné por puntos en España, porque hay que mirar a los países que ya lo han puesto en marcha. La pregunta sería: ¿qué pasó en el primer año de aplicación del permiso por puntos en países que lo pusieron en marcha antes que nosotros? Aquí tienen los datos: en Francia se redujeron las víctimas mortales en 1992 en un 5,6 por ciento; en el Reino Unido en un 1,1; en Irlanda en un 1,43; en Italia en un 3,2; en Dinamarca en un 14; y en España, como hemos comprobado, en un 14,3. Estos son los datos. Por tanto, podríamos concluir que, junto a Dinamarca, somos los dos países que hemos tenido una mayor y mejor sensibilidad con relación al permiso por puntos. Es cierto que esto es matizable, porque tiene que ver básicamente con el punto de partida. Soy de ciencias y hasta ahí llego, pero es un dato y conviene que tengamos en la cabeza que nuestra ciudadanía ha sido muy sensible a este mecanismo, más que otros países, incluso en alguno que lo puso en marcha recientemente aumentó en un 10 por ciento el número de fallecidos, pero no lo he traído por aquello de no tener luego alguna queja diplomática. Este es el dato comparativo, que vale para lo que vale y que hay que analizar en sus justos términos, aunque merece la pena que lo tengamos en la cabeza.

Hago un pequeño resumen y, a continuación, paso rápidamente —voy terminando, señor presidente— al futuro, que es lo que interesa en esta Comisión, y sobre todo a los ciudadanos. Como les decía, el permiso por puntos en su conjunto ha cumplido con sus objetivos, otra cosa es que haya cosas que revisar y continuar persiguiendo algunos objetivos porque no hemos alcanzado el nivel que pretendíamos. Los datos demuestran que hemos conseguido mejorar el comportamiento de nuestros conductores. Hoy conducimos en España más seguros, con toda seguridad —valga la redundancia—. Hay un cambio de actitud en el conjunto de los ciudadanos españoles respecto a la seguridad vial que es muy positivo, porque el principio de la autoprotección, de la responsabilización, no es otro que el cambio de actitud. En el tratamiento de reincidentes estamos funcionando más allá de las mejoras que habrá que introducir en la tramitación de las detracciones de puntos. Está funcionando tanto la parte reeducadora del carné por puntos como la sancionadora. Y todo ello redundará en una disminución del 14 por ciento en el número de fallecidos en nuestras carreteras, que son casi quinientas personas menos. Es un dato que no me cansaré de repetir, porque es el dato que la gente entiende mejor sobre el año de entrada en vigor del permiso por puntos en España, aunque hay otros aspectos —repito— que son menos importantes o menos relevantes, pero seguramente a

medio plazo van a jugar más, que son los que decía antes: comportamientos, actitudes y el funcionamiento del propio sistema.

Hay algunas cosas que no he considerado en esta intervención y que quiero poner de manifiesto en el balance final. El conjunto de las administraciones hemos conseguido empezar a crear un sistema de seguridad vial y compartimos preocupaciones, y la forma inmediata de compartirlas no es solo que haya cada vez más comunidades que tengan plan de seguridad vial, que nosotros tratamos de incentivar y cooperamos con ellas, que haya cada vez más ayuntamientos, sino también compartir el propio sistema de carné por puntos. Los datos están aquí: hay 345 ayuntamientos ya conectados —son los más grandes, evidentemente—, ocho diputaciones, y 455 ayuntamientos que tienen ya convenio con la Dirección General de Tráfico, cuyo sistema funciona desde la Dirección General. Por tanto, hay una integración de las administraciones locales en todo un sistema de seguridad, que también es un efecto colateral positivo del carné por puntos, como lo es el debate al que me he referido, como lo es la modernización de la Dirección General de Tráfico que hemos tenido que hacer justamente para poner en marcha este carné por puntos, como lo es el protagonismo y la mayor autoridad que tienen hoy nuestras policías, nuestros agentes de tráfico, que se han convertido en una referencia —no hay más que ver que la gente quiere que haya más, y esto es muy bueno—, como lo es que nos haya permitido crear un sistema de participación y de consulta con las asociaciones de conductores, del que no disponíamos. Todo eso también es carné por puntos, y no solo la siniestralidad o los comportamientos. Resumo el balance. Es evidente que el carné por puntos ha sido efectivo. Ha mejorado el comportamiento en nuestras carreteras. Han mejorado las actitudes de los españoles frente a la seguridad vial, y ha disminuido casi en quinientos el número de fallecidos en nuestras carreteras. Por tanto, es un balance positivo. Es cierto que todavía está implantándose y que no ha desplegado toda su potencialidad. De lo que se trata es de aprovechar comparencias como esta y el segundo año de funcionamiento para mejorar aquellos aspectos que creamos que deban ser mejorados e introducir aquellos cambios que creamos que debamos hacer, en el bien entendido —repito— de que su potencialidad, a juicio del Gobierno, no se ha desplegado al cien por cien todavía, a pesar de que el efecto el primer año haya sido muy positivo.

¿Qué vamos a hacer? Permítanme que para abordar lo que vamos a hacer repasemos lo que ha pasado en otros países que ya llevan años de aplicación del carné por puntos. Traigo esta diapositiva para sentar un poco los datos comparados y, a continuación, sacar una conclusión, que es evidente, pero a veces para quien discute esto no lo es tanto, al menos cuando uno escucha según qué cosas parece que no lo es tanto. Este es el segundo año de aplicación del permiso por puntos en los países que recogía en la diapositiva anterior. En Francia fue

un 0,3 el descenso de fallecidos; en Gran Bretaña un 0,7; en Italia un 7,2; en Dinamarca un 5; y en Polonia aumentaron un 3,5 —no era Polonia el país al que me refería antes, era la República Checa, para que no haya dudas—. Si comparamos estos datos con el primer año que teníamos antes, podemos sacar una conclusión nítida, y es que el segundo año de carné por puntos, en términos de fallecimientos, es menos efectivo que el primero, lo cual ciertamente desde el punto de vista estadístico es una verdad incuestionable. Nadie puede esperar otra cosa. Como vengo diciendo y a continuación recalcaré, el carné por puntos nos ha permitido descender un escalón. Estamos trabajando sobre quinientos fallecidos menos. En la diapositiva la aplicación del carné por puntos se ve mes a mes. Aquí está la entrada en vigor y el final del año, y este es el salto de quinientos. Estamos trabajando ya sobre esta base. Tenemos que trabajar para descender de esa cifra, pero ha habido un salto de quinientos que ya tenemos conseguido, porque ya les digo que el Gobierno entiende —y creo que no nos vamos a equivocar— que vamos a seguir mejorando, aunque es cierto que a una velocidad menor, como ha pasado en todos los países del mundo. El segundo año no se puede esperar la misma efectividad del primero, entre otras cosas porque estamos partiendo de una cifra de quinientos fallecidos menos. En cualquier caso, como digo, ese escalón ya lo tenemos consolidado, y con toda la cautela con la que uno puede manejar los datos de julio, agosto y septiembre —repito, cautela entre otras cosas para no ser contradictorio con mis propias palabras, y es que hay que tener un margen temporal—, con toda la cautela de dos meses y medio, los datos indican que efectivamente ya tenemos conseguido ese escalón, y como ha pasado en otros países de Europa vamos a seguir avanzando a velocidad menor, pero vamos a seguir avanzando. Y esta es la realidad del sistema: el permiso por puntos ha permitido esto, y lógicamente seguirá funcionando tanto más si somos capaces de mejorar aquello que ha fallado, de perfeccionar el sistema, pero qué duda cabe que el sistema es positivo y que, repito, estamos trabajando sobre una base de quinientos fallecidos menos en nuestras carreteras, y me ahorro la comparación con cualquier cosa porque es un número que habla por sí solo.

¿Qué vamos a hacer? Como les decía, algunas cosas hay que acentuarlas, algunas hay que modificarlas, sobre otras hay que reflexionar. Haré un rápido repaso de todas ellas y termino, señor presidente. En primer lugar, tenemos que seguir mejorando en nuestra coordinación con los ayuntamientos y con las diputaciones, porque es verdad que todavía hay ayuntamientos que no están en el sistema, hay ayuntamientos que sencillamente no pueden gestionar el sistema, y hay diputaciones que tampoco están en el sistema, por lo que en los próximos meses tenemos previsto firmar convenios con 127 ayuntamientos y con seis diputaciones que se van a incorporar. Todo esto ya está en tramitación; me estoy refi-

riendo, por tanto, a cosas que van a suceder de aquí a diciembre.

Evidentemente hay que mejorar el sistema de control. Vuelvo al planteamiento inicial: el permiso por puntos es un elemento más, pero es verdad que el control es inexcusable y que, cuanto más control tengamos, tanto mejor. Por tanto, vamos a seguir instalando radares, concretamente otros doscientos radares fijos más, y también vamos a aumentar los radares móviles de la Guardia Civil. Vamos a seguir extremando el control básicamente sobre la velocidad porque seguimos pensando —y ahí están los datos— que este es uno de los elementos clave a la hora de luchar contra la inseguridad vial. Asimismo, vamos a mejorar los medios y a incrementar los guardias civiles que tenemos en las carreteras. Les estamos suministrando todo un sistema de PDA para tramitar con más urgencia las multas e incluso para poder pagar en el momento. Saben ustedes que estamos dedicando a un programa trienal, de 2006 a 2008, casi 20 millones de euros; lo saben porque lo hemos discutido aquí y lo hemos visto en presupuestos. También estamos mejorando los vehículos, tanto de dos como de cuatro ruedas, y estamos mejorando nuestros niveles de formación.

Recordarán SS.SS. que hace ya algún tiempo, cuando vimos que había dificultad para cubrir las plantillas de la Dirección General de Tráfico, modificamos de dos a un año los requisitos para acceder a estos cursos de especialización. Pues bien, ahora hemos dado un paso más y vamos a hacer tres cursos al año en lugar de dos para disponer de más guardias civiles formados y, por tanto, permitir que se cubran mejor las vacantes, a lo que se suma otra dificultad, y es que estas plazas están insuficientemente incentivadas desde el punto de vista económico. Digámoslo con claridad: ser guardia civil de tráfico es muy duro; es más duro que ser guardia civil de otra especialidad; requiere más trabajo, es más peligroso y en los meses de verano requiere más trabajo cuando ciertamente la gente veranea. Por tanto, esta es una especialidad difícil y por eso la hemos incentivado económicamente; hemos subido su complemento específico en el año 2007 y complementaremos esa subida en 2008. De modo que se harán más cursos; hemos disminuido los requisitos para hacer esos cursos, mejor pagados y lógicamente un catálogo mayor. Todo ello debería dar como resultado un crecimiento de las plantillas a un ritmo mayor del que hasta ahora hemos conseguido alcanzar. En concreto, confiamos en que de aquí a diciembre tengamos quinientos guardias civiles más en la Agrupación de Tráfico, que es un número significativo.

Como les decía, vamos a preocuparnos del tema de las motos, y lo vamos a hacer con el sector. En este sentido, ya les anuncio que en los próximos días me reuniré, junto con el director general, con las asociaciones para examinar esta situación que hoy he pretendido aclarar en los términos en los que el Gobierno la considera. No es una responsabilización, sino una lla-

mada de atención que queremos compartir, como queremos compartir con las asociaciones las medidas que podemos poner en marcha para parar esta tendencia tan negativa. Para ello vamos a trabajar en un plan de medidas que me atrevo a comprometer que expondré ante esta Comisión antes de que finalice el año, y por tanto el periodo de sesiones, y por tanto la legislatura —de aquí a diciembre—. Es un plan que ya estamos preparando y cuya base analítica he expuesto muy brevemente aquí. Se trata lógicamente del examen profundo de las características de quienes sufren accidentes de esta naturaleza en moto, que llevan a la muerte. Vamos a modificar el permiso de conducir. Vamos a llevar a cabo lo que se llama un acceso progresivo, de tal manera que hasta los dieciséis años para conducir motos de hasta 125 centímetros cúbicos el permiso será el A1, hasta los dieciocho años para conducir motos de hasta 400 centímetros cúbicos será el A2, y por último serán necesarios dos años más de permiso A2 o tener más de veinticuatro años para aumentar la cilindrada. En definitiva, por decirlo claramente y salvando la cuestión de los años, vamos a tratar de que quien conduzca una moto de alta cilindrada tenga una experiencia razonable previa, vamos a tratar de mejorar la formación de quien conduce motos de alta cilindrada, que, como hemos visto, son las motos con las que se producen más frecuentemente estos accidentes. Y finalmente, lógicamente, también vamos a incrementar las medidas de control específicamente dirigidas al mundo de las motos, en un plan, repito, coordinado con las asociaciones de quienes conducen motos.

Estamos —y esto es algo que concierne directamente al Congreso, y SS.SS. lo saben bien— reformando el Código Penal. Tenemos dos objetivos fundamentales. El primero es penalizar aquellas conductas de las cuales se deduzca no solo un peligro para quien las practica, sino también un peligro real para quien puede sufrirlas no practicándolas: alcoholemia y velocidad. Vamos a penalizar el hecho de conducir excesivamente rápido, más rápido de lo razonable, a velocidades claramente temerarias, igual que conducir con dosis de alcohol que conviertan a un conductor en un peligro real para los demás en las carreteras. Asimismo, estamos penalizando —y esto es importante a los efectos del carné por puntos— el hecho de conducir sin carné, que como saben es uno de los elementos que, en países que pusieron en marcha el carné por puntos antes que en el nuestro, al principio hizo que fracasara. A partir de la modificación del Código Penal, que probablemente será una realidad el próximo mes, el que conduzca sin carné tendrá una pena —para que todo el mundo lo entienda— que eventualmente puede suponer cárcel, será acusado de un delito formalmente ante los tribunales.

El señor **PRESIDENTE**: Lo que pasa es que de momento es quien pierde los puntos, no quien conduce sin carné. Esto habrá que modificarlo.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Pérez Rubalcaba): Su señoría se está adelantando, pero, de acuerdo.

Finalmente, quiero señalar dos cosas más. Estamos revisando el procedimiento sancionador. Sobre esto también se ha discutido mucho, y hay quien dice que el carné por puntos pierde eficacia porque pasa mucho tiempo entre el momento en que recibe la notificación de la sanción y el momento en que esta se hace efectiva. Pierde eficacia en los términos relativos que hemos visto, porque es verdad que ha sido eficaz. Por tanto, podríamos decir que negamos la mayor, pero es verdad que hay una percepción de que, cuanto más cercana está la sanción al hecho que te conduce a la misma, más eficaz es esta. Por tanto, estamos revisando nuestro sistema sancionador, en el bien entendido de que —y nada mejor que este Congreso de los Diputados para que se entienda bien— no es algo que podamos hacer al margen de nuestra Constitución y de nuestras leyes generales. Que nosotros tenemos un sistema de penalización administrativa —y una multa lo es— muy garantista en general —el penal también—, por tanto que hay recursos que los ciudadanos tienen derecho a hacer de acuerdo con nuestra Constitución, y que no se pueden salvar para las multas de tráfico por mucho que nos parezca importante que se acorten los plazos. Eso no quiere decir que no se puedan acortar; se pueden acortar, y de hecho estamos trabajando en ello. Saben SS.SS. que esta modificación es una ley orgánica y por tanto deberá ser objeto de tratamiento en esta Comisión en la próxima legislatura, casi me atrevería de decir de prioridad en la próxima legislatura, y el Gobierno —esto ya corresponde al nuevo Gobierno— debería traer un texto a esta Cámara. Desde luego el Gobierno que llegue se encontrará con los trabajos previos realizados porque los tenemos muy avanzados, pero será objeto de un texto de ley orgánica en esta Cámara. Finalmente, vamos a continuar con nuestras campañas de tráfico, siempre revisables, siempre mejorables, y vamos a poner en marcha la educación vial con carácter general en este curso académico a través de la aplicación de la LOE, y en concreto de la nueva asignatura de educación para la ciudadanía. Hay otras cosas que podemos discutir, pero este es un resumen de las medidas más importantes que tenemos en marcha.

Termino, ahora sí. Es bueno que hagamos un balance ponderado y creo que el balance lo he hecho aquí con cifras y con datos. Por tanto, cuando decimos que el Gobierno entiende que la puesta en marcha del permiso por puntos ha sido positiva, no estamos emitiendo una opinión que no se base en las cifras que hemos visto aquí, porque hay cifras suficientes para sustentar esta opinión. Es evidente que uno siempre puede razonar en negativo, es decir, qué hubiera pasado si no lo hubiera habido. Probablemente tendríamos que dar una respuesta dramática, y no creo que sea este el razonamiento que haya que seguir. Los datos en positivo son los que son, con todo y que haya cosas, como he dicho, que mejorar, otras

que haya que revisar, y algunas nuevas que hay que poner en marcha.

No quisiera terminar sin hacer tres comentarios muy breves. El primero, desde luego, recordar a las víctimas —quizá tenía que haber empezado por ahí—, porque es cierto que estamos hablando siempre de personas que pierden la vida, y agradecer el trabajo de sus asociaciones, que han estado detrás de todo este proceso, detrás de todo este programa de seguridad vial cuyos datos generales he expuesto, y muy en concreto detrás de la aplicación del permiso por puntos. Quiero agradecer el esfuerzo de quienes trabajan en nuestras carreteras, y no me refiero solo a la Guardia Civil, que también, sino al conjunto de personas que desde los distintos sectores y administraciones se preocupan de la seguridad vial, que también son responsables, en el mejor sentido de la expresión, de estos números, que hoy son mejores aunque sean insuficientemente mejores, pero mejores. Por último quiero hacer un pronóstico para que veamos dónde estamos, y ya es la última reflexión que hago. No creo que sea aventurado decir que en el año 2007 cerraremos nuestro balance de seguridad vial con menos de 3.000 fallecidos en nuestras carreteras, menos de 3.000, que sigue siendo una cifra pavorosa, pero incomparablemente mejor que la que nos encontramos hace cuatro, ocho, doce o catorce años. Fíjense, para llegar a una cifra comparable en la historia de España hay que remontarse al año 1968; es decir, el año 1968 —hace casi 40 años ya— es el año en el que España tuvo por última vez una cifra de menos de 3.000 fallecidos en nuestras carreteras. A partir de ese año, de 1968 para acá, no hizo sino crecer, descender levemente, y descender acusadamente en esta legislatura. Por tanto, estamos hablando de recuperar cifras de siniestralidad en nuestras carreteras, y por tanto de fallecidos, de hace 40 años, bien es cierto que cuando en España había 3,5 millones de coches; hoy tenemos 29 millones aproximadamente. Por tanto, eso marca la dificultad del empeño y también la grandeza del empeño, si me permiten terminar así.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro, a efectos informativos, una delegación de esta Comisión se desplazará a Mérida esta semana y tendrá ocasión de visitar la escuela de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Hemos sido invitados por su ministerio y por el director general de la Policía y de la Guardia Civil, y tendremos ocasión de hacerles llegar nuestro agradecimiento. Y una anécdota, señor ministro. Hablaba de la República Checa con el director general de Tráfico, que nos acompaña, y con varios diputados de esta Comisión. Los diputados de la República Checa, en París, en una asamblea de comisiones parlamentarias, nos pidieron ayuda para que desde España les pudiéramos aportar la experiencia de la aplicación del permiso por puntos, porque ellos, que eran prácticamente coetáneos a la aplicación en España, tenían unos resultados muy dispares respecto al rigor necesario en la aplicación de este

nuevo sistema. Señor ministro, gracias por esta información.

Corresponde ahora el turno a los distintos portavoces. En primer lugar, por parte del Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el portavoz del Bloque Nacionalista Galego, el señor diputado don Francisco Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Empezaré por mostrar nuestro acuerdo, en líneas generales, con el análisis que acaba de hacer el ministro del Interior, señor Rubalcaba, completándolo con el hecho de que sería un simplismo, y además pecar de un mínimo realismo, buscar en el carné por puntos la panacea o la solución a todos los problemas que tienen planteados el tráfico y la seguridad vial. No se nos oculta que el permiso por puntos colaboró eficazmente —eso es indudable, incluso por la propia experiencia personal— a reducir la velocidad, a que se haya reducido el consumo de alcohol, a que todos nos pongamos más frecuentemente el cinturón, y a que todos los que andan en moto o en motocicleta seguramente usen más el casco. Hasta ahí no dudamos de su eficacia, pero también pensamos que su eficacia no puede ser la debida si no se cuenta con más guardias civiles de tráfico perfectamente preparados y educados para la función que tienen que cumplir; si no se agilizan los trámites sancionadores, falla no solamente el efecto punitivo, sino también el de la conciencia de lo que uno hace, porque a veces hay violación de normas que quien las hace no es consciente. Me refiero a violación de normas donde hay un exceso de velocidad de 10 kilómetros nada más o simplemente no haber visto determinado tipo de señales. Cuando llega el trámite sancionador, si está próximo el momento en que uno pasó por determinado tipo de experiencia lo puede vincular perfectamente; si pasan cinco o seis meses y es una persona que conduce con frecuencia, es posible que no sea capaz de recordar si realmente realizó ese acto o no, aunque sea cierto que lo realizó puesto que la sanción llega y viene a veces controlada por métodos más o menos científicos y objetivados. Creo que este es un aspecto muy importante, sobre todo en las sanciones de carácter menor; por ejemplo, en travesías donde está prohibido circular a más de 50 kilómetros por hora hay veces que se da tal amalgama de edificios, de semáforos e incluso de señalizaciones que no están muy a la vista, que uno se da cuenta justo cuando ve que hay un semáforo en rojo. Es importante que la sanción llegue inmediatamente, entre otras cosas porque puede haber una relación causa-efecto mucho más racional por parte de quien va a sufrir esa sanción.

Está claro que el aumento de dispositivos electrónicos es importante. La única preocupación que nosotros tenemos como representantes políticos es si esos dispositivos electrónicos están proliferando con un afán de paliar los resultados finales de siniestralidad o tienen también un afán de carácter recaudatorio, porque es curioso que, en Galicia, la proliferación de estos dispo-

sitivos electrónicos estén provocando más recaudación que reducción de accidentes de tráfico y de accidentes mortales, como después referiré. Está claro también que hay que vigilar la velocidad en las carreteras secundarias, eliminar los puntos negros, mejorar los viales, mejorar las carreteras, incluso algunas autopistas de peaje, así como la educación vial y la mejora de la ayuda en carretera, haya o no siniestro.

En definitiva, de sus palabras y de muchas intervenciones que ha hecho el ministerio en los medios de comunicación, a través de sus responsables, se deduce que la causa mayor es la velocidad en carreteras secundarias. En este aspecto, señor ministro, hay un dato que a nosotros nos preocupa especialmente como representantes de un sector del pueblo gallego. Creo que ustedes son conscientes —hicieron varias alusiones a este problema— de que Galicia no respondía, con la misma tónica que el resto del Estado español, a la aplicación del carné por puntos. Según sus propios datos, en el promedio de accidentes mortales en carretera verano 2003-2006 frente a 2007, Galicia aparece como una de las pocas comunidades autónomas donde hay una distorsión entre las dos columnas, con un crecimiento notable. Le daré un dato que usted seguramente conoce. En Galicia los accidentes mortales en carretera fueron 46 en el año 2003; 47 en el año 2006, y 56 en el año 2007, con lo que nos colocamos en una situación francamente preocupante y sobre todo muy llamativa. Exactamente igual ocurre si nos referimos a las muertes en 24 horas en la carretera, comparando el promedio del verano 2003-2006 con el de 2007. Ustedes mismos dicen que respecto del verano de 2003 todas las comunidades autónomas han presentado descensos, excepto Galicia. Presentaron un plan de seguridad vial formalmente específico 2006-2010 para el país, con una serie de medidas sobre las que le voy a pedir, señor ministro, que se fije en algo que se puede deducir de ellas. Dice: Más radares fijos para el control de la velocidad en las vías del Barbanza y del Salnés, que son corredores que llaman rápidos. Seguramente se debe en gran parte a la estructura de estos corredores rápidos, que incluso llevan a los conductores en momentos de inconsciencia a pensar que no pueden venir coches de frente, ya que los consideran como si fuesen autovías, pero curiosamente es en el Barbanza y en el Salnés —dos comarcas fuera de lo que son las zonas metropolitanas de Galicia— así como en carreteras competencia de la comunidad autónoma y construidas por la comunidad autónoma donde el aparato competencial de la comunidad autónoma es mayor que en otras partes de Galicia. Ahí no hay puertos de interés general, son todos puertos de la comunidad autónoma. Ahí lo que hay son estructuras poblacionales vinculadas a la pesca y a la agricultura, a la industria de conservas, y efectivamente con una cierta densidad poblacional, incluso —un detalle muy curioso— posiblemente sea una de las únicas zonas de Galicia donde la relación entre jóvenes y mayores permite decir que tiene futuro demográfico. El único sitio donde no estamos en retroceso demográ-

fico evidente, y donde no son más las defunciones que los nacimientos.

Hablan de nuevos radares para las policías locales, es decir, el compromiso de los ayuntamientos. Radares móviles para carreteras secundarias. Efectivamente, la red de la comunidad autónoma o de las diputaciones provinciales, y del incremento en 2.000 kilómetros para el control de alcoholemia en carreteras secundarias, también de la Administración autonómica. Incluso de un helicóptero de la Dirección General de Tráfico, además de la licitación del proyecto de gestión del tráfico en la AP-9 que tiene graves deficiencias, incluso creo que de conservación, en todo caso, aumentar la Agrupación de tráfico en Galicia. Todo esto indica que hacer esto bien sin la contribución eficaz, sin el compromiso de la comunidad autónoma es ir por un camino equivocado.

Tenemos que recordar que las propias palabras del Director General de Tráfico del 4 de julio, que provocaron tantos sarpullidos en gran parte de la opinión pública, son sintomáticas. Cuando los responsables políticos se enfrentan a una situación específica y no son capaces de resolverla políticamente, la peor manera es buscarle una explicación psicológica o antropológica, diciendo que los gallegos están instalados en el pesimismo crónico o histórico y no pueden comprender la eficacia de la aplicación del carné por puntos. Yo me encuentro entre los muchos gallegos que, reconociendo nuestras virtudes, tengo también una clara conciencia de nuestros defectos. Estoy por asegurar que hay muchos defectos de individualismo en Galicia que provocan, incluso en determinado tipo de desarrollo y determinado tipo de falta de identidad colectiva, comportamientos temerarios en un sector de la juventud de nuestro país. Esto no lo voy a dudar. Pero cuando hay un problema objetivo lo peor es buscarle una explicación esotérica o, si usted quiere, la siguiente justificación: los gallegos, que son así. Para el tráfico eso influirá mínimamente. Lo más grave es lo siguiente: la alta densidad poblacional que hay, con dispersión de núcleos poblacionales, el tipo de red de carreteras secundarias y sus deficiencias, sobre todo para circular a ciertas velocidades o con cierta densidad de tráfico, y la meteorología, que es muy importante. Ustedes bien que se acuerdan cuando los veranos son irregulares en el resto de España diciendo: esto influyó. En Galicia es irregular normalmente todo, y el verano fue tremendamente irregular, desde el punto de vista pluviométrico. Pero es que hay épocas del año en que se dan unas condiciones meteorológicas que provocan que los accidentes de tráfico puedan ser mucho más posibles. Hay también una deficiencia gravísima del transporte público, desde el tren hasta el transporte por carretera, y todo ello contribuye a este factor específico.

Intentar arreglar esta situación sin el factor de la autoresponsabilidad política, que no son las diputaciones y los ayuntamientos, sino que es la comunidad autónoma, y por lo tanto pensar que Galicia necesita la transferencia en materia de tráfico como necesita una policía integral,

como tienen Cataluña y Euskadi, va a seguir propiciando una vía que no es la correcta. Lo pensamos legítimamente, porque nos queremos autorresponsabilizar más de todo, lo cual es un criterio político, pero también un criterio objetivo, como es la especificidad a la que antes me he referido.

Termino, señor presidente. Nos preocupa que a la hora de hablar de la mejora de la coordinación aparezcan el Ministerio del Interior, las diputaciones y los ayuntamientos. Esa es la estructura del Estado centralista. Ir por esa vía, en el caso de Galicia, no es correcto. Nosotros necesitamos la comarcalización del país, cosa que sería muy importante para el efecto disminución de los accidentes de tráfico; la red de transportes comarcalizada, y todo eso quien lo puede hacer es la comunidad autónoma, igual que tener una policía adecuada o coordinar adecuadamente las policías locales. Esa es nuestra opción. Acabo diciéndole que la interpretación general que usted hizo no nos disgusta. Nos parece que esto mejora, aunque lo haga lentamente, pero esta especificidad nuestra tan notoria no la atribuyan solo a una causalidad antropológica, porque tiene causas materiales muy precisas que hay que abordar con alternativas materiales, no vinculadas exclusivamente al efecto control o al efecto recaudatorio, sino al efecto responsabilidad, al efecto conocimiento, al efecto proximidad y al efecto estructura del país.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, tiene la palabra la diputada doña Isaura Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Gracias, señor ministro, por su comparecencia y por la información que nos ha trasladado, si bien en ella descubrimos que hay ciertos juegos de cifras al pasar, por ejemplo, del número global a porcentajes en función del contenido de estas cifras. En cuanto a los ayuntamientos, por ejemplo, si nos fuéramos al porcentaje de los ayuntamientos que hay en todo el Estado español, éste sería muy reducido a la vista de la cifra que se nos ha dado. También nos faltan cifras en cuanto al reparto de toda la información que se nos ha facilitado del ámbito de las comunidades autónomas, es decir, cómo se repartirían estas cifras por comunidades autónomas. En cualquier caso, estas preguntas serán formuladas por esta parlamentaria para que, a la mayor brevedad, esta información sea trasladada al grupo. En cuanto a la duración de los trámites para la retirada de carné, que es una de las cuestiones que se han abordado y que se entiende que ha de ser mejorada, este grupo parlamentario ya denunció al inicio de la puesta en marcha del carné por puntos que se iba a dar esa situación. Precisamente los sindicatos venían denunciando la falta de recursos materiales y humanos para la puesta en marcha del carné por puntos, dado que no se habían incrementado —de hecho hubo una convocatoria de huelga al respecto—; que se vaya a incrementar en 500

guardias civiles nos resulta irrisorio respecto a las denuncias que se hacen para solucionar estos problemas. Es necesario que la Dirección General de Tráfico establezca, incremente y organice mejor todos los recursos materiales y humanos para que el carné por puntos funcione de la mejor manera posible y desde luego, como se ha anunciado por el señor ministro, una mejora en el procedimiento administrativo.

Después de todo lo expuesto, la pregunta clave es qué más se puede hacer, porque lo que se ha anunciado es lo previsible, y se matizan los cuatro errores que se han localizado, dentro de una lógica en la que ya se encontraba el Ministerio del Interior, cuando lo que hay que hacer es abordar el problema de la siniestralidad en las carreteras, ante una cifra tan dramática como la de 3.016 fallecidos en un año, de una manera mucho más global y mucho más valiente. Necesitamos más planes de seguridad vial, necesitamos afrontar este problema desde todos los frentes posibles, porque, como digo, señor ministro, las cifras siguen siendo muy malas, y que disminuya un 13 por ciento la siniestralidad es reducirlo de una forma casi inexistente. Se ha hecho poco, se podía hacer más y se debe hacer mucho más. Tenemos un problema en cuanto a la concienciación social. Las campañas mediáticas coyunturales que se hacen, por los anuncios a los que nos tienen acostumbrados todos los gobiernos que van pasando, es evidente que han demostrado su ineficacia por sí solas. Que se incluya la materia en educación para la ciudadanía es muy positivo, pero eso es construir para el futuro; somos muchos los que ya hemos superado la educación básica y lo que necesitamos es que se aborde esta concienciación social necesaria para luchar realmente contra este problema. Toda la publicidad que se hace para la venta de coches, en la que se invita a todos los conductores a ser un Fernando Alonso, no ayuda en absoluto a esta concienciación social tan necesaria; lo que genera esta publicidad es justamente el efecto contrario. También hay que destacar que se ve que quien tiene más concienciación social son las mujeres, porque es muy diferente la cifra de mujeres y hombres a los que se han retirado puntos. Hay que abundar en que muchas veces los tópicos no coinciden con la realidad, porque las cifras una y otra vez nos indican lo contrario. Sigue siendo un problema que haya mecanismos de protección y avances tecnológicos de los coches de los que solo se pueden beneficiar aquellos que tienen una mayor capacidad económica; es decir, cuando se va a comprar un coche se tiene que optar, según su capacidad económica, entre tener frenos ABS y tener airbag o no tenerlo. Resulta que al final las personas con menor capacidad económica van a tener menos protección y van a disfrutar menor de los avances tecnológicos, cuestión que debería ser abordada.

También nos preocupa la red de transporte público como alternativa a que haya tantos coches en circulación. Si el Ministerio de Fomento —este y los de los anteriores gobiernos— hiciera bien su trabajo, en coordinación con las distintas comunidades autónomas, a mucha gente no

le haría falta tener que coger el coche cada día para ir a trabajar, lo que seguramente facilitaría la tarea y nos daría unas cifras mucho más saludables. Por supuesto igualmente tenemos que hablar del estado de nuestras carreteras. Lo que tampoco es razonable es que año tras año los grupos parlamentarios tengamos que presentar enmiendas para que se arreglen los puntos negros de las carreteras. No es razonable que existan puntos negros en ellas, que estén localizados, que todo el mundo sepa dónde están y que se mantengan; no debería existir ningún punto negro. Eso debería abordarse de una manera rápida, urgente, inmediata. Repito, no es en absoluto razonable que año tras año los diputados estemos presentando enmiendas pidiendo para nuestras circunscripciones electorales que se arregle el punto negro de cierta carretera, por ejemplo, de Castellón o de Valencia. En cuanto a las motos, otra de las cuestiones que tampoco es razonable es la de los guardarraíles, sobre la que se presentan innumerables iniciativas. Las asociaciones representativas de este sector llevan años denunciando que los motoristas se quedan sin brazos y sin piernas por causa de ellos, pero siguen en las carreteras. No es razonable; si se han empezado a preocupar, ya era hora. En cualquier caso, tiene que ser algo que se vea como solución urgente, imprescindible y necesaria, porque el Estado tiene la responsabilidad de poner los medios para solucionar este problema. La siniestralidad en las carreteras, la seguridad vial, debe ser una atención prioritaria del Gobierno. Para eso es imprescindible la coordinación entre las distintas administraciones que, como ya he dicho, según los datos que nos ha ofrecido el ministro, ahora mismo es exigua. Se ha dicho que se va a seguir mejorando y que se va a firmar un acuerdo con ciento y pico ayuntamientos, lo que me sigue pareciendo muy poco. Queda mucho por hacer, y lo que se ha anunciado es una solución a los problemas que se han ido detectando dentro de lo que ya se estaba haciendo. Se puede hacer mucho más, y esa es la obligación de un Gobierno que se preocupa por los ciudadanos.

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

El señor **GRAU I BULDÚ**: Quiero agradecer al señor ministro su comparecencia y la cooperación que esta Comisión ha venido recibiendo de su ministerio, más concretamente de la Dirección General de Tráfico, en todos sus trabajos durante este periodo de sesiones. Vaya por delante nuestra posición favorable a la implantación del carné por puntos, a las acciones del ministerio para la mejora de la seguridad vial, así como a los trabajos que se están haciendo para disminuir la siniestralidad, aparte de las informaciones que el señor ministro nos ha ido desgranando en la exposición que acaba de hacer. Mi grupo está de acuerdo en que estas son acciones puntuales en el inicio de un nuevo Plan de Seguridad Vial, en el que se pone más atención, más medios y más

coordinación, pero que en definitiva lo bueno es ver que se mantiene la tendencia al descenso, aunque los resultados se verán a largo plazo. Nos preocupa el hecho de que en el segundo año de implantación del carné por puntos no se haya obtenido un resultado tan favorable como en julio de 2006, cuando se puso en marcha este sistema. Existen comparaciones en las que vemos que los resultados del segundo año no son tan positivos, aunque se mantienen. Sería bueno que obtuviéramos unos resultados como los de Italia y que pudiéramos revalidar el 7 por ciento y estar en la cabeza —ya estuvimos en cabeza el primer año— también el segundo año. Estamos de acuerdo con el plan de actuaciones en cuanto a más vehículos, más coordinación y más sistemas de control.

Quisiera hacerle algunas observaciones en cuanto a sus estadísticas. Reitero nuestro recuerdo y respeto para las víctimas, ya que aquí desgraciadamente las tratamos como datos estadísticos. Me hubiera gustado conocer, por la incidencia que tiene en los accidentes, un detalle de accidentes en zonas urbanas, en carreteras desdobladas y en carreteras convencionales, para completar los datos de peligrosidad o saber la importancia relativa que tienen estos temas dentro de la totalidad de los accidentes. Después me gustaría conocer —me baso en el estudio del RAC sobre el análisis de los primeros doce meses de la implantación del carné por puntos— datos sobre las estadísticas de mortalidad, si se siguen los mismos parámetros sobre víctimas que se aplican en otros países. Aquí nos basamos en los muertos de las primeras veinticuatro horas, pero no sé si el ministerio al menos tiene algún dato sobre la mortalidad que se produce durante los primeros 30 días; no sé si existen bases o al menos elementos comparativos para evaluar la similitud estadística. Hablamos de que este segundo año intentaremos mantener una tendencia a la reducción con las mayores acciones posibles. Ya he hablado de coordinación. Posiblemente también la reforma del Código Penal sea un acicate para que estos miles de puntos en tramitación de los que nos hablaba sean al menos un elemento coercitivo a la hora de evitar que se produzcan excesos de velocidad, y que estos doce meses, que prácticamente requiere actualmente toda una batería de recursos, se reduzcan para que haya más eficiencia. Parece ser que este ha sido uno de los elementos básicos en Francia y en otros países para abordar la aplicación, con resultados represivos, del carné por puntos.

También quisiera saber, al hilo de lo que hemos hablado de los resultados globales en zonas urbanas, si tiene datos por comunidades autónomas —luego me referiré un momento a ello—, porque puede tener una cierta relación con la instalación de radares tanto en Cataluña como en el País Vasco, que son abiertamente divergentes con los instalados en el Estado español, en la media del Estado. Mientras en este la media es del 64 por ciento en carreteras desdobladas y del 36 por ciento en carreteras convencionales, en Cataluña en las desdobladas es del 23 y del 77 en las convencionales y en el País Vasco es del 39 y del 61

por ciento respectivamente. Los coeficientes de riesgo —siempre me baso en datos del RAC— son del 23 en carreteras desdobladas y del 77 en carreteras convencionales. Le digo esto porque podemos dar la sensación, al menos en las conversaciones o en las tertulias, cuando hablamos de represión, de castigo o de penalizaciones, de que la carretera desdoblada es la más segura y hay poco control en las carreteras convencionales. Por ello le pregunto si dentro de estas medidas que prevé el ministerio se realizará alguna campaña para mejorar el control en las carreteras convencionales. También, como corolario de esta situación, le pregunto si piensa, dentro de la publicidad que se puede dar a este tema represivo, huir de que solo intentamos reprimir o al menos recaudar de los conductores, mediante una política recaudatoria excesiva, porque me gustaría vender la idea de que con lo que se recauda se mejoran los puntos negros, o se pone en marcha el acuerdo del Ministerio de Fomento sobre los guardarráiles. Querría alguna información sobre si se han mejorado los plazos; si se mejora el plazo de cinco o seis años para los que había 100.000 euros o 10 millones de euros —no recuerdo exactamente la cifra—. Todos estos elementos de seguridad y todas estas multas que se aplican desearía que redundaran en un servicio mejor o en la colocación de unos elementos de seguridad. Repito, si aceptamos la represión, si aceptamos la penalización, el pago dinerario, nos gustaría que este dinero redundara directamente en el medio, es decir en las carreteras y en la mejora de la seguridad, para que los ciudadanos sientan este hábito protector mediante el control así como la mejora del sistema. Finalmente, al hilo de la ley quisiera hacerle una pregunta fuera de sus estadísticas por el interés despertado; es respecto a la disposición adicional undécima, sobre los examinadores. ¿Cuáles son las previsiones que tiene el ministerio para solucionar el tema de los examinadores? Sabe que preocupa y necesita una solución, una respuesta.

Me queda reiterarle nuestro agradecimiento por el cumplimiento de este acuerdo parlamentario. Espero que la solución que seamos capaces de dar a la reducción de la siniestralidad y a la mejora de la seguridad vial —por su parte, por la nuestra y por la de la dirección general— la sientan los ciudadanos como un servicio a ellos, en definitiva como una protección que intentamos brindar entre todos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz, el diputado don Federico Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señor ministro, en su comparecencia de hoy nos he hecho un balance del primer año de vigencia del llamado carné por puntos. Voy a intentar completar esos datos con algunos hechos que me parecen relevantes para que podamos entender cómo se viene aplicando una norma que fue aprobada, pactada prácticamente por todos los grupos parlamentarios en esta Cámara, que tuvo un importante apoyo

social de los distintos sectores relacionados con el tránsito y la circulación en carretera y que además incluso fue aceptada por los propios conductores sin problemas; por tanto, señor ministro, es difícil nacer con mejores padrinos. Las leyes por sí solas no solucionan los problemas; es necesario que el Gobierno se implique y sea el primero en cumplir con las obligaciones que de esa misma norma se derivan porque, de lo contrario, las normas se convierten en un brindis al sol y al final van al catálogo de las buenas intenciones no cumplidas. No quisiéramos desde el Grupo Parlamentario Popular que la Ley del carné por puntos al final terminara, como otras, como la Ley de Dependencia o la de Violencia de Género, que, por la poca dedicación del Gobierno para hacerlas cumplir, están prácticamente en el limbo de las buenas intenciones. La verdad es que usted ha dicho que la aplicación del carné por puntos es un ejercicio inteligente de derecho comparado, y habla de celeridad en su puesta en vigencia: un año desde que se aprobó en estas Cortes, frente a los tres años de Francia. A la vista de lo que hemos observado más que de celeridad habría que hablar de prisa, porque muchos de los problemas que se han derivado en su aplicación vienen precisamente del afán por hacer el gesto, por hacer ver que se estaban haciendo cosas y lanzar una ley para cuya gestión no se tenían los medios adecuados. Hablamos del procedimiento sancionador. Evidentemente, hay serios problemas para tramitar las denuncias que se producen. El infractor no recibe notificación de su infracción y de su pérdida de puntos más que transcurrido un periodo, que es excesivamente largo desde el momento en que ha cometido la conducta incorrecta, lo que hace que se perjudique ese proceso de sensibilización y concienciación que persigue como objetivo último y principal la norma.

Por otra parte, la conexión con los ayuntamientos, la lentitud con que se va produciendo el enganche de los sistemas informáticos municipales con la Dirección General de Tráfico es un ejemplo claro de improvisación. No puede ser que ante conductas similares en distintos puntos de la geografía nacional en unos lugares, porque ese ayuntamiento se ha conectado con la Dirección General de Tráfico, se resten puntos y en otros no; es decir estamos atentando nada más y nada menos que contra la igualdad de los españoles ante la ley. Es una situación verdaderamente esperpéntica y que había que haber solucionado sin ninguna duda con suficiente antelación. Además, los mecanismos con los que se auxilia para su cumplimiento la Ley del carné por puntos son los radares para la detección de la velocidad y la intervención de los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. En lo que se refiere a los radares y a su puesta a punto para que la ley pudiera ser cumplida en todos sus términos, ya hemos conocido que precisamente la incapacidad para tramitar esas denuncias ha hecho que desde el propio Gobierno se oficie a las jefaturas provinciales que los radares, saltaran o no saltaran, fotogra-

fieran a una u otra velocidad, dependiendo de la carga de trabajo de esa jefatura provincial. Así, teniendo en cuenta que lógicamente la mayor carga de trabajo será en aquellos lugares donde se produce un mayor peligro, ser sancionado y por tanto tener como consecuencia la pérdida de puntos se convierte en muchos lugares en una auténtica tómbola, y eso tampoco parece que sea serio a la hora de facilitar la sensibilización de los conductores con este asunto.

La Guardia Civil de Tráfico es otro elemento capital; tiene —es así— menos presencia que nunca en nuestras carreteras. Hay un problema con la actuación de la Guardia Civil de Tráfico; tan es así que ya la falta de coordinación y las disensiones entre la Dirección General de Tráfico y la Guardia Civil de Tráfico están en los medios de comunicación, y no una vez sino permanentemente. Usted es ministro del Interior y tiene que hacer algo para que esa coordinación se produzca, porque es absolutamente relevante para que la norma del carné por puntos se cumpla en todos sus términos. Por tanto, ¿qué quiere que le diga? Verdaderamente, en lo que se refiere a gestión del Gobierno en materia de aplicación de la Ley del carné por puntos el asunto deja mucho que desear. No es una norma aislada, y usted lo ha dicho. El tratamiento de la seguridad vial debe tener un carácter global, sistémico, integral. Es una norma que nace en un contexto determinado, en un marco que es el Plan Estratégico de Seguridad Vial; ese es otro compromiso serio del Gobierno, como lo son los que tienen mucho que ver con la política de seguridad vial, por tanto con que esta norma se vea completada con aquel compromiso de la creación de la agencia nacional de seguridad vial. La coordinación en este tema es fundamental; usted lo sabe muy bien. Es una materia que afecta a diversos ministerios, y no solo de la Administración central, sino también de las comunidades autónomas, de la Administración provincial y de la Administración local. En consecuencia, tiene que haber alguien con autoridad suficiente para que se pueda hacer esa coordinación y se pueda realizar adecuadamente. Se comprometieron a aumentar el número de radares. Lo van aumentando, pero —se ha dicho mucho y está en el «Diario de Sesiones»— ¿dónde los colocan? Los colocan donde pueden y no donde deben. **(Rumores.)** Es así, pero no lo digo yo, señor ministro, sino que un representante del Gobierno lo ha dicho en esta Comisión hace tiempo. Se hacen los esfuerzos oportunos, pero los radares tienen que estar donde deben, que es encima de los puntos negros; en este momento no están situándose sobre ellos, y eso es así de cierto. De ahí se produce sin ninguna duda la sospecha de que se colocan más con un carácter recaudador que con un carácter sancionador y de seguridad vial. Si a eso se añade que en los últimos Presupuestos Generales del Estado ustedes aumentaron las previsiones de la recaudación de multas de tráfico en un 40 por ciento, ya me dirá usted cómo convencemos a los ciudadanos de que la voluntad del Gobierno es mejorar la seguridad con los radares y no tiene un móvil recauda-

torio. Quisiera poder convencerles, pero déme usted algún argumento en este sentido.

En cuanto al incremento del número de agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil vemos que es imposible; no solo eso, sino que además ya no se produce ni siquiera la posibilidad de que acudan a las escuelas de formación y elijan esta especialidad. Algo habrá que hacer porque la presencia de la Guardia Civil de Tráfico, su formación, su puesta al día y su caracterización como una auténtica policía de tráfico del siglo XXI, es un elemento esencial. En Francia, que es el modelo que ustedes siguen, la fórmula era el carné por puntos y Gendarmería. Evidentemente, en España no se puede descuidar la intervención de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que, por otra parte, ha recibido en esta legislatura alguna expresión de desdén por alguna autoridad del Gobierno. Tampoco esa es una fórmula para mejorar la política de seguridad vial y que se aplique mejor el carné por puntos.

Mi compañero el señor Grau ha hablado de los examinadores. La formación es muy importante. Estamos aquí hablando de educación vial, de quitar puntos a la gente, pero no nos ocupamos de su formación, del señor que acude a examinarse. Los tiempos que se dedican en España a un señor que se examina del carné de conducir son muy inferiores a los que la Unión Europea establece y aconseja; eso es por una falta de examinadores, pero ustedes no ofrecen solución ni logran establecer claramente el perfil de estos examinadores, que debe tener un papel importante dentro de la política de seguridad vial. Además, cuando ustedes se deciden a convocar más plazas lo hacen de esa manera curiosa, llevándose los cursos a otra ciudad donde no existen los medios adecuados y se encuentran ustedes con que la justicia les declara nulos los cursos. ¡Menudo lío! Estos examinadores que han sido declarados nulos ¿siguen examinando o no siguen examinando? ¿Qué hacemos con las personas que han aprobado y con las que han suspendido? Todo eso no favorece en nada la política de seguridad vial. Por tanto, hay mucho por hacer y el Gobierno tiene que predicar con el ejemplo porque eso ayuda mucho a la fiabilidad de las normas que ejecuta de acuerdo con lo que se ha aprobado en este Parlamento y facilitaría la aplicación del carné por puntos.

En cuanto al Plan estratégico, que es lo que sintetiza todo, los datos no nos llegan con la facilidad que quisiéramos. Uno de los objetivos que usted se propuso en la anterior comparecencia era que, de acuerdo con la Unión Europea, se creara un organismo —se creó, el Observatorio— para obtener datos, trabajar con ellos y tener una mejor información, pero a la hora de seguir los resultados del Plan estratégico nos vemos con muchas dificultades. Pese a aquellos datos que pueden permitir una cierta trazabilidad, la gran mayoría de lo previsto no se va a cumplir en su tiempo. Al final, lamentablemente el Plan estratégico se nos va a quedar en otra declaración de buenas intenciones cuando termine la legislatura, pero a mitad de camino como mucho. Acerca de los datos del

carné por puntos, lo importante son las tendencias, como el señor Grau ha dicho. Analizando la estadística por años naturales, la tendencia es decreciente. Evidentemente va disminuyendo el número de víctimas —nos alegramos mucho de ello—, pero se va ralentizando el de víctimas que disminuye de acuerdo con la tendencia y la estadística. A la hora de presentarnos los datos del primer año del carné por puntos usted ha dejado fuera los meses de julio y agosto y nos los ha colocado directamente en el segundo año para ofrecer el mejor resultado. Los datos de agosto son importantes porque rompen la frecuencia de la estadística y la tendencia hasta ahora. La gran ventaja de la puesta en práctica del carné por puntos el año pasado fue la caída en el mes de agosto, la cual ahora se ha convertido en subida y ha roto una tendencia que, unida a la decreciente del número de víctimas, nos preocupa mucho. En la gráfica se ve que se repite permanentemente la tendencia y la frecuencia desde el año 2003; el punto mínimo está en el mes de febrero, en el que siempre se producen menos víctimas. La estadística va disminuyendo afortunadamente cada vez, achatándose evidentemente, y se mantiene siempre en el mismo perfil, que se rompió el año pasado y este año ha vuelto a ser el mismo de siempre. Es decir, hay menos víctimas pero lo que pasa dentro —usted es de ciencias, como bien dice— no se corrige, que es el problema que tenemos. Al final las causas de los accidentes son las mismas, siguen siéndolo, y su presencia en el número de accidentes es también la misma. Por tanto, hay que hacer más cosas y tienen que implicarse. El Ministerio de Fomento no puede estar ausente; la ministra de Fomento no comparece. Hemos pedido su comparecencia veinte veces en esta Comisión y no la hemos visto. Me imagino que la competencia de Fomento algo tiene que ver con la seguridad vial, tiene mucho que ver con la seguridad vial. La educación, que es fundamental, está ahí en medio de la polémica de la educación para la ciudadanía. Eso no va a beneficiar en nada a la educación vial. En cuanto al Ministerio de Sanidad compareció la ministra pero no hemos vuelto a saber que haga nada en este sentido. Del Ministerio de Industria qué decirle, con todo lo que tendría que hacer por dar señales a los fabricantes de automóviles de que aquí se apuesta por la seguridad, por lo que se va a ofrecer beneficios fiscales o un Plan Prever para que se atienda mejor a esos vehículos. Al final esa política global, esa política integral de seguridad vial no ha existido; no hay una política integral de seguridad vial de este Gobierno.

Usted lo ha dicho con una enorme elegancia y desde luego con una gran habilidad. Indica que el enfoque global ha centrado su trabajo en el factor humano. Claro, es lo único que ha pasado aquí, que sea responsabilizado al ciudadano y al conductor; esa es la historia. Aquí no hay auditorías de seguridad vial, ni siquiera se ha llegado a homologar un procedimiento de auditoría de seguridad vial en las nuevas carreteras. Aquí el asunto de los guardarráfiles sigue siendo sangrante y tienen que ser otras

administraciones, como la local de Madrid o la autonómica de Murcia, las que se ocupen de cambiar los guardarráfiles porque el Gobierno, que tiene homologados tres modelos —lo vengo diciendo hace seis meses— hace planes pero no se pone a la labor. Todo esto tiene que ver con el carné por puntos porque tiene que ver con la seguridad vial.

En cuanto a la aplicación del carné por puntos también hay que tener en cuenta que verdaderamente es una norma que tiene su origen en el respeto a la seguridad vial y en su mejora. No se puede aprovechar, por ejemplo, una travesía poco poblada para quitar los puntos al ciudadano que transita por ella y que no representa un mayor peligro para la seguridad vial. En estos casos si se agotan los puntos el ciudadano considera que se le está persiguiendo, pero no se consigue el efecto sensibilizador que es necesario y ayuda. Terminó. Precisamente ayer en el *Diario de Málaga* leía esta noticia: Cuatro personas pierden más de cuarenta puntos del carné en un año —y siguen conduciendo—. Esta es otra laguna. Pierden cuarenta puntos, todavía no han recibido la notificación de que ya han perdido de sobra el carné y siguen conduciendo. Dice la noticia que hay alguno que en un gesto de magnífica voluntad y que realmente merece la medalla al mérito del tráfico probablemente, aunque sea una paradoja, ha entregado su carné, pero los demás, cuando les llegue la notificación, primero se van a llevar una sorpresa y después dirán: he perdido los puntos pero ni me he enterado ni he podido cambiar mi conducta. Verdaderamente así no se consiguen los objetivos que esta Cámara se propuso y que desde luego el Gobierno tiene para la aplicación del carné por puntos.

Estos datos son los que yo quería aportarle siempre, se lo aseguro, desde una posición de intentar que se corrijan los problemas: que aquello que no ha funcionado se arregle y se tomen las medidas complementarias oportunas. Sobre todo, si se deja al carné por puntos que funcione como medida aislada se caerá el asunto, perderá credibilidad y será una ocasión perdida. Desde luego no nos gustaría que así sucediera.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista, en primer lugar tiene la palabra su portavoz adjunta, la diputada doña Eloisa Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ OTEO:** Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor ministro, por su brillante y documentada exposición que deja muy poco margen a las dudas. Si me oriento en el tiempo y en el espacio en modo alguno puedo estar de acuerdo con algunos de los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra. Desde el Grupo Parlamentario Socialista estamos realmente satisfechos con que el Gobierno considere como prioritario el problema de la siniestralidad vial y actúe en consecuencia. Todos sabemos cuáles son los factores que inciden en un accidente: los automóviles, el individuo, las carreteras y también la presencia policial.

Ahora tenemos automóviles cada vez más inteligentes y eso denota que podríamos utilizarlos para que descienda la siniestralidad. En cuanto a las infraestructuras, si nos orientamos una vez más en los espacios, sabemos que de tres años a esta parte se ha hecho un gran esfuerzo desde Fomento; primero, en la conservación de las infraestructuras total y absolutamente abandonadas durante ocho años, de aquellas que son de titularidad estatal, que son un 15 por ciento; y, segundo, en la planificación de muchas otras vías y autovías que mejoran también la circulación de los vehículos. En cuanto a la presencia policial, muy importante a la hora de influir para evitar un siniestro, todos sabemos también el esfuerzo que se ha hecho en este tiempo con esta orientación. Probablemente nos gustaría que hubiera sido mucho mayor en cantidad, pero la rigurosidad del marco que nos tenemos que plantear nos permite estar satisfechos. En 2004 nos encontramos con 800 puestos de trabajo sin cubrir para Guardia Civil de Tráfico y el ministro ha explicado, yo creo que magníficamente, cuál ha sido la pauta de este Gobierno para corregir este déficit. Infraestructura también es lo que por primera vez ha hecho este Gobierno con la implantación de los radares fijos. No he entendido lo que han dicho algunos portavoces, porque quedó claro que su implantación se hacía siempre bajo el consenso de los municipios o de las comunidades, que tenían claramente detectados cuáles eran los puntos negros.

En esta Comisión y en este grupo parlamentario estamos moderadamente satisfechos cuando los resultados del primer año del carné por puntos los comparamos, como también ha hecho de una manera muy ilustrativa el ministro, con otros países que han utilizado el mismo instrumento. La participación social cada vez mayor en estos años en cuanto a la seguridad vial, el consenso y el ejemplo parlamentario de la Comisión y la agilidad en la puesta en marcha del carné por puntos —a veces si se es ágil se confunde con muchas prisas y si se es más moderado se es ineficaz— han puesto de manifiesto, según los datos, dos conceptos claros. En cuanto a la conducta y la actitud de los individuos, que era el otro factor que influye en el accidente en el que el ministro ha hecho también mucha incidencia, se ha demostrado que los conductores conducen más despacio y que han reducido la ingesta de alcohol o de otras sustancias que provocan también accidentes. Por tanto, podemos concluir que a tan solo un año de aquello que se planteó por consenso desde la Comisión como un instrumento que, como se dijo en reiteradas ocasiones, no iba a ser la panacea, que no iba a solucionar en modo alguno esas dramáticas e insostenibles cifras —aunque hoy estemos hablando de tres mil, hemos mejorado con respecto a otras comparaciones— tenemos ánimo y trabajamos con ilusión para seguir mejorando estas cifras. Hablo desde la Comisión, porque el ministro ha dejado bien claro cuáles son sus pautas de actuación en el futuro, con las que estamos totalmente de acuerdo, así como el ámbito de lo integral con Sanidad, Fomento y otros ministerios, que se han implicado en corregir estas

cifras. Sin ningún ánimo de euforia, estamos seguros de que, de continuar así, podremos ir avanzando. Animo al ministro para que así sea y le agradezco su exposición.

Paso la palabra al portavoz primero.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos la palabra al diputado Victorino Mayoral, que es el portavoz del Grupo Socialista en esta Comisión.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Pido disculpas por intentar complementar la intervención de mi compañera. No he podido asistir al inicio de esta comparecencia y, por tanto, me parecía justo que la persona que ha estado aquí presente desde el principio pudiera dar la opinión, ya bien expuesta, del Grupo Parlamentario Socialista.

Voy a relatar brevemente algunas observaciones. A lo largo de la exposición del señor ministro se ha puesto de manifiesto, en primer lugar, que la seguridad vial constituye una prioridad para este Gobierno. Los que hemos estado aquí en legislaturas anteriores podemos constatar que hay un cambio evidente en la presencia permanente de un ministro del Interior, responsable de toda la seguridad de los ciudadanos españoles, incluida la seguridad vial. Esto era prácticamente inédito en etapas anteriores, señor ministro. La seguridad vial parecía que no formaba parte del ámbito competencial del ministro del Interior, y ahora comprobamos que eso es así, que el ministro del Interior también es competente en materia de seguridad vial. En segundo lugar, es evidente que el carné por puntos ha sido un factor de cambio. Todos los que hemos defendido el carné por puntos —hemos sido muchos en esta Comisión— teníamos la esperanza de que se produjera el efecto que finalmente se ha producido. Pese a la dinámica de avances y retrocesos en datos mensuales, es digno de subrayar el 14,3 por ciento de descenso que usted ha expuesto en el número de muertos en treinta días, lo que demuestra que el carné por puntos ha sido una voluntad desarrollada por el Gobierno, que ha procurado aplicar todos los medios. Hay que tener en cuenta, además, que estamos en una Administración bastante desconcentrada en lo que se refiere al sistema político de ejercicio de competencias en esta materia, y aun así se han superado muchas dificultades para conseguir este efecto. Como decía el señor ministro, este es un instrumento más. No hay ningún bálsamo de fierabrás. La Ley del carné por puntos es una parte de una política, pero la política que ha diseñado el Gobierno tiene otros factores, y este es un factor más, quizás muy determinante, muy incisivo, pero fundamentado en una participación evidente de la ciudadanía. Estamos apelando a la autorregulación de los individuos: usted es poseedor de su crédito y usted se tiene que administrar. La responsabilidad final de las cifras que resulten de los accidentes de tráfico, de nuestra conducta en las vías públicas, depende de todos nosotros. No solo es cuestión del Gobierno, sino de todos nosotros, porque la sociedad nos da este crédito de los puntos que figuran en la ley. El efecto real del escalón que señalaba el señor ministro

es evidente; quinientos fallecidos menos es un escalón en el que tenemos que afianzarnos, para bajar al siguiente escalón. Eso es hablar de realidades, partir de planteamientos serios, con datos serios, y no de manipulaciones de datos, como ha ocurrido en otras circunstancias.

Quiero también expresar al Gobierno nuestro apoyo a las nuevas medidas que ha expuesto el señor ministro. Evidentemente, hay que reformar el procedimiento sancionador, en relación al cual quisiera decir una cosa. La política de seguridad vial se compone de muchos factores. Hay factores que impulsan a la buena conducta del ciudadano, pero también hay ciudadanos que son infractores. No podemos desconocer la realidad. No sé si algunos piensan que se puede hacer una política de seguridad en cualquier cosa absolutamente indolora. Se supone que los infractores, los que infringen la ley, los que no toman en consideración los principios básicos de convivencia merecen un reproche público, que está contenido en la dimensión sancionadora que este asunto tiene. Por tanto, no hablemos de la sanción. Hablemos de que las sanciones derivan de conductas que son reprochables y de que hay que garantizar que en un Estado de derecho esto sea así. Hagamos políticas de impulso, de promoción, positivas y constructivas, pero no olvidemos que esto forma parte también de la política. Lo demás es absolutamente irreal. Respecto al tema de los radares, la iniciativa del Gobierno de promover su implantación es la política general que se está siguiendo hoy en Europa, en muchos países europeos donde ha habido un descenso importante de la siniestralidad. Los que conozco los veo bien situados. No creo que estén tirados al azar: a ver dónde cae un radar, a ver si se le cae a alguien encima. Los que veo, los que conozco, los que me controlan cotidianamente sé dónde están, porque además debo saberlo. Están colocados en sitios donde si no lo estuvieran esa advertencia sería una carencia importante. Todas estas cosas son de carácter técnico y puede haber errores, señor ministro, pero en principio la política es muy acertada. El tema que ha señalado el señor ministro sobre las motos, sobre ir promocionando un sistema de permisos según la cilindrada, me parece también muy acertado, porque aquí se ha manifestado un nuevo fenómeno y el Gobierno ya ha dicho que va a hacerle frente. Respecto a la reforma del Código Penal, que es un tema que en esta Comisión se ha trabajado bastante, pediría a todos los compañeros, a todos los colegas, que mantuviéramos el consenso que hemos planteado. Hemos conseguido redactar la proposición de ley, que vamos a debatir inmediatamente en términos de urgencia. Hemos conseguido un mínimo común compartido, que es una riqueza, un acervo que tenemos que mantener.

Finalmente, quiero agradecer al señor Souvirón la gallardía que ha tenido de manifestar en esta Comisión que el Grupo Popular reconoce que hay un descenso de las víctimas. Lo ha dicho S.S. muy claramente. Lo hemos oído todos, señor Souvirón. Espero que no le traiga consecuencias negativas para su futuro político, pero

usted ha reconocido que hay un descenso, lo cual es una manifestación de su honradez política. Sin embargo, ha hecho usted algunas consideraciones que supongo que el señor ministro estará en su legítimo derecho de contestar y que me parecen francamente derrotistas. Es un poco contradictorio reconocer que hay un descenso y luego montar una especie de juicio general sobre la incompetencia de la política que se está desarrollando. Si hay descenso será porque la política que se ha desarrollado es, en cierta medida, acertada. No se trata de que el Gobierno no se implique —ya he dicho que por fin tenemos un Gobierno implicado—, señor Souvirón, sino de que antes teníamos una política de seguridad vial de la época del Seat-600. El Seat-600 se fue, pero la política de seguridad vial que se montó en los años del Seat-600 se mantuvo durante mucho tiempo, sobre todo durante mandatos precedentes del PP. Ahora ya tenemos una política de seguridad vial de la época moderna, como la que están haciendo los países europeos. En este sentido, hay una implicación. No ha habido prisas en la implantación del carné por puntos, lo que pasa es que a algunos no les gustaba esa implantación del carné por puntos, aunque luego se convirtieron a esta doctrina. No ha habido prisas, sino que el carné por puntos era urgente: está muriendo la gente en la carretera. Respecto a la conexión de los ayuntamientos, señor ministro, creo que hay una cierta trampa. Pueden ser ochocientos ayuntamientos, pero pueden representar el 80 por ciento de la población, porque en España, que yo sepa, existen ocho mil ayuntamientos. Se dirá: mire usted qué fracaso; solamente está conectado el 10 por ciento de los ayuntamientos. Pero, claro, si están los ayuntamientos mayores, está conectada la mayor parte de la población. En nuestro país hay muchos ayuntamientos de 150 o de 300 habitantes. Por ejemplo, en la sierra de Cameros —por citar un sitio donde he estado de veraneo— los ayuntamientos son de 150 habitantes, de 300, etcétera. En mi opinión quizá sería mejor que estos ayuntamientos lo hicieran a través de las diputaciones, como también se ha visto en política, antes que exigirles perentoriamente que se conecten directamente con el Ministerio del Interior.

Finalmente no quiero abundar más en este tema porque es evidente que la incorporación de la educación vial en el ámbito de la educación para la ciudadanía es un gran acierto. El hecho de que centenares de miles de escolares españoles tengan una unidad didáctica en su enseñanza obligatoria dedicada a la educación vial, cosa que ya está ocurriendo, es un avance importante en la lucha contra la siniestralidad vial. Aunque solamente fuera por esto le pediría al Partido Popular que valorara la incorporación de educación para la ciudadanía, que no está pensada para esas cosas que algunos dicen sino para abordar también la solución de problemas de nuestra sociedad, porque, señor Souvirón, la escuela también tiene que colaborar en la lucha contra la siniestralidad. En este sentido, sería conveniente que revisasen ustedes sus planteamientos porque es muy nocivo para

la sociedad recibir mensajes como ese de que esto es muy negativo.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a los distintos portavoces y a las distintas intervenciones damos nuevamente la palabra al señor ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Pérez Rubalcaba): En primer lugar, quisiera hacer tres consideraciones generales y a continuación algunos comentarios sobre las intervenciones de los distintos portavoces en esta Comisión. La primera consideración de carácter general es agradecer el tono constructivo de absolutamente todas las intervenciones, y que lógicamente con distintos énfasis han tratado de formular propuestas y soluciones a algunos de los problemas que yo mismo he planteado en mi primera intervención.

Una segunda consideración de carácter general se refiere a la existencia de esta propia Comisión. Para los que no son expertos en este Parlamento conviene recordar que esta es la primera legislatura en la que existe; nunca antes ha habido una Comisión de Seguridad Vial. Me recordaba el señor presidente, y es cierto, que tiene un carácter no permanente —para ser exactos en la jerga del Reglamento—, pero me atrevería a decir que eso va a ser transitorio. Dudo mucho que después de la experiencia de esta legislatura haya algún parlamento que pueda prescindir de una comisión de esta naturaleza. Es evidente que el Parlamento tiene su autonomía y el Gobierno la suya, sobre esto no hay nada que decir en esta Cámara, pero no es menos evidente que las comisiones que se crean en el Parlamento también tienen que ver con los acuerdos parlamentarios y con las preocupaciones de los grupos mayoritarios. En resumen, quiero decir que esta Comisión existe porque todos nos hemos puesto de acuerdo; también y empezando por el primer grupo del Parlamento, que es el Grupo Socialista, y algún otro grupo que debo decir que ha trabajado intensamente en esta materia, y me estoy refiriendo a *Convergència i Unió*.

Todo esto me lleva a la conclusión de que desde esta Comisión se ha hecho muchísimo por la seguridad vial en nuestro país —y estos debates son una buena prueba de ello—, pero también tengo que decir que este es el primer Gobierno que ha asumido que exista una comisión como tal, que ha acudido a la misma regularmente y que ha puesto en marcha algunos planes que no se conocían en nuestro país. Conviene decir esto porque es cierto que si uno examina los datos de seguridad vial de nuestro país observa que no siempre ha existido esta preocupación. Yo no recuerdo haber asistido a debates otros años ni otros veranos sobre esta materia, y como dije antes, el debate es el principio de la autorresponsabilidad. Si la gente debate es porque se preocupa, y si la gente se preocupa ciertamente lleva esa preocupación al momento en el que se pone el volante. Este verano he oído cosas tremendas sobre el mes de agosto, y es verdad

que este mes hemos tenido 270 fallecidos en nuestras carreteras, que es mucho, pero en el año 1989 tuvimos 758, que es casi cuatro veces más, y no hubo debates como estos ni titulares de agosto negro. Si este ha sido negro, me pregunto cómo podríamos catalogar el del año 1989. Como diríamos los químicos, no tengo colores en el espectro del visible porque el negro está en el extremo del espectro; no hay ninguno después del negro. Lo mismo sucede con las cifras anuales. Conviene recordar que España ha tenido años de más de seis mil en sus carreteras, y estamos hablando de un objetivo plausible para el año 2007 de bajar de tres mil. Es cierto que cuando uno habla de tres mil fallecidos le puede parecer poco o mucho; a mí me parece muchísimo. Me parece muchísimo que haya tres mil y me parece magnífico que haya tres mil menos. Tan tres mil son unos como otros, y esa es la realidad de nuestro país. En los últimos diez años nos estabilizamos en la meseta de los cuatro mil. La década de los noventa prácticamente ha sido una década de cuatro mil, y lo mismo ocurre con los tres primeros años de la década de los 2000, y ahora estamos hablando de tres mil, debido a que se ha producido un salto y ese salto es el carné por puntos. Esos datos hay que tenerlos presentes en la cabeza. Como decía del portavoz del Grupo Socialista el señor Mayoral, nos gustará más o menos, pero los «Diarios de Sesiones» atestiguan que el Gobierno socialista de 2004 es un Gobierno que ha asumido este tema como prioridad y, como ha sido una prioridad, ha comparecido en este Parlamento muchas veces, donde es cierto que se han celebrado comparecencias como esta. ¿Que también depende de que haya una comisión? Sin duda, Comisión que entre otras cosas se ha formado por la voluntad del grupo mayoritario de esta Cámara. La conclusión que quiero sacar es que todo eso forma parte de un discurso del que todos podemos estar satisfechos porque esta Comisión de Seguridad Vial también tiene mucho que ver con las buenas cifras. ¿Que podrían ser mejores y que tendremos que ir más deprisa? Sin duda es así, pero las cifras son las que son y, como decía el señor Mayoral, son inobjetables. A uno pueden gustarle más o menos, pero cuando al final coge la estadística y se encuentra con casi mil fallecidos menos, podrá decir que él iría mucho más deprisa, pero no podrá decir que no hay mil fallecidos menos. Los hay: mil personas con sus familias, con sus amigos, y en este caso, sin dramas personales.

Quiero hacer referencia a una tercera cuestión también de carácter general que se refiere al carné por puntos. Quiero agradecer mucho que todos los grupos parlamentarios hayan hecho un ejercicio de coherencia con sus posiciones cuando debatimos la ley y hayan salido al paso colectivamente de una idea que se empezaba a ver aquí y allá, espolvoreada en determinados debates en nuestros medios de comunicación, sobre la ineficacia del carné por puntos. Podemos discutir cómo será el segundo año. Podemos tomar medidas para que el segundo año sea lo mejor posible, pero nadie puede negar que el primer año ha sido efectivo. Como decían varios porta-

voces y me he esforzado por establecer en mi primera intervención, estamos hablando de una meseta que está a quinientos fallecidos menos de aquella en la que trabajábamos hace poco más de un año, antes de que entrara en vigor el carné por puntos, de una base distinta, lo cual, como dirían los filósofos, supone un salto cualitativo. Los químicos lo llamaríamos cuántico, porque los cuantos son justamente eso: saltos energéticos grandes. Agradezco que los grupos parlamentarios hayan tomado nota de que efectivamente, con las críticas que se hayan podido hacer, algunas puestas en razón y otras discutibles, el carné por puntos en el primer año ha cumplido sus objetivos. ¿Que podría haber sido mejor? Sin duda, pero ciertamente estamos hablando de quinientos fallecidos menos, y eso es algo que debe quedar encima de la mesa. También es muy importante escuchar que el conjunto de los grupos parlamentarios cree que el carné por puntos sigue teniendo recorrido. En este sentido podremos tomar unas medidas u otras, pero nadie ha cuestionado que su eficacia no ha acabado, es decir, que por debajo de los tres mil todavía vamos a seguir peleando con el carné por puntos para mejorar los índices de siniestralidad en nuestras carreteras. En mi opinión, estas son dos conclusiones importantes, porque salen al paso de un debate que seguramente a veces se hace sin datos o con algunas presunciones antropológicas, como diría el portavoz del Bloque Nacionalista Galego, señor Rodríguez, según las cuales los españoles tenemos no sé qué tipo de comportamientos frente a las normas, presunciones antropológicas en este caso negativas que los españoles desmienten una vez detrás de otra desde hace ya bastantes años, pero que están ahí y parece que todavía hay quien no las ha modificado.

Después de estas reflexiones de carácter general, que son las sustantivas, paso a comentar algunas cuestiones singulares que algunos portavoces me han planteado. Siento que no esté el señor Rodríguez, pero efectivamente tenía que asistir a otra Comisión. Ya conozco el pluriempleo de los grupos minoritarios de esta Cámara. Le haré dos contestaciones para el «Diario de Sesiones» y después, como trabajamos mucho en conjunto, tendré ocasión de discutir con él algunas cosas singulares. Estuve en Galicia el verano de 2006, en una reunión con el presidente de la Xunta, Emilio Pérez Touriño, justamente porque las primeras semanas de entrada en vigor del permiso por puntos daban unos resultados muy positivos en el conjunto de España que parecían no reflejarse en Galicia. El Gobierno gallego se alarmó, fuimos allí, hicimos un plan conjunto Administración de Galicia-Administración del Estado, y ese plan conjunto demostró a lo largo de su puesta en vigor, que fueron meses, que no pesaba ninguna suerte de maldición bíblica sobre los ciudadanos gallegos según la cual tuvieran fatalismo vial. Nada de eso, es bastante más fácil. No hay que recurrir a ninguna interpretación psicológica ni antropológica, es bastante más sencillo, es que Galicia tiene una población muy diseminada y unas carreteras muy tortuosas, si se me permite la expresión; mucha carretera

secundaria, mucha curva, un clima a veces malo, como decía el señor Rodríguez, y probablemente, esa red viaria de Galicia, que responde obviamente a su distribución poblacional, explica mucho mejor que ninguna otra cosa que sea una comunidad que tenga peores resultados a la hora de aplicar medidas como el carné por puntos. **(El señor vicepresidente, Jiménez Pérez, ocupa la Presidencia.)** Sin embargo, cuando se interviene desde las dos administraciones y se hace un plan específico que tenga en cuenta esas características, los meses siguientes demostraron que efectivamente Galicia podía comportarse en la media del resto de las comunidades. Más allá del mes de agosto —que es un dato sobre el que luego volveré porque creo que el señor Souvirón decía algunas cosas que merece la pena comentar—, quiero decirle al señor Rodríguez que si hacemos el balance desde 1 de enero de 2006 hasta la fecha actual del conjunto del descenso de fallecimientos en las carreteras españolas, verá que Galicia está en la media —creo que hay seis comunidades por debajo de Galicia—, y eso incluye una parte de carné por puntos y una parte de carné sin puntos. Estamos hablando de un año y medio, por tanto, no hay un comportamiento atípico. Otra cosa distinta es que, repito, tenga la distribución de población, la orografía que tiene y por tanto exija medidas específicas. También quiero decirle —y él debería saberlo perfectamente— que el Gobierno de Galicia es uno de los primeros que hizo un plan de seguridad vial para Galicia —por cierto, un excelente plan—, que está desarrollando paso a paso en coordinación con la Administración del Estado. Más allá de eso, sin duda, puede haber alguna dificultad y puede ser que tengamos que examinar de nuevo algunos datos, pero me parece que la conclusión, al menos de la experiencia de estos meses de puesta en marcha del carné por puntos, es que en Galicia no hay nada especial, salvo algo tan importante en esta materia como es su distribución poblacional y por tanto su red viaria, que es una red muy difícil desde el punto de vista de la conducción, además de una climatología que ciertamente no ayuda en muchos meses del año. En todo caso, ya le digo al señor Rodríguez que en las próximas semanas viajaré a Galicia para revisar las cifras con el presidente de la comunidad, que ha liderado personalmente este plan, y ponernos de acuerdo en aquellas medidas que conjuntamente tenemos que tomar para entrar a fondo en los problemas que hayamos podido detectar en estos meses de funcionamiento del carné sin puntos, del carné por puntos y también en los anteriores.

A doña Isaura Navarro quería decirle —ya lo ha dicho mi compañero el portavoz en esta Comisión del Grupo Parlamentario Socialista, Victorino Mayoral— que en esto de los ayuntamientos conviene tener en cuenta dos cosas a la hora de manejar los datos. Uno, que no todos los ayuntamientos se tienen que conectar a la red —vamos a llamarlo así— del carné por puntos porque, como usted sabe bien, solo se conectan aquellos que tienen policía local y por tanto aquellos que multan, que son 1.200. Usted no ha hecho esa precisión, seguramente

la sabía pero no la ha hecho y yo, con mi afán pedagógico —que sabe usted que tengo por mi formación, a la que no renuncio—, me apresuro a aclarárselo. Lo segundo que quería decirle es que, como indicaba mi compañero Victorino Mayoral, ayuntamientos hay de todos, grandes y pequeños, y le puedo asegurar que estos 345 son los grandes. Por tanto, si lo vemos en términos relativos a la población, que es lo importante, le puedo asegurar que estamos muy, muy por encima del 50 por ciento. Finalmente le quiero decir que esto es una cosa de dos, como tantas cosas en la vida. Nosotros queremos, los ayuntamientos tienen que querer y los calendarios tienen que casar —nunca mejor empleada semejante palabra—, y a partir de ahí vamos avanzando. Yo creo que vamos a buen ritmo, se lo digo sinceramente. Contamos con la colaboración de los ayuntamientos y que en muy poco tiempo cubriremos todas las necesidades que tenemos. Tengo que decir que a ese ritmo bueno ayudan también los debates que estamos teniendo. Ha hecho algunas reflexiones sobre el transporte público con las que estoy de acuerdo —sé que compartimos esa política y no voy a entrar en ello—, y sobre puntos negros. En febrero o marzo de este año hubo una interpelación a la ministra de Fomento en el Pleno de esta Cámara y allí hizo una larga exposición sobre la política del Ministerio de Fomento. Yo tengo aquí un resumen, se lo voy a ahorrar porque les hago a ustedes conocedores de las medidas que anunció no solo en relación con los puntos negros, sino con la mejora de la red vial, porque cuando uno construye una autovía está mejorando también la seguridad vial; cuando uno repara una autovía, lo está haciendo, y hay un conjunto de datos que son, si me permite la expresión, muy significativos, iba a decir aplastantes, pero no quiero que alguien me diga que estoy excesivamente entusiasta. Es verdad que se han hecho muchísimas cosas en las carreteras que dependen del Estado, se ha hecho un plan específico para los puntos negros, se está trabajando en todo el asunto de las barreras de seguridad, se están cambiando y aceleraremos esos trabajos. Por cierto, ha habido una moción en el Senado que ha caminado ya en esa dirección —creo que esta será una de sus conclusiones—, que obliga al Gobierno por supuesto, pero en el plan de seguridad vial específico para motos que he anunciado esta mañana aquí, lógicamente, buscaremos fórmulas presupuestarias para acelerar al máximo la sustitución de los separadores, de las barreras de seguridad especiales. Esta es una parte del problema, pero ciertamente el problema en su globalidad es mucho más serio. Hay medidas para luchar contra las nevadas, contra el hielo, hay proyectos auditados desde la perspectiva de la seguridad vial —todos, todos los proyectos se auditan, eso es una gran novedad—, a partir de ahora nadie podrá construir una carretera que no lleve, junto al impacto ambiental, una auditoría de seguridad vial. Por tanto, se están haciendo muchísimas cosas desde el Ministerio de Fomento en una política que está coordinada, como no podría ser de otra manera. La señora Navarro acababa

diciendo que se puede hacer mucho más. Seguro. Después de esa afirmación, yo esperaba que dijera usted: Y le voy a decir cuatro medidas más. Seguro que ahora en la réplica me las dice. **(La señora Navarro Casillas: He dicho unas cuantas.—Risas.)**

A don Pere Grau le agradezco también su intervención. Me hablaba de Italia. Es verdad que se ha quedado con un dato, que es el 7 por ciento de Italia —ya lo sabía—, pero el primer año fue el 3 y nosotros hemos sido el 14 por ciento. Si ellos hacen la media, tres más siete, diez, entre dos, cinco. Ya le digo que vamos a estar mejor de ese cinco, que es la media de los dos años, y creo que no arriesgo mucho. He traído este dato aquí para demostrar algo que científicamente es inapelable y es sencillo de entender, que el primer año funciona más abruptamente que el segundo, pero por una razón estrictamente científica, se entiende muy bien. Sin embargo, como lo explico y a veces dicen inmediatamente: derrotismo, el Gobierno ya anuncia que el segundo año será peor que el primero, he querido demostrar que, como no podía ser de otra forma, pasa igual en todos los países, que el segundo año tiene un efecto más pequeño que el primero, entre otras cosas, porque trabaja sobre el primero, es que el primero ya lo hemos alcanzado. Esto los de ciencias lo entendemos relativamente bien, no todos, y trato de explicarlo una y otra vez porque es así. No significa que no funcione, al contrario, significa que sigue funcionando, que esa es un poco la conclusión que hemos sacado aquí y yo creo que en eso ha habido acuerdo, más allá de que las medidas que se pongan encima de la mesa ayuden a que ese seguir funcionando sea más importante. Tenemos los datos sobre zona urbana, carreteras convencionales y autovías que usted solicita y con mucho gusto se los facilitaré al final de esta Comisión o mañana. Ya le puedo decir que, en términos de siniestralidad, de accidentes, si no me falla la memoria, entre autovías y convencionales debe haber 70-30, aproximadamente, 70 convencionales, 30 autovías. La conclusión es evidente, las autovías son mucho más seguras que las carreteras convencionales, cosa que ya sabemos todos. Hablaba usted del escalón y del RAC. Tengo que decir que la diapositiva que he traído del escalón está tomada del RAC. Nos hicieron el trabajo y como yo soy muy partidario de copiar si la copia es buena —no estamos hablando de autoría intelectual sino de utilidad para los ciudadanos—, hemos copiado. Estamos trabajando siempre con datos a 24 horas que son los datos de la estadística más fiable o más amplia que tenemos en el ministerio, pero tenemos los datos a treinta días que son los que incorporamos en la Unión Europea y con mucho gusto se los facilitaré.

Me daba usted algunos datos sobre situación de radares, algunas diferencias, y debo decirle que no son muy sustantivos. Las diferencias entre Cataluña, Euskadi y el resto del Estado no son muy sustantivas. Digamos que tenemos políticas de seguridad paralelas. Cada uno tiene la suya y debo decirle que las coordinados, pero no hay ninguna pega. Tenemos una excelente relación en

esto y en otras cosas, en todas. Aquí no hay ninguna pega. Es verdad que hay algunas diferencias que tienen que ver con las características de los territorios que cada uno manejamos. Cataluña tiene una red viaria concreta, Euskadi tiene una distinta y en el resto de España algunas cosas son diferentes. Por tanto, el porcentaje de colocación de radares se explica más bien por eso que por políticas dispares, que no lo son. Trabajamos conjuntamente, incluso nos hacemos aportaciones mutuas. Sobre el afán recaudatorio puedo asegurarle que no hay tal. Usted ha dicho una cosa que es cierta, que hay mucha gente que piensa que la Administración tiene afán recaudatorio. Decía que hay que hacer un esfuerzo para explicárselo a la gente. Es verdad que algunas de las partidas que se recaudan vía multa repercuten directamente en la seguridad vial. Otras van directamente al Tesoro, como pasa con el resto de las multas o con el conjunto de los sistemas impositivos, que es una cosa distinta pero funcional igual. Estoy de acuerdo con usted en que convendría hacer un esfuerzo de explicación para que la gente entienda que no hay un afán recaudatorio. En términos de lo que el Ministerio del Interior se gasta, estamos hablando de muy poco, aunque es verdad que lo utilizamos; por ejemplo, vamos a empezar con el intento de que los jóvenes adquieran el carné de conducir de manera más barata y al mismo tiempo con más formación, lo que llamamos el carné de conducir por un euro al día. La semilla de capital inicial de esa operación la vamos a poner con dinero de las multas, lo dije en la rueda prensa. Por tanto, tiene usted razón, se utiliza bien, aunque lo que va al Estado, también. A veces hay una cierta contradicción porque la gente dice: tiene que haber más guardias civiles, pero al mismo tiempo quiere menos multas. No. En general no es así. Si hay más guardias civiles suele haber más multas, pero esas contradicciones las tenemos todos. Respecto a examinadores le quería dar un dato que me ha pasado el director general que responde a la pregunta que me hacía el señor Souvirón. A 31 de diciembre de 2006 había 800 examinadores y en 2003 había 550, por lo que hay un incremento del 40 por ciento. Como sabe, hemos cambiado el sistema de formación. Hay más horas de formación, concretamente había ocho semanas y ahora hay once. La conclusión es que tenemos más examinadores y mejor formados. Esta es la conclusión de una preocupación que surgió en el marco de la ley y que compartimos con su señoría. En resumen, le agradezco su intervención y la de su grupo que en esta materia ha dejado una huella muy positiva.

A continuación, me refiero a la intervención del señor Souvirón. He hecho algún comentario general que es de aplicación sobre su carácter constructivo. Respecto a si lo aplicamos rápido o lo aplicamos lento es un tema que ya he debatido con usted. Yo creo que lo aplicamos a la velocidad que necesitaban unos datos sobre fallecimientos en carreteras que eran los que eran. No nos hubiéramos perdonado ninguno que, teniendo la ley encima de la mesa, no la hubiéramos aplicado inmediatamente. No quiero hacer cálculos dramáticos que están

fuera de mi natural forma de ser, pero es fácil de adivinar lo que hubiera pasado si no hubiera habido carné por puntos. Si admitimos que el carné por puntos ha supuesto un descenso en el número de fallecimientos en el año de aplicación, tendremos que admitir que si no hubiera existido, habría habido más fallecimientos. Solo desde esa perspectiva, señor Souvirón, hemos hecho lo que teníamos que hacer. A continuación me dirá que no decía eso exactamente, sino que teníamos que haberlo preparado mejor. Lo hemos preparado bien. De hecho, sabía que la crítica era fácil después mi intervención, cuando he dicho que Francia se tomó tres años y nosotros, no. Esa entrada se la he dejado. A continuación le digo, a conciencia, porque creo que es perfectamente explicable: si todos nos felicitamos de que esto ha funcionado bien, todos deberemos felicitarnos de haberlo hecho lo más rápidamente posible. Y lo hemos hecho lo más rápidamente posible.

Decía usted que los ayuntamientos establecen una desigualdad. Sin duda. Es verdad que hay ayuntamientos que están en el sistema, cuyos ciudadanos, en cuanto reciben la multa, reciben la correspondiente sanción en términos de puntos y otros no. Sin embargo, no podemos esperar a que todos los ayuntamientos se sumen para, en razón de un concepto de igualdad, en el que podemos estar o no de acuerdo, aplicarlo a todos al mismo tiempo. Yo creo que es mejor que lo vayamos aplicando en la medida en que podamos porque, como le decía a la señora Navarro, es una cosa de dos. ¿Vamos a esperar a ser todos iguales para aplicarlo? Yo prefiero ser desiguales, ir aplicándolo poco a poco y que todo el mundo se sume. Es mejor esa desigualdad, y fíjese que se lo dice un socialista veterano.

Sobre la Guardia Civil de Tráfico, me lo ha dejado fácil, pero no me voy a deslizar por la puerta que me ha abierto. Las discrepancias entre el director general de Tráfico y el director de la Guardia Civil son fáciles de entender. El director general de Tráfico quiere más guardias civiles y el director de la Guardia Civil dice: la mies es mucha y los obreros pocos. Yo tengo que meter gente en política antiterrorista, en seguridad ciudadana, en Senegal para que no vengan los cayucos, en medio ambiente, en narcotráfico, en crimen organizado y en seguridad vial. La respuesta a su inquietud, que yo comparto, es fácil. Si nos hubiéramos encontrado 5.000 ó 6.000 guardias civiles más en lugar de menos, lo hubiéramos tenido más fácil. El problema es que ustedes le pegaron un bajonado a la Guardia Civil y a la Policía. Por eso, yo les daría un consejo, aprovechando el buen todo de esta Comisión: esperen unos años, porque formar un guardia civil no dura un mes ni dos, dura años. Por tanto, hasta que recuperemos lo que había en 1997, sean ustedes prudentes con eso de más guardias civiles, tal como digo que piden sus presidentes autonómicos. Si se lo hubieran pedido a Acebes y a Mayor en su momento, ¿qué favor me habrían hecho! Estamos metiendo 5.500 guardias civiles al año y 5.500 policías en nuestras academias; 11.000 este año, 11.000 el pasado. Lo hacemos

porque se jubilan, porque hay que meter más y porque hay que recuperar los varios miles que perdimos durante diez años. Esa es la razón y no hay otra. Está el buen ánimo del director general de Tráfico que dice: quiero más, y el del director de la Guardia Civil que dice: pero es que como tú hay muchos. Es verdad. Me dirá usted: pero a usted le toca arbitrar. Créame que yo lo arbitro con elegancia, trato de que todos los frentes que tenemos que atender desde la Guardia Civil y la Policía se atiendan. El origen es este. Nos gustaría tener más en todo y nada nos hubiera gustado más que encontrarnos, en lugar de 10.000 menos, 10.000 más. Fíjese lo felices que hubiéramos vivido todos. Dicho esto, he admitido en mi intervención que hay razones que no son nuevas, que son históricas, por las cuales cuesta más cubrir un puesto de especialista en la Agrupación de Tráfico que en otras especialidades de la Guardia Civil. La razón es que son puestos especialmente penosos, desde el punto de vista de quien desarrolla ese trabajo. Tienen más peligrosidad, no hay más que ver el índice de accidentes en esa especialidad, y además tienen horarios de trabajo tremendos, el verano y lo que he dicho. Por tanto, hicimos varias cosas que ahora están dando su fruto. En otras palabras, confío en que el ritmo de crecimiento de la plantilla real de la Guardia Civil vaya adecuándose rápidamente. Confío en que en diciembre tengamos 500 guardias civiles más, que son un número sustantivo. Esa es la razón y en eso estamos trabajando.

Los radares, ya le han dicho, están, no donde pueden, están donde deben siempre que pueden. Supongo que le parecerá lógico. Donde deben siempre que pueden. Usted sabe que a veces no se puede por muchas razones, algunas son absolutamente imponderables y no tienen que ver con el Ministerio del Interior, pero, créame, están donde deben. Esa no es una decisión del ministro ni del director general; como usted comprenderá, las decisiones las tienen que tomar los profesionales y en eso tienen todo mi aval.

Sobre los examinadores ya le he hecho algún comentario. Sobre los datos del observatorio, creo que están todos. En todo caso, no tenemos inconveniente en facilitarle todos los datos que usted precise. Creo que si algo caracteriza a la Dirección General de Tráfico es su transparencia: las estadísticas salen puntualmente, todo el mundo las tiene, incluso los fines de semana, sábados, domingos, etcétera. Se nos puede acusar de cualquier cosa menos de no dar a conocer los datos, incluso, a veces, por parte del director general, con una exuberancia que él sabe que aprecio mucho. Por tanto, dígame lo que quiera, pero que aquí se oculten datos no. Además, si falta alguno, le ruego que me lo solicite, para que se lo podamos enviar inmediatamente. Creo que están todos a disposición de todo el mundo, porque creo que es muy bueno; es que creo que este debate es bueno, y no me refiero a este, me refiero al debate en general.

Dos cosas sobre la cuestión general. Hablaba en algún momento de su intervención de buenas intenciones y pretendo demostrar que son algo más que buenas inten-

ciones. Lo que he comentado son los diez últimos años, pero ya anuncio que si vamos hacia atrás, de 1996 a 1990, es prácticamente igual y por detrás de 1990 hay años peores. Lo digo para que nadie politice este asunto, porque yo quisiera despolitizarlo por completo. La meseta son 4.000 fallecidos. Hasta 2003 estamos en diez años de 4.000 fallecidos. Hemos conseguido empezar a bajar y hay un escalón de 500, que es el carné por puntos, que nos permite estar trabajando sobre la meseta de 3.000. Ahí vamos a seguir trabajando y a partir de ahí nos va a costar más ir bajando; pero creo que estamos hablando de una cifra muy significativa, de 1.000 fallecidos menos. Pero insisto en que si miramos hacia atrás en nuestra historia vemos que hay más, cuando había menos coches y menos conductores, lo que todavía hace más dramático el dato. Pasamos al siguiente dato, de enero a agosto. Es verdad que este agosto ha sido peor que el anterior, pero mejor que ninguno de los agostos de nuestra historia de seguridad vial; lo decía antes, porque yo los tengo aquí todos. Hay un agosto con 758 fallecidos, pero si cogemos la década del 2000, los números son: 429, 460, 435, 465 en 2003, ya en 2004 bajamos a 356, en 2005 a 325 y en 2006 pasamos de 325 a 250. Pero fíjense que estamos hablando de 2006 a 2003 de un salto de 465 a 250, esa es la realidad. Por eso dije en la rueda de prensa que, aun admitiendo que hemos subido veinte fallecidos, estamos en el segundo mejor agosto de nuestra historia, y hemos tenido agostos de 500, de 600 y de casi 800 muertos, cuando habíamos menos coches y menos conductores.

Señor Souvirón, creo que es bueno ver otra vez el gráfico que va de enero a agosto. Leí el otro día que alguien dijo: El señor ministro coge los diez años para justificar su política de seguridad. Claro, hay que coger diez, incluso podía haber cogido veinte y todavía sería mejor. Pero esta es la realidad de enero a agosto. Es verdad que agosto ha roto la tendencia de muchos meses porque ha habido veinte fallecidos más; no es menos cierto que la tendencia en términos históricos, y el acumulado, que es como hay que verlo, es esta y habla bien a las claras de que estamos mejorando. Insisto, siempre, hablando de estas cifras, de forma insuficiente, pero esto es concluyente. Cuando acabe el año, con mucho gusto traeré los datos del año entero, no solo de enero a agosto, y verán ustedes cómo es igual de concluyente, porque los datos son los que son.

Voy terminando ya. Hay algo que no es que me haya molestado, pero que le quiero rebatir. Ni yo ni el director general ni el secretario de Estado ni el subsecretario, que hacemos habitualmente comparecencias sobre esta materia, hemos responsabilizado nunca a los conductores. Cuando se dice que hacemos controles de alcoholemia, no tratamos de responsabilizar a nadie; cuando decimos esto de las motos no tratamos de responsabilizar a quien conduce las motos, simplemente tratamos de llamar la atención sobre algo y compartir con los ciudadanos algo, sabiendo que al final nosotros podemos hacer cosas, pero que el ciudadano decida ponerse el cinturón

es una decisión suya, lo que tratamos de decirle es: Oye, mira, si vas sin cinturón tienes más riesgos que si vas con él. Pero eso no es responsabilizar de las muertes a la gente que va sin cinturón, eso no lo haría nunca, me parecería una actitud irresponsable por mi parte, incluso sádica. No se me ocurre. No creo que nadie haya responsabilizado a los que tienen accidentes. Usted ha dicho hace un momento: Cuando usted habló del factor humano parecía que estaba responsabilizando... No, lo que yo quería decir es que el Ministerio del Interior actúa básicamente sobre el factor humano; Fomento actúa sobre carreteras; sobre vehículos, como usted decía, es verdad que actúa más Industria. Como se puede imaginar, la ministra de Fomento recibe mis documentos y mis observaciones sobre lo que hace cuando presenta el Plan de Carreteras y el ministro de Industria igual cuando presenta sus medidas en el sector del automóvil. Pero básicamente a lo que se dedica Interior es a lo que llamaríamos el factor humano; dedicarnos a concienciar a la gente de que conducir con alcohol es malo, que conducir deprisa es malo o que hay que poner más guardias civiles para que la gente los vea y, por tanto, tengan ese efecto persuasivo que tienen, es trabajar sobre el factor humano, pero no es responsabilizar a la gente de lo que pasa, créame. Si esa ha sido la interpretación que usted ha hecho de mis palabras, igual es que no me he explicado bien. Desde el principio he huido de esas intervenciones, porque no me parece razonable, no creo que esa sea la fórmula. Creo que en esto siempre hay que actuar con la complicidad de la gente. Es más, no ha habido rueda de prensa o comparecencia que no haya acabado dando las gracias a los ciudadanos, porque es cierto que, al final, lo que hace un ciudadano con el coche —y lo dice la última campaña de Tráfico— es decisión suya. Nosotros no podemos conducir por los ciudadanos, sí podemos tratar de que conduzcan más seguros, que es nuestro trabajo. A partir de ahí, echar la culpa a alguien que se ha matado en un accidente de carretera no me parece bien. No me oírás jamás decir eso en público ni en privado. **(El señor vicepresidente, Jiménez Pérez, ocupa la Presidencia.)**

Me sacaba usted un dato sobre cuatro personas que han perdido los puntos. Desde que cometes la infracción hasta que esa infracción es firme y da lugar a la pérdida del carné hay que hacer una serie de trámites que, entre otras cosas, admiten recursos y los recursos tienen un plazo para ser revisados y contestados; en nuestro sistema administrativo hay una tramitación implícita que no afecta solo a las multas sino a todo tipo de sanciones, en general, a las relaciones de los administrados con la Administración pública y está llena de recursos, es decir, de garantías para evitar que la Administración cometa algún tipo de injusticia con los ciudadanos. Es cierto que en esas garantías hay mejoras que hacer y plazos que acortar; también es cierto que incluso hay quien aprovecha esas garantías para hacer pingües negocios, usted lo sabe como yo; no recibirán mi reproche penal ni administrativo, pero moral sí. Cuando veo a alguno de

ellos pontificando sobre el carné por puntos, reconozco que eso me pone de los nervios. Hay quien dice que esto no funciona y luego se pone las botas diciendo a la gente: tráeme la multa que verás como te la quito. No me refiero a usted, en absoluto. ¿Dónde voy? A que efectivamente hay trámites que cumplir. Usted me ha sacado una noticia, que seguro que es veraz, de que hay gente que ha perdido todos los puntos y todavía no ha perdido el carné. Porque no es firme su sanción, probablemente porque la ha recurrido. La Dirección General le comunica: usted ha perdido tantos puntos. Y el señor a veces recurre y a veces no. Si recurre, hay un tiempo de espera hasta que la Dirección General dice: Rechazo el recurso y paso a quitarte el carné. Y aun así —que me corrija el director general—, comunicada la retirada del carné, seguro que también tiene recurso. Yo le comunico la retirada del carné y usted me la recurre. Por tanto, seguro que encuentra usted gente que tiene ya notificada la retirada del carné y que sigue conduciendo. Se puede decir: Conduce con el carné retirado. No, la sanción no es firme porque seguro que tiene recurso. ¿Es así? Me dicen que es así. Por tanto, esa tipología se da, es nuestro derecho administrativo. Ahora, no me diga usted que no lo saben, lo saben perfectamente; todo el mundo sabe si le han quitado los puntos o no, lo saben maravillosamente, claro que lo saben. No me diga usted que no le han dado la oportunidad de recurrir. Me decía usted que no se ha enterado. Se entera todo el mundo. Eso de que a uno, de repente, le llegan veinte puntos del cielo: Te he quitado veinte puntos esta tarde. No, eso no es así y lo saben. No me diga usted que no ha podido cambiar su comportamiento. Puede cambiarlo, en cualquier momento; eso es lo bueno que tiene el sistema que diseñamos junto con ustedes, que se puede cambiar en cualquier momento o al final, cuando te quitan el carné. Hay que hacer obligatoriamente un curso, pero usted sabe que uno puede recuperar los puntos sin más que hacer los correspondientes cursos de formación. Por tanto, el sistema en eso es muy incentivador, yo creo que es un buen sistema, que está muy bien diseñado y que es muy incentivador. Por tanto, si usted me dice que hay que mejorar todo el sistema de tramitación, yo le digo que sí, que estoy de acuerdo, y la prueba es que estamos trabajando en un nuevo texto, con las limitaciones que tienen, repito, nuestra Constitución y nuestras leyes de procedimiento general. Pero sí, estoy de acuerdo con usted en que hay que hacerlo, y en tanto lo hacemos se producen estas situaciones que usted menciona y que podrían dar una impresión kafkiana si no se explican; pero tienen una explicación, créame, una explicación que los juristas conocen bien y yo, en la medida en que me toca hacer incursiones en este mundo al que soy ajeno, también entiendo, y es que desde la sanción hasta la firmeza pasan algunos trámites y, a veces, hay incluso dos recursos: uno de alzada y uno de reposición, si no me equivoco. En todo caso, le agradezco la intervención, que ha terminado con una valoración positiva y un afán

de compartir medidas que creo que es elogiable y que escucharé, por supuesto.

Finalmente, al Grupo Parlamentario Socialista, a la señora Álvarez, quiero agradecerle su intervención, su apoyo y su ánimo, que ya sé que no le falta. Al señor Mayoral quiero decirle que ha dicho tres o cuatro cosas que son verdades como puños y que han resumido mejor que mi intervención de una hora lo que estamos discutiendo: que la seguridad vial es un tema de fondo; que el carné es un instrumento más, muy importante pero no el único; que es verdad que estamos hablando de un proceso de autorregulación, una especie de pacto con los ciudadanos; que es cierto que hay que reformar el procedimiento sancionador, y, finalmente, que el Código Penal hay que aplicarlo, que la gente infringe y que al que infringe hay que aplicarle el derecho administrativo o el derecho penal, según corresponda.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Muchas gracias, señor ministro. Es la una y veinticinco minutos. Podemos dar un segundo turno de intervención, por favor, breve, a los portavoces. Tiene la palabra el señor Souvirón por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Para empezar y para no ser descortés con el señor Mayoral quiero hacer algún comentario a algunas de las cosas que ha dicho. Dice que yo reconozco el descenso de víctimas. Pues claro que lo reconozco; eso es así. Lo que digo es que la tendencia que se había iniciado va decreciendo, es decir, va parándose. Solo faltaba que se hubiera producido lo contrario, es decir, que hubieran aumentado las víctimas después de las medidas que se van poniendo en marcha y después de las políticas de seguridad vial.

Prisas, todas. Sigo diciendo que el carné por puntos se hizo con una enorme prisa y no fue porque nosotros estuviéramos en contra de él, porque lo llevábamos como un compromiso en nuestro programa electoral.

En cuanto a lo de los ayuntamientos. Sí, los datos se pueden interpretar de muchas maneras: están los principales, no están los principales. En cualquier caso, tenían que haber estado todos desde el principio porque es normal que cualquier ciudadano, hiciera donde hiciera su conducta infractora, tuviera el mismo tratamiento.

Lo que digo con respecto a la educación vial, que es un asunto fundamental, ese sí que es un asunto fundamental, es que lo pernicioso es introducirlo en la polémica de la educación para la ciudadanía; la verdad es que es una polémica que no depende de ustedes ni de mí, es una polémica que está en la sociedad y las distintas asociaciones y los ciudadanos se manifiestan en un sentido u otro según crean. Por tanto, en esa polémica no podemos hacer nada pero lo que sí podíamos haber hecho es hurtar la educación para la seguridad vial de la educación para la ciudadanía y de esa polémica.

En cuanto a lo dicho por el señor ministro, efectivamente en la legislatura anterior no había Comisión de Seguridad Vial. Me ha parecido entender que cuando

dice que el Gobierno asume que exista esta Comisión, se siente un poco padre de la criatura, al fin y al cabo en aquel momento era portavoz del grupo parlamentario. Efectivamente no había, como digo, Comisión de Seguridad Vial, pero sí hubo una ponencia que trabajó mucho y muy bien, y en ella estaba el señor Mayoral —yo no estaba, por tanto puedo decir que trabajó mucho y bien—, donde probablemente está el origen, la base de esta Comisión, y que sirvió para que todos los partidos políticos en su programa electoral para las últimas generales llevaran el asunto de la seguridad vial. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

En cuanto a la precipitación de la entrada en vigor del carné por puntos y el hecho de que si no hubiera entrado en vigor probablemente no hubieran descendido las víctimas de esta manera, al final lo que hace —se le escapa, pero lo hace así— es hacer del carné por puntos el protagonista del descenso total de las víctimas de los accidentes de tráfico, lo cual no se sostiene tras cualquier análisis. En cualquier caso, para escalón cuantitativo o cualitativo el que se produce en 2004, en que hubo 518 víctimas menos. Y la verdad es que el Gobierno socialista, entre que las elecciones son a mitad de marzo, la toma de posesión, etcétera, empieza a diseñar su política a mediados de año. Por tanto, aun entendiendo que las políticas tuvieran un efecto inmediato, algo tuvo que ver la política anterior del Partido Popular.

Respecto a la Guardia Civil de Tráfico dice usted que había pocos guardias civiles. Pero estaban más en la carretera, señor ministro, y desde luego no había los problemas que ha habido en esta legislatura con la Guardia Civil, con la Agrupación de Tráfico, porque la verdad es que el descontento se ha hecho patente y se ha expresado de más de una manera, y usted lo sabe igual que yo; ha habido huelga de bolígrafos caídos, quejas de diverso tipo, han manifestado que se sienten maltratados, y eso no pasaba antes, eso pasa ahora. Y eso es un problema de gestión, no es un problema de número.

Los radares. Dice usted muy complacido que están donde deben estar. Pero donde deben estar, ¿para qué? ¿Para recaudar o para prevenir? Esa es la pregunta que se hacen los ciudadanos, no se equivoque usted. Igual que nos dicen permanentemente que no ven guardias civiles en la carretera; lo dicen ellos. Por tanto, en eso va a ser difícil que los convenza usted de lo contrario, de que con el PP había menos y que ahora hay más.

En cuanto al asunto de agosto, que es el mejor agosto exceptuando el del año pasado, yo lo que digo es que hay que atender a la tendencia, y esta tendencia la verdad es que se ha roto y que no es comparable este agosto, donde hay un trabajo en estos años —parlamentario para empezar— en materia de seguridad vial, donde los medios de comunicación evidentemente expresan con mucha mayor amplitud los temas de seguridad vial y, por tanto, sirven y hacen un trabajo importante para que a los ciudadanos les llegue la nueva mentalidad. Con respecto a la seguridad vial, ¡estaría bueno! Eso no se producía antes y se tiene que notar de alguna manera.

Lo raro es que, con todas esas circunstancias, en agosto, que es un momento cumbre en los desplazamientos, haya un aumento de víctimas y no haya podido frenarse.

Por lo que se refiere a la responsabilidad de los conductores, quiero decirle que las palabras tienen diversas acepciones y usted ha entendido una que no es la que yo he querido decirle. Yo lo que quiero decir es que la política del Gobierno en materia de seguridad vial se hace descansar sobre los hombros de los ciudadanos; es decir, todo ha sido —como usted ha dicho antes con enorme habilidad— hacerlo descansar sobre el factor humano, pero ya le digo que el Gobierno tiene otras cosas que hacer: los guardarraíles, el Ministerio de Fomento, todo lo que le he referido antes —la labor del Gobierno en los diversos ministerios y de coordinación con las distintas administraciones, todo eso— y no solo actuar sobre el factor humano sino también sobre el vehículo y sobre la carretera, que es el trípode conocido en materia de seguridad vial. No le he dicho, ni he querido que lo entienda, que ustedes hacen recaer en los conductores toda la responsabilidad de las muertes en la carretera, sino que han hecho descansar toda la política de seguridad vial sobre sus hombros. Eso es lo que he querido decirle.

El señor **PRESIDENTE**: Ha pedido la palabra el señor Rodríguez, portavoz del Bloque Nacionalista Galego, que ya ha sido debidamente excusado porque tenía que estar en la Comisión de Industria y esto no le ha permitido asistir al completo a esta Comisión.

Señor Rodríguez, tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Quiero pedir disculpas tanto al señor ministro como al conjunto de la Comisión por haber tenido que ausentarme, pero tenía una reunión obligada en la Comisión de Industria. Leeré con atención la respuesta del señor ministro. Solamente quiero decir que para nosotros es un objetivo fundamental cambiar cualitativamente las responsabilidades competenciales en materia de tráfico y seguridad vial. En ese empeño insistiremos todo lo que haga falta hasta conseguirlo.

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

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Intervengo simplemente para terminar el cruce de opiniones con el señor Souvirón. Evidentemente, él reconoce ese descenso en víctimas, pero la cuestión es si reconoce que es sostenido y sostenible. Lo que ha demostrado el señor ministro es que es sostenido y sostenible, lo cual quiere decir que estamos en la senda adecuada.

Plantea también el tema de la educación vial. Esta es una cuestión muy importante. Mi impresión es que ustedes no acaban de entenderlo. Hay una parte de la clase política conservadora que no acaba de entenderlo.

La educación vial es educación en valores cívicos y es un deber de los poderes públicos que estos valores existan en nuestros planes de estudio. Nadie ha introducido ninguna polémica en la sociedad. Son algunos los que han provocado la polémica, porque están en desacuerdo con la incorporación de esta materia al sistema educativo español. En este país hay algunos que están dando una imagen estrafalaria y arcaica, porque han salido con una pancarta que dice: Abajo la educación para la ciudadanía. Lo han hecho en una Europa en la que esta materia se está introduciendo en todos los países. Es lamentable que esta situación, insólita en Europa, se haya producido en el siglo XXI en nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar la sesión y dar respuesta a estas últimas intervenciones tiene nuevamente la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Pérez Rubalcaba): Muy brevemente. Señor Souvirón, creo que me he expresado bien cuando he dicho —y lo he dicho en muchos momentos de mi intervención— que la política de seguridad vial es más que el carné por puntos, aunque el carné por puntos sea una parte importante de la política de seguridad vial. Calculo que lo he debido decir unas cinco o seis veces. Si esa frase la he repetido cinco o seis veces, no cabe concluir que haya dicho que los 500 fallecidos menos se deban exclusivamente al carné por puntos, porque estaría cayendo en una contradicción flagrante. No; no es verdad. No estoy haciendo ese flaco favor al carné por puntos. En mi intervención he tratado todo el tiempo de decir dos cosas: una, que la política de seguridad vial es más que el carné por puntos, aunque este sea muy importante, y dos, que el carné por puntos es más que la siniestralidad en las carreteras, aunque esta sea lo más importante para la gente. Esas han sido mis dos tesis y por tanto no puedo haber caído en esa contradicción. Lo que le digo es que cabe imaginar que, puesto que todos reconocemos que el carné por puntos ha ayudado a que descienda notablemente la siniestralidad en el año que ha estado en funcionamiento, si no lo hubiéramos puesto en marcha, la siniestralidad hubiera sido superior. Esa es la conclusión normal de nuestro razonamiento. Si es así, estará usted conmigo en que la respuesta del Gobierno a la pregunta de si lo hemos hecho rápido es: Lo hemos hecho cuando había que hacerlo. Ojalá hubiéramos podido hacerlo más rápido. Creo que eso es sensato.

Sobre la Guardia Civil. Hay más guardias civiles en la carretera porque hay más guardias civiles en la Agrupación de Tráfico. Ojalá hubiéramos ido más deprisa, pero hay elementos que usted conoce bien que no nos han permitido hacerlo, entre otras cosas que nos encontramos lo que nos encontramos y un guardia civil no se forma ni en un año ni en dos. Fíjese que para entrar en Tráfico hacían falta dos años de antigüedad —ahora hace falta uno— y por tanto ahí se marca ya un límite tem-

poral, y además un guardia civil no se forma en dos meses, ni en tres, ni en cuatro. Recuperar el retraso es cosa de tiempo, al margen de que a nadie se le ocurre convocar 25.000 plazas en un año, porque no hay dónde formarlos y no es razonable. Hay que hacerlo poco a poco. Estamos formando 5.500 guardias civiles y 5.500 policías al año, es decir 11.000, que es muchísimo, justamente para recuperar el retraso. Me decía usted que están peor gestionados y que ha habido protestas. Es verdad que ha habido protestas, pero cabe concluir otras cosas distintas sobre por qué se han producido esas protestas. Igual resulta que la gente se siente más libre para protestar. ¿No se le ha ocurrido pensar eso? **(El señor Souvirón García hace gestos negativos.)** Sí, sí, claro, se lo digo yo. Le voy a decir por qué: porque los problemas que hay los ha habido siempre. Que la Agrupación de Tráfico tenga dificultades para cubrir sus vacantes es un problema tradicional en la Guardia Civil. Honestamente le digo que yo no lo conocía, pero cuando llegué al ministerio fue lo primero que me contaron: Esto ha pasado siempre, porque siempre ha sido una especialidad más difícil, siempre han trabajado muchas horas, siempre ha sido una especialidad más peligrosa y, por tanto, la gente siempre ha elegido otras antes que esta y siempre hemos tenido problemas para cubrir nuestras plantillas. Eso ha pasado siempre. Es verdad que ahora ha habido una protesta que se ha conocido, como se conocen estas cosas, pero puesto que esto ha existido siempre, puesto que la protesta se produce ahora y la gestión ha mejorado —le digo yo que ha mejorado, como mejora siempre—, cabe imaginar otras conclusiones, y como no hay otros ámbitos de manifestación de ese malestar, al final resulta que igual es cierto lo que yo le he dicho. ¿Lo imagina usted posible? **(El señor Souvirón García: No.)** ¿No? Pues yo le digo que es así.

En cuanto a la tendencia, en el año 2005 hubo un descenso de doscientos y pico fallecidos en las carreteras. Sin embargo hubo cuatro meses en los que se produjeron más fallecidos que en los meses correspondientes de 2004. El año 2006 hubo un descenso sostenido de fallecidos y sin embargo hubo dos meses en los que hubo más y dos meses en los que hubo los mismos. ¿Dónde voy? A que un mes como agosto, con ser muy importante, no marca tendencia, señor Souvirón, no la marca. Ya sé que a usted le gustaría que la marcara, pero no la marca. Por eso le decía: Igual que hemos esperado un año para discutir aquí la aplicación del carné por puntos, esperemos un año para discutir la aplicación del segundo año del carné por puntos. Eso es lo sensato, eso es lo razonable. Un año es el tiempo razonable para ver cómo van las cosas. En ese momento veremos si ha seguido funcionando o no. Yo le digo que sí. No cabe imaginar que tengamos un descenso de otros diez puntos. Eso no es posible, y he tratado de demostrarlo no solo con lo que llamaría yo intuición científica, que es bastante fácil de alcanzar, sino también con datos comparados. Yo sostengo, y creo que nadie lo ha rebatido aquí, que el carné por puntos, junto con el resto de las políticas

que vamos a hacer, va a seguir mejorando nuestras cifras de siniestralidad, porque no ha agotado su potencialidad. En esto me parece que estamos todos de acuerdo. Por eso le digo que no se ha roto la tendencia, aunque haya habido un mes veinte fallecidos más, dada además la serie del mes de agosto que tenemos. Por eso me he esforzado en darle la serie de los agostos anteriores, para que se dé cuenta de que el mes de agosto de 2006 fue excepcionalmente bueno en relación con otros agostos. Esto no significa que estemos contentos, ni que estemos satisfechos, ni que vayamos a decir que es bueno. No; es malo. Además, el primero que lo dijo fui yo y lo hice el 20 de agosto, cuando tuve una reunión con la Dirección de Tráfico y dije: Señores, vamos mal. Por tanto, no me duelen prendas en reconocer que las cosas no van como uno quiere que vayan. Sin embargo, de ahí no podemos extrapolar que se haya roto la tendencia, porque no es verdad. Hemos tenido un mes malo, pero la tendencia sigue siendo buena. Es más, acabaremos el año 2007 con menos de 3.000 fallecidos y volveremos a 1968; esto es una especie de *Cuéntame*, pero a lo bestia, y está muy bien. Y cuando dentro de un año el ministro que corresponda venga a esta Comisión en cumplimiento del precepto legal que le obliga a explicar qué ha pasado en un año de carné de puntos, en este caso el segundo, le aseguro que tendrá mejores datos. No podrá ser el 10 por ciento, ni 500, pero tendrá mejores datos. A continuación le añado las sugerencias que esta Comisión hace para que eso sea así y, además, el espíritu que ha habido en esta Comisión me permite certificar que va a ser así.

Termino ya. Sobre el tema de los ciudadanos, seguro que decimos lo mismo. El Ministerio del Interior, ¿qué hace? Trabaja sobre sus competencias, pero no es el único que trabaja. Cuando hemos hablado de seguridad vial como un tema compartido hemos visto que, efectivamente, el Ministerio de Fomento tiene mucho que hacer, y lo hace, y tengo aquí los datos —y no les voy a aburrir— de los kilómetros de autovía, de las mejoras que hemos introducido o de la corrección de puntos negros. Todo eso se está haciendo y nadie puede negar que hoy tenemos mejores carreteras que hace cuatro años, y que hace cuatro años las teníamos mejores que hace ocho, es así. No hay Gobierno que no invierta. Otra cosa es que se invierta más o menos, mejor o peor, pero admitamos que hay más kilómetros de autovía, que tenemos autovías mejores, aunque todavía tengamos autovías por construir, seguro. Por tanto, se ha trabajado en eso, se ha trabajado en puntos negros. Creo que he hecho, digamos, un repaso de los temas que ha hecho Fomento. Por tanto, se ha mejorado la carretera. Es evidente que la seguridad de los vehículos se ha mejorado, no solo porque el Ministerio de Industria ha tomado medidas, que en este campo, como usted sabe, son limitadas, son básicamente de la Unión Europea, pero se han tomado y se van a seguir tomando medidas, la próxima dentro de muy poco: se está hablando de nuevas medidas de seguridad en vehículos... Estamos

en ello, se ha mejorado el vehículo. ¿Qué le corresponde a Interior? Trabajar en lo que yo he llamado factor humano, que no significa responsabilizar a los conductores, no, no; significa tratar de mejorar lo que usted y yo sabemos que hay que mejorar: que la gente sepa que el alcohol es malo, que la gente sepa que es mejor llevar el cinturón de seguridad, que la gente se ponga el casco, que la gente no corra y para eso hemos puesto en marcha campañas de sensibilización, de educación vial, hemos puesto en marcha el carné por puntos, que también ayuda, tenemos más guardias civiles, tenemos más radares. Todo eso es trabajar en lo que llamo factor humano y eso no es responsabilizar a nadie. Es simplemente explicarle a la gente y hacer cosas para que la gente entienda que cuando se pone al volante hay cosas que son más seguras que otras y eso en parte también o sobre todo es lo que pretende el carné por puntos, y aquí termino como creo que deberíamos acabar esta intervención. Si con el carné por puntos pretendíamos que nuestras carreteras fueran más seguras, la conclusión inequívoca de esta sesión parlamentaria es que sí, que son más seguras, y a continuación añado, y esto ya es del ministro y del Gobierno, no del conjunto de la Cámara, aunque me parece haber percibido que también

es compartible por todos: y el año que viene podremos decir que todavía son más seguras gracias al carné por puntos, aunque no solo al carné por puntos.

El señor **PRESIDENTE**: Sin duda, todos los componentes de esta Comisión compartimos este deseo de que las cifras vayan evolucionando siempre a mejor. Quizá cuando esté quien esté en el Gobierno realice ante el Congreso balance del segundo año del permiso por puntos vuelva a existir una Comisión de Seguridad Vial, esté quien esté como diputado o diputada en esta Cámara. Creo que es positivo que debates como los que hoy hemos tenido redunden, con la ayuda de los medios de comunicación, a trasladar al conjunto de la ciudadanía ese mayor impulso para la seguridad vial que todos compartimos. Gracias, señor ministro, gracias a todo el equipo que le acompaña de su ministerio, al director general de Tráfico, Pere Navarro, y a su equipo, que también nos ha acompañado, a los servicios de la Cámara, hoy al letrado Manuel Delgado. A todos ellos, gracias. 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**