



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 960

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

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

Sesión núm. 34

celebrada el miércoles, 12 de diciembre de 2007

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor director general de Tráfico (Navarro Olivella), para informar sobre el balance que realiza la Dirección General de Tráfico en relación con las actuaciones realizadas y resultados obtenidos en la legislación en materia de seguridad vial. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/001862.)

2

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar inicio a la sesión de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, previsiblemente la última en esta legislatura. En esta sesión hemos incorporado la comparecencia, a petición propia, del director general de Tráfico con el objetivo de hacer balance del conjunto de actuaciones realizadas y resultados obtenidos en materia de seguridad vial en estos cuatro años.

Quiero hacer una precisión inicial. Esta comparecencia incluiría también formalmente cualquier otra comparecencia que esté viva aún en los órdenes del día de la Comisión relativa al director general de Tráfico. Así lo convenimos, pero nos pareció que el propio título de la misma que a petición propia realizaba el director general de Tráfico era idóneo para que cualquier grupo pudiera plantear a lo largo de esta sesión cualquier aspecto que considere oportuno o que hubiera quedado pendiente en relación con temas del Ministerio del Interior o de la Dirección General de Tráfico relativos a la seguridad vial.

Sin más preámbulos, agradeciendo una vez más la presencia del director general de Tráfico y de todo su equipo aquí presente, damos la palabra al señor Navarro.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Agradezco una vez más la oportunidad de comparecer ante la Comisión de Seguridad Vial. Por razones de calendario parece oportuna una última comparecencia, intentando dar una cierta visión global y unas pinceladas sobre lo que ha sido la legislatura para al final acabar hablando de motos por una cuestión de actualidad. Tenemos la obligación y el deber de explicarles los últimos trabajos que hemos hecho en relación con la seguridad en las motocicletas. La idea es hacer un somero repaso sobre iniciativas llevadas a cabo, intentando que al final estas pinceladas den un cuadro impresionista que permita tener una visión global de lo hecho.

Voy a intentar ser somero. En primer lugar, quiero destacar la creación del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial por Real Decreto de 2 de julio de 2004. Visto en perspectiva, probablemente sea una de las iniciativas más importantes que hemos tenido crear un centro de referencia para datos e investigación en materia de siniestralidad; un centro visible y potente que reúna toda esta información relativa a los accidentes, un centro de referencia. A veces nos da la impresión de que siempre ha existido este Observatorio Nacional de la Seguridad Vial y no es así. Es una iniciativa hecha en esta legislatura y con un resultado razonable.

En segundo lugar, he de destacar un tema importante: la concienciación. Ustedes y nosotros sabíamos del drama de los accidentes de tráfico y de la magnitud del

problema, pero los ciudadanos en términos generales no y había que tomar algunas iniciativas para trasladarlo. En el verano de 2004 se tomó la iniciativa de utilizar los paneles de información variable para trasladar la información sobre la cifra de víctimas que había habido en el anterior verano, en el mes de agosto, en un puente o en un fin de semana, intentado acercar a los conductores la realidad de lo que estaba pasando en las carreteras. También tuvo buen resultado. Es una iniciativa de coste económico cero, pero que ha sido seguida por otras administraciones y en otros países como un elemento importante. Les menciono también, porque quizá no es conocida, la otra iniciativa para esta mayor concienciación: transparencia en los datos de siniestralidad mediante la publicación diaria en la web de la evolución de la cifra de víctimas por accidente de tráfico. No estaba antes y creemos que da una transparencia y una cierta complicidad poder cada día saber qué es lo que está pasando. Respecto a las campañas que se han hecho a lo largo de toda la legislatura bajo el eslogan. No podemos conducir por ti, hay que destacar que mientras anteriormente cada año se cambiaba de eslogan, ahora hemos hecho un esfuerzo de continuidad manteniendo el mismo eslogan a lo largo de toda la legislatura que, como paraguas, nos ha permitido ir introduciendo formación e información relacionada con seguridad vial. Todos podemos coincidir en que el nivel de debate que hemos conseguido en este país es envidiable.

Otro tema a destacar es el de las asociaciones de víctimas. Ante ustedes han comparecido las asociaciones de víctimas varias veces; ustedes han hecho de altavoz ayudándoles a que su voz fuera oída, a darles la importancia que tienen y merecen estas asociaciones, cosa que antes faltaba. Se han realizado cuatro foros contra la violencia vial organizados por las asociaciones de víctimas en los que varios de ustedes han ido participando. Estos foros contra la violencia vial han ayudado a marcar entre todos el trabajo a hacer durante la legislatura. En el presupuesto de 2007, ustedes aprobaron por primera vez un presupuesto de subvenciones para las asociaciones de víctimas, que también va en el presupuesto de 2008 significativamente aumentado. Todos estuvimos presentes en la inauguración de aquel monumento en memoria de las víctimas de los accidentes de tráfico, el pasado 14 de noviembre de 2007. Hasta ese momento no había ningún monumento en España, a pesar de las cifras de víctimas, heridos, muertos y lesionados que había. Esa era una deuda pendiente que saldamos; pusimos la primera piedra el 14 de noviembre. Sé que en estos momentos hay iniciativas en algunas comunidades autónomas y municipios para dedicar algún espacio o monumento en memoria de los accidentes de tráfico.

En segundo lugar, quiero recordarles las recomendaciones de la Unión Europea, que dicen: no se dispersen ustedes, concentren los esfuerzos en los elementos básicos de la seguridad vial, que son el alcohol, el cinturón, las distracciones, la velocidad y los reincidentes.

Esto viene a ser lo que dice la Unión Europea en el programa de acción europea del año 2003, y esto es lo que entre todos hemos seguido. En cuanto al alcohol, se han hecho las campañas especiales informativas, de vigilancia y de control. Saben que se ha doblado el número de controles preventivos de alcoholemia; saben que han bajado casi a la mitad los positivos de alcoholemia. En todo caso, he de decirles —esto no es ningún estudio, sino que son datos concretos del Instituto Anatómico Forense— que en el año 2006 los fallecidos con más de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre fue el 26,7 por ciento; en el año 2003, era el 31,6. Este dato corresponde a autopsias de conductores, por tanto, en estos años ha bajado en cinco puntos el número de conductores fallecidos en accidentes de tráfico con alcoholemias positivas.

Cinturón de seguridad. Ustedes pasaron de leve a grave la infracción de no llevar puesto el cinturón de seguridad, aprovechando la Ley del permiso por puntos. Nosotros hemos hecho las campañas especiales de información, vigilancia y control. El nivel de uso en estos momentos del cinturón de seguridad es del 93 por ciento en carretera para conductor y acompañante —esta cifra está dentro de los estándares europeos— y del 75 por ciento en los asientos traseros. De antes a después de la existencia del permiso por puntos, el uso del cinturón pasa del 83 al 93 por ciento en los asientos delanteros y del 52 al 75 por ciento en los traseros, por tanto, más de diez puntos de aumento de uso del cinturón de seguridad.

En cuanto al casco, en estos momentos estamos en el 94 por ciento de uso en el caso de los ciclomotores en carretera y del 99 por ciento en las motos en carretera. Saben que hay algunos problemas en municipios en la costa en los que se está trabajando.

Respecto a las distracciones, ustedes pasaron de leve a grave la infracción por hablar por el teléfono móvil manual cuando se conduce. Nosotros hicimos las campañas especiales informativas, de vigilancia y control. En el caso de las distracciones, recuerdo con especial cariño aquella campaña recomendando que no se fumara mientras se conduce, de febrero de 2006. En octubre de 2007 hemos hecho una campaña relativa a las distancias de seguridad, así como las reiteradas recomendaciones sobre no programar los navegadores con el coche en marcha.

En cuanto a la velocidad, yo mismo comparecí el 25 de mayo de 2005 para presentarles el plan para la instalación de radares fijos. Eran 500 puntos fijos de control de velocidad en nuestras carreteras a finales de 2008; el primer año, 125; el segundo año, 175; el tercer año, 200. A finales de 2008 estarán los 500 puntos fijos de control de velocidad. Saben que detectamos que, si queríamos continuar ampliando la política de radares en carreteras, necesitábamos una infraestructura adecuada. Fuimos a ver a Holanda y Francia la que había y se elaboró el proyecto de la creación del centro estatal para el tratamiento de denuncias automáticas. El 3 de

septiembre de 2007 se adjudicó el proyecto de este centro, cuyo plazo de ejecución era de seis meses. En consecuencia, el lunes próximo se producirá la recepción de obras del centro estatal para el tratamiento de denuncias automáticas y el 1 de marzo de 2008 —a los seis meses desde la adjudicación— está prevista su entrada en funcionamiento. Ha habido una reducción de entre 2 y 4 kilómetros por hora de las velocidades medias según el tipo de vía.

Para terminar, reincidentes y el permiso por puntos. Uno tiene la impresión de que habíamos preparado el terreno. Los países que han puesto en marcha el permiso por puntos sin hacer nada previamente no han obtenido los resultados de nuestro país, en el que llevábamos un año y medio con campañas intensivas de cinturón de seguridad, alcohol, velocidad y, por tanto, preparando el terreno para llegar al permiso por puntos. Saben que esto estaba en el programa de todos los partidos políticos y era compromiso del Gobierno poner en marcha este permiso por puntos. En octubre de 2004, el Consejo de Ministros aprueba el proyecto de ley del permiso por puntos y lo remite al Congreso de los Diputados. Las elecciones fueron en marzo; el Gobierno se constituyó en abril; el nuevo equipo de la DGT llegó en mayo, y en octubre de 2004 había un proyecto de ley en el Congreso de los Diputados sobre el permiso por puntos y en el mismo se tramitaron 191 enmiendas. El 29 de junio de 2005 lo aprueban ustedes en el Pleno del Congreso, con ningún voto en contra —por tanto, en menos de un año se tramita la Ley del permiso por puntos—; se publica en el BOE el 29 de julio de 2005 y se da un año de plazo para su puesta en marcha. El 1 de julio de 2006 se pone en marcha el permiso por puntos. Sobre esto tengo una imagen muy potente, y es que el 1 de julio de 2006 salieron el ministro del Interior, los delegados y subdelegados del Gobierno a las carreteras españolas a informar a los conductores de que aquel día se ponía en marcha el permiso por puntos. Difícilmente encuentro alguna acción de gobierno que tenga una imagen tan potente en cuanto a su puesta en marcha y al compromiso de todo el Gobierno respecto a la misma. Sobre el permiso por puntos solo les diré que, el pasado 18 de septiembre, el ministro del Interior compareció ante ustedes y les presentó el balance del año de la puesta en marcha del permiso por puntos. Ahora me viene otro dato a la cabeza respecto a esto. Hace poco vi en televisión a los antidisturbios en Buenos Aires cargando para disolver una manifestación de taxistas y camioneros que se manifestaban contra la puesta en marcha del permiso por puntos. En nuestro caso esto no se produjo. La República Checa lo puso en marcha igual que nosotros y al cabo de unos meses tuvieron que suspender la aplicación del permiso por puntos. A nosotros, al cabo de año y medio, nos funciona razonablemente bien. Y Dinamarca, uno de los países que teníamos como referencia, que había puesto en marcha el permiso por puntos el 1 de julio de 2005 con unos resultados espléndidos, en la última reunión que tuvimos con ellos este año nos dijeron que

se movían en un aumento del 15 por ciento de los accidentes y de las víctimas mortales. Nosotros tampoco estamos en este escenario, es decir, que aguantamos las comparativas en cuanto al permiso por puntos en el ámbito internacional.

Código Penal. Todos coincidíamos en que había que utilizar el derecho administrativo hasta donde fuese posible y solo al final acudir al derecho penal. Me parece que el Foro contra la violencia vial del año 2005 se dedicó a la impunidad de los delitos de tráfico. También recuerdo que la Fundación Actitud celebró una serie de reuniones sobre el tratamiento penal de los delitos de tráfico, donde salíamos mal parados en el comparativo internacional, y ustedes se dedicaron durante casi un año a trabajar en el tema del tratamiento penal de los delitos de tráfico. Yo mismo tuve el privilegio de comparecer ante ustedes el 22 de febrero de 2006, pero también comparecieron el fiscal general del Estado, el Defensor del Pueblo, asociaciones de víctimas, asociaciones de automovilistas, es decir, todos los especialistas que de una u otra forma tenían relación con el tratamiento penal de los delitos de tráfico y ustedes elaboraron su dictamen. El Ministerio de Justicia lo tuvo en cuenta en la elaboración por la comisión de codificación del proyecto de reforma del Código Penal, que fue aprobado por el Consejo de Ministros el 15 de diciembre de 2006. Ustedes, en un momento dado, a la vista de las vicisitudes de la tramitación del Código Penal, pidieron separarlo y tramitarlo por el procedimiento de urgencia y la verdad es que lo consiguieron. El Pleno del Congreso aprobó el 22 de noviembre de 2007 la reforma del Código Penal en materia de seguridad vial. Hay un dato que me llamó la atención cuando en aquellas comparecencias se hablaba del tratamiento penal de los delitos de tráfico y es que se decía que había 66.000 presos y que 175 de esos 66.000 lo estaban por delitos relacionados con la seguridad vial. Repito que la seguridad vial es la primera causa de muerte violenta en nuestro país, superando homicidios, sida y drogas juntos. Digo esto porque es un dato que en aquel momento me llamó mucho la atención y que de alguna manera reflejaba lo que estaba pasando en el ámbito penal. Quiero decirles que del 2 al 10 de diciembre, hasta anteayer, en aplicación de la modificación del Código Penal, ha habido 558 diligencias puestas a disposición del juzgado en los nueve primeros días, de las cuales 548 lo fueron por alcoholemia y diez por velocidad. Simplemente quiero recordar que la modificación se hizo buscando una intencionalidad preventiva y disuasoria y el transcurso del tiempo nos debe llevar a un escenario en el que bajen estos números de diligencia por la función preventiva y disuasoria que pretende el propio Código Penal. Creo que hemos transmitido un mensaje de rigor y seriedad a la sociedad española en cuanto a afrontar el problema de los accidentes de tráfico que nos acerca a los estándares de los sistemas de autoridad que hay en Europa. Hemos sido valientes y hemos dado un paso necesario

para incorporar a la Administración de justicia la política de seguridad vial.

Quiero hacer dos consideraciones, pues a veces nos dicen que todo es el conductor y que lo importante es la educación y las infraestructuras. Voy a dar dos pinceladas sobre educación e infraestructuras. En cuanto a la educación, ustedes aprobaron mediante la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, la incorporación de la educación vial a la enseñanza obligatoria a través de la asignatura de educación para la ciudadanía. Nosotros modificamos el contenido del examen de conducir reforzando los temas relacionados con la seguridad vial, hemos puesto en marcha, porque lo decía la ley, los cursos para reincidentes para la recuperación parcial o total de puntos, cursos de doce o de veinticuatro horas, con un contenido espléndido diseñado por la Universidad de Valencia, que están teniendo una valoración positiva por todos los participantes. El 1 de noviembre hemos puesto en marcha el permiso de conducir a un euro al día, un programa del Gobierno que consta de diez horas presenciales de seguridad vial, con un manual sobre seguridad vial de esas diez horas presenciales, que también aporta un paso más en cuanto a formación de seguridad vial. Y a lo largo de esta legislatura hemos promovido —ustedes lo conocen— los cursos prácticos de conducción segura, cursos que de alguna manera complementan las formaciones teóricas de actualización que se dan.

Con respecto a las infraestructuras, simplemente quiero decirles que se han abierto 1.616 nuevos kilómetros de autovía. Saben que desdoblarse una carretera es la mejor medida desde el punto de vista de la seguridad vial, pues supone una mejora sustancial. Es importante valorar lo que suponen esos 1.616 kilómetros nuevos de autovía. Veinticuatro variantes de población —sacar el tráfico del centro de la población— fueron ejecutadas y hay veinticuatro más en ejecución; 498 puntos de concentración de accidentes en red de carreteras del Estado eliminados, un incremento del 60 por ciento del presupuesto de conservación y mantenimiento, y 1.500 kilómetros de vallas seguras para motoristas que están en licitación.

Siguiendo las recomendaciones de la Unión Europea, que dicen que no hagamos iniciativas aisladas sino que nos marquemos objetivos cuantificados y concretos en el tiempo, que identifiquemos las acciones para conseguirlos y que hagamos planes, se elaboró el Plan estratégico nacional de seguridad vial 2005-2008. Se han impulsado planes autonómicos de seguridad vial y la mayoría de las comunidades autónomas los están elaborando o los tienen ya vigentes. Saben que estamos trabajando y que hemos elaborado ya el plan municipal tipo de seguridad vial. Después de las elecciones municipales nos hemos puesto en contacto con la Federación Española de Municipios y Provincias para promover la elaboración de estos planes municipales de seguridad vial y, cuando haya un problema específico, habrá que hacer un plan específico. Esto se llama motos.

Entro en el tema de las motos. Voy a hacer una consideración previa para aproximarme a este tema. Moto y ciudad. Todos los especialistas dicen que las motos van a aumentar en las ciudades como alternativa al automóvil para los desplazamientos urbanos. En la medida en que se disuade y se dificulta la presencia del automóvil para el desplazamiento dentro de las ciudades, aparecen nítidamente las dos ruedas motorizadas como una alternativa válida para los desplazamientos urbanos. No se trata de que sea un tema que guste o no, es que va a ser así. Y en cuanto al parque, simplemente quiero decirles que el parque de 125 centímetros cúbicos ha aumentado un 75 por ciento en los tres últimos años y 125 es un vehículo de ciudad, es un scooter urbano. Son 250.000 nuevas motos de 125 las que han aparecido en los tres últimos años. Este era un escenario previsible, está pasando en todas las grandes ciudades —Londres, París, Roma—, pero además hay que sumar la moto y la carretera. Por otra parte, aparece la moto de alta cilindrada con dos funcionalidades. Por un lado, fin de semana, ocio, sensación de libertad, carretera, carretera secundaria y luego aparece para el desplazamiento diario, pues han aumentado las distancias y se utilizan en las urbanizaciones para ir al trabajo, ya que cada día hay que hacer 15 ó 20 kilómetros para ir y volver al trabajo. Si hay un alto nivel de congestión con el automóvil, vuelve a aparecer la moto —esta vez con una cierta potencia— como alternativa para los desplazamientos diarios o laborales. Simplemente quiero decirles que el parque de más de 500 centímetros cúbicos ha aumentado un 45 por ciento en los tres últimos años. Hay 170.000 nuevas motos de más de 500 centímetros cúbicos desde el año 2003 y quiero decirles que la moto es un vehículo vulnerable.

Según un estudio reciente de la Unión Europea, el riesgo de matarse haciendo el mismo número de kilómetros es 17 veces mayor en moto que con un turismo. Muertos por cada 100.000 vehículos de parque. Esto no es un estudio, son datos de 2006. Hay seis muertos por cada 100.000 motos de hasta 125 centímetros cúbicos, hay 48 muertos por cada 100.000 motos de 500 a 750 centímetros cúbicos y hay 78 muertos por cada 100.000 motos entre 750 y 1.000 centímetros cúbicos. Es decir, se multiplica por 10 el riesgo entre ir con una moto de 125 e ir con una de más de 500 centímetros cúbicos. Estos son los datos de 2006. Por último, quiero decirles que no es un problema específico nuestro sino que el aumento de la siniestralidad de las dos ruedas a motor es un problema que se está viviendo en toda Europa, conviviendo con el descenso de la siniestralidad de turismos y vehículos pesados. Simplemente quiero decirles que en los últimos tres años, 2003-2006, mientras el total de fallecidos por accidente de tráfico se redujo en un 24 por ciento, los motoristas fallecidos aumentaron un 31 por ciento. Los datos hablan por sí solos. Se les ha dado un dossier con los datos del año 2006 en el que verán que uno de cada cinco fallecidos iba en moto. Si quitamos los peatones, vemos que

casi uno de cada cuatro fallecidos iba en moto. Si no hacemos nada y se mantiene la tendencia de disminución de los accidentes y víctimas con turismo y vehículos pesados y de aumento de los accidentes y víctimas de moto, en 2010 uno de cada tres fallecidos por accidente de tráfico irá subido en una moto. Las motos representan el 7 por ciento del parque de vehículos, están involucradas en el 15 por ciento de los accidentes y causan ya el 12 por ciento de las víctimas mortales. En 2007 es cuando aparece con mayor espectacularidad el problema de las motos de alta cilindrada; mientras a lo largo de 2007 —y hablo solo de carreteras— los fallecidos en accidente de tráfico bajan un 9 por ciento, los motoristas fallecidos suben un 32 por ciento. La alarma saltó en el mes de julio cuando, mientras el total de fallecidos en carretera descendió un 3 por ciento, los fallecidos por accidente de moto aumentaron un 58 por ciento, pasando de 34 a 54 solo en el mes de julio.

Esto es responsabilidad de todos. Quiero llamar su atención sobre que hubo un momento en que los motoristas culpaban a las administraciones, diciendo que las infraestructuras estaban mal, y las administraciones pudimos caer en el riesgo de decir que eran los motoristas los que no circulaban bien. Desde luego, nos gustaría un país distinto en el que las administraciones asumieran que hay un problema de infraestructuras que va a arreglarse y los motoristas asumieran que hay un problema de comportamiento que hay que solucionar, pero el país es el que es. Al final, es un problema de todos. Hay que buscar una solución entre todos y es una visión compartida. A partir de aquí, se crea un grupo de trabajo en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial donde están todos. Todos quiere decir fabricantes, vendedores de motos, talleres de reparación de motos, las aseguradoras, el RACE, el RACC, la Mutua Motera, la Dirección General de Tráfico y la Agrupación de Tráfico, que con 3.500 motos probablemente tiene el mayor parque de motos de alta cilindrada en este país y alguna experiencia debe tener. Deben estar todos en el grupo de trabajo para buscar una visión compartida del problema y una solución compartida entre todos.

Las principales actuaciones las presentó el ministro del Interior este lunes. Hago una somera referencia a ellas. Unas se refieren a más y mejor formación. Uno tiene la impresión de que en este país nos habíamos dedicado todos al automóvil, al que se había dado una gran prioridad. La autoescuela se llama así y su propio nombre lo indica. Habíamos hecho todo el trabajo básicamente para el automóvil. Las motos eran un tema complementario y marginal, pero con el aumento significativo del parque de motos hay que darles la importancia que tienen y merecen. Por tanto, hay medidas para más y mejor información. Se van a incorporar pruebas de circulación para la obtención de los permisos de la clase 1 y A. Hasta ahora, para llevar motos, y motos de gran cilindrada, la única prueba era en un circuito cerrado en el que se hacían unas eses y se cambiaba de primera a segunda, a tercera, a segunda, a primera, se

paraba y ya estaba. A partir de ahora se va a salir para hacer pruebas de circulación. Habrá un examen teórico y práctico obligatorio para obtener la licencia de ciclomotores. Como hemos comentado aquí alguna vez, la licencia de ciclomotores se obtenía mediante un curso de ocho horas, y nada más. Ahora vamos a un escenario con un examen teórico y práctico —sencillo, pero examen teórico y práctico— para obtener la licencia de ciclomotores. Se van a incorporar los conocimientos relacionados con la motocicleta en el programa para la obtención del permiso de conducir coches. Si el permiso B con tres años va a posibilitar conducir motos de hasta 125 centímetros cúbicos, es lógico incluir temas relacionados con el riesgo de la moto, con este tipo de vehículo, así como de la convivencia coche-moto, porque tienen que convivir en la carretera. Se va a elevar la edad mínima de acceso a los ciclomotores a los 15 años. Estaba en los 14 años y se habían barajado 14, 15 ó 16. Al final, la solución es elevar la edad mínima de acceso a los 15 años. Se promoverá un acceso progresivo a la conducción de motocicletas mediante la trasposición de la Directiva europea de conductores. Esto habrá que hacerlo en el futuro y supone la creación de un permiso intermedio, el A2, que permite conducir motos de hasta 400 centímetros cúbicos, y con dos años de A2 se podrá pasar al A para motos de más de 400 centímetros cúbicos. Este acceso progresivo a la conducción habrá que hacerlo por trasposición de directiva europea. Se va a promover la realización de cursos para los titulares del permiso B que quieran conducir motos de 125 centímetros cúbicos. No será una obligación, pero se va a promover como una buena práctica estos cursos que tienen tres módulos: vehículo, riesgos del vehículo y una parte práctica de conducción de motos. Y habrá también cursos especiales de formación en seguridad vial para todos aquellos colectivos profesionales —pizzeros y demás— en cuyo trabajo utilizan la moto.

Habrà más y mejores infraestructuras. Una de ellas son las vallas quitamiedos seguras, que sé que ya se han debatido en esta Comisión. En la red de carreteras del Estado, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento va a colocar 1.500 kilómetros de vallas quitamiedos seguras. Las comunidades autónomas en las carreteras de su titularidad están ya haciendo los planes para la colocación de vallas quitamiedos seguras. Quedan las carreteras de las diputaciones, que además son carreteras secundarias con curvas y en algunas de ellas hay concentraciones de motoristas los fines de semana. Para ellas, el Gobierno pone una partida presupuestaria de 30 millones de euros para los próximos tres años para cofinanciar al 50 por ciento, mediante convenio con las diputaciones, la colocación de vallas quitamiedos seguras. Por tanto, quedan razonablemente cubiertos —aunque nunca es bastante— los tres niveles de carreteras en cuanto al plan de colocación de vallas seguras.

En el grupo de trabajo había la impresión de que el diseño vial, tanto en las ciudades como en las carreteras,

se ha hecho en función del automóvil. Los carriles que tenemos en las ciudades están hechos en función del automóvil, que ha sido el protagonista de los desplazamientos en la ciudad durante todo el siglo XX. En la medida en que cada vez va a haber más motos y probablemente menos turismos en la ciudad, hay que repensar el diseño viario de las ciudades teniendo en cuenta esta realidad: dobles líneas de retención, algún carril más ancho para la convivencia del turismo con la moto, estudiar las características del carril-bus para que lo puedan compartir las motos, etcétera. Hay alternativas, pero obligan a repensar el diseño viario de acuerdo con esta nueva realidad. Es verdad que hay que tener en cuenta la adherencia a la vía, utilizar menos pintura en la ciudad hasta donde sea posible y de menor tamaño, utilizar pinturas deslizantes y colocar registros o tapas que no sean de material adherente. Es decir, hay que aplicar una metodología de análisis de puntos de riesgo para motos en zona urbana. Aquí se produce el fenómeno característico que se llama 20-80. En el 20 por ciento de los cruces se concentra el 80 por ciento de los accidentes de motos. Hay una metodología para el análisis de estos cruces para ver que se puede hacer, cuál es el tratamiento y hay un catálogo de las posibles medidas a adoptar para mejorar la seguridad en estos cruces. También está la trasposición de la directiva europea sobre retrovisores en ángulos muertos en vehículos pesados, sobre la que ustedes ya han hecho alguna interpelación o alguna intervención. Se plantea además que haya más y mejor información y un estudio en profundidad de todos los accidentes de motos que ha habido en el año 2007 en carretera. Ya está encargado a tres universidades el estudio en profundidad de cada uno de los accidentes para tener más y mejor información. En cuanto a control y vigilancia, hay que dotar a la policía de equipos móviles para el control de velocidad y potencia, es decir, trucajes. También se plantea promover —esto es más para ciudad— la instalación de sistemas de control automático de la disciplina semafórica en zona urbana. La idea viene a ser que como los radares son a los coches en la carretera tiene que ser la disciplina en los semáforos a las motos en la ciudad, porque muchos accidentes de motos en ciudad se producen por no cumplir la disciplina del semáforo. Hay que utilizar las nuevas tecnologías para poder controlar la disciplina en los semáforos en la ciudad; vamos a promover el uso de las nuevas tecnologías para sistemas que nos permitan mejorar la disciplina semafórica en la ciudad, por la importancia y trascendencia que tiene para los accidentes de moto. Hay que reforzar las acciones de control y vigilancia en fines de semana, en zonas de concentración, en grandes premios de motociclismo, seguir insistiendo con el casco allá donde todavía hay espacio para mejorar su uso y, por último, se ha comprometido para el año próximo una campaña de concienciación sobre motos que tendrá lugar en abril-mayo, la época en la que llega el buen tiempo, que es cuando salen las motos, y se repetirá en septiembre e irá dirigida a dos colectivos: a los motoristas

sobre prácticas de riesgo y a los conductores de coches de vehículos de cuatro ruedas para explicarles que conviven con las motos, que son vehículos vulnerables, tanto en la carretera como en la ciudad. Estos son los principales datos sobre el plan de motos.

Por último, tengo que decirles, por ser esta la última comparecencia, que creo que entre todos hemos hecho un espléndido trabajo. Desde luego, para cualquier responsable de algún área de la Administración contar con una Comisión como esta y con su complicidad es un auténtico lujo y no es habitual. Entre todos hemos sentado las bases de una política de seguridad vial rigurosa para nuestro país. El camino lo hemos hecho juntos, juntos hemos aprendido y los ciudadanos nos han seguido. Probablemente el mérito es de los ciudadanos y a ellos habrá que agradecerse. Hasta aquí hemos llegado. ¿Qué hay que hacer a partir de aquí? Habrá que leerlo en los programas electorales de sus partidos. Ustedes tienen la palabra.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Navarro, también por la complicidad a la que aludía.

Vamos a dar la palabra a los portavoces de los grupos que deseen intervenir. ¿Grupos parlamentarios que desean intervenir? (**Pausa.**) En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto y del Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra el diputado don Francisco Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Espero que nuestra intervención se tome como la de alguien que ha participado solamente de forma modesta en el gran trabajo que ha realizado esta Comisión durante cuatro años, y además que se tome también desde el punto de vista de alguien que considera muy positivo y muy productivo que se haya establecido esta Comisión de forma permanente y que haya contado con la participación de personas no solamente interesadas y cualificadas en el tema, sino también con una disposición al diálogo, que siempre es una actitud que acaba revertiendo de forma positiva en la solución o por lo menos en el intento de solución de algunos problemas. Por lo demás, aunque reconocamos que en el tema del tráfico y la seguridad vial, en general, las diferencias políticas —existiendo y siendo lógico que existan— quedan paliadas ante la gravedad y ante la magnitud del problema de que se trata, que es por lo menos reducir el coste grandísimo en vidas humanas que se deriva de la conducción de tantos miles de coches en las carreteras del Estado español, una de las principales causas de mortandad, como ya ha mencionado el director general de Tráfico. Todos podemos colaborar participando de una serie de medidas, aunque tengamos discrepancias políticas de fondo, y el modelo de seguridad vial no es ajeno tampoco al modelo político que tengamos en relación con el conjunto del Estado español. Hay dos grandes medidas de calado legal, una de ellas la relativa al carné por puntos, por lo menos en cuanto al debate ciudadano, y la otra la reforma del

Código Penal, en la que nosotros hemos participado aun teniendo algunas dudas y discrepancias, ya que pensamos que era mejor hacer algo que no quedarnos cruzados de brazos. En estos grandes problemas, por su complejidad, hay siempre una tendencia a decir que no tienen solución, por tanto vayamos haciendo parches, o intentar, por todos los medios, poner todo lo que está de parte de la Administración pública para que las cosas se palien o se reduzcan. Esta política se ve muy claramente en lo que hizo el Gobierno del Estado español en estos cuatro años, acompañado, sin duda alguna, por la colaboración de los partidos políticos y con personas al frente, tanto de la Comisión, como el señor Jané, como del director general de Tráfico, desde el punto de vista del Gobierno, a los que desde luego no se les puede acusar de que si uno tenía iniciativas o propuestas no fuesen a ser oídas.

Dicho todo esto, debo añadir que a nosotros, como fuerza política de Galicia, nos preocupa el hecho de que haya un comportamiento un poco especial, en el caso de Galicia, en relación con las medidas que se han tomado; comportamiento especial que llevó a alguna frase del señor director general alusiva a las peculiaridades de Galicia, que siempre es una forma de reaccionar desde la política española ante aquello que puede ser específico, peculiar y que se intenta explicar con unas motivaciones de carácter psicologista. No lo digo como reproche, lo digo como un hecho objetivo. Detrás de esa observación, nuestro deber, por lo menos el de las fuerzas políticas de Galicia, es intentar comprender el fenómeno en nuestro país, la especificidad, y después intentar que lo comprendan otros, por lo menos en cierta medida. En este aspecto, en la medida en que nosotros fuimos haciendo una política de control —vuelvo a repetir— muy moderada, es curioso que los datos en las respuestas del Gobierno —después de aquí sacaré alguna conclusión— fueran elocuentes. A escala nacional —dice la respuesta del Gobierno—, el número de accidentes mortales y fallecidos en carretera aumenta ligeramente durante el periodo estival considerado en el año 2007 frente al mismo periodo del año 2006. No obstante, existe un descenso significativo del 35 por ciento y del 37 por ciento, respectivamente, frente al año 2003. En cuanto a Galicia, los accidentes considerados aumentan un 19 por ciento en 2007 frente a 2006 y un 22 por ciento frente a 2003.

En relación con los accidentes mortales en carreteras en los que se haya visto implicada una motocicleta, se incrementa, como se puede observar —dice el Gobierno— en la tabla 3, un cien por cien en Galicia durante los meses de julio y agosto de 2007, frente al mismo periodo del año 2006. Otro dato curioso es que dice que en cuanto al balance que se puede hacer de la aplicación del permiso por puntos, tanto en Galicia como en el conjunto del Estado, tal y como se puede ver en las tablas, en el caso de Galicia, desde junio de 2006, mes en el que se implantó, hasta junio de 2007 ha habido 31 fallecidos menos respecto al mismo periodo del año

anterior, junio de 2005 a junio de 2006, lo cual supone una reducción de las víctimas mortales de un 11 por ciento aproximadamente. A escala estatal, sin embargo, la reducción fue de un 14 por ciento. Estos datos se siguen completando con noticias mediáticas. Creo que uno de los grandes aciertos fue poner el tema de la seguridad vial y el tráfico en la preocupación ciudadana o en la preocupación informativa en términos generalmente positivos. Pero esto también tiene una cierta desventaja, y es que se convierta todo, como pasa en una política mediática en el mundo en que vivimos, en un estereotipo o en un tópico que se asume ya y se internaliza, o bien simplemente en una especie de lamentación jeremiaca que acaba no valiendo para nada; pero en principio no está mal. Los titulares de prensa dicen: 237 muertos en vías interurbanas y primera causa de muerte en la mocedad en lo que va de año en Galicia; 38 conductores de motocicletas muertos; nueve ciclomotores; después llega a hablar de 52 peatones muertos en atropellos. Y todos acaban concluyendo lo siguiente: Nuestro problema es que tenemos una dispersión poblacional tremenda; tenemos una cantidad de kilómetros de carreteras como no hay en un territorio tan pequeño en el conjunto del Estado español; además, a pesar de que mejoramos mucho en carreteras, hay ausencia de aceras y de arcones; falta iluminación; la población está envejecida y se dedica a pasear por lugares que son de una peligrosidad enorme. Solo faltaría que nos dieran el dato —que para mí es importante, y no es tanto una peculiaridad nacional como un problema de carácter social— de cómo inciden el alcohol y en particular las drogas en el comportamiento de la juventud, en concreto en zonas densamente pobladas en nuestro país sometidas a determinados comportamientos culturales que habría que analizar. Pero esto lo podemos hacer bien desde allí, no con prejuicios y estereotipos que acaben marcando nacionalmente y no explicando cuáles son las condiciones sociales de vida; por ejemplo, lo que está pasando en Barbanza, lo que está pasando en Salnés, lo que está pasando, curiosamente, en carreteras que han sido todas construidas por la Administración autonómica, los llamados corredores, es decir, las vías que no están desdobladas, que ahora las están convirtiendo en autovías.

Todo esto, señor director general, nos lleva a las siguientes cuestiones, algunas de las cuales se pueden también extrapolar para el conjunto del Estado. Me llama la atención que no hayamos hablado nunca —o muy poco— en la Comisión del cuerpo de la Guardia Civil de Tráfico, pero no solo en el aspecto de desmilitarizarlo —que creo que es un aspecto pendiente sobre todo para esta función, si no se quiere hablar de otras— sino también en lo que tiene que ver con el dispositivo, las agrupaciones de la Guardia Civil de Tráfico en los distintos territorios, las jornadas y horarios de trabajo, el tipo de preparación, la dedicación a labores burocráticas y la presencia en las carreteras; y también los inconvenientes que tiene —y no voy a hablar de las ventajas porque seguramente ya hay quien lo defienda— que sea una

policía en cierta medida jerárquicamente militarizada. Este es un elemento que, desde el punto de vista general, deberíamos calibrar. En Galicia hay una idea —creo que dentro del propio cuerpo— de que el problema no está tanto en aumentar el número de efectivos como en cambiar el comportamiento general y tener más gente en la carretera y menos en la burocracia; que haya guardias civiles dedicados a estar en oficinas no sé si tiene mucho sentido. En el caso gallego, internamente, creo que hay una valoración muy negativa de la proporción dedicada a burocracia frente a la proporción en carreteras. Y después está el sistema de relaciones laborales, que pienso que podría mejorar.

Otra cuestión es que el hecho de la especificidad y la diferencia lleva muchas veces a responderlo en términos políticos coyunturales, no en términos políticos de fondo. En el caso de Galicia, por ejemplo, ha mejorado mucho la relación entre la Jefatura de Tráfico en Galicia y el poder autonómico, pero creo que como respuesta a una situación que se ve impactante, desde el punto de vista de la información pública, a un cierto debate político, lo cual obliga, lógicamente, a que haya una ósmosis que hace cinco años era impensable porque era una especie de poder estatal en Galicia; por cierto, se les nota tremendamente. Creo que el principal defensor de que no se cambie el modelo y que no haya competencias de tráfico en Galicia es la burocracia de la Dirección General de Tráfico. Se ponen los pelos de punta; yo me quedé admirado; pero a cualquier burócrata, no digo ya al jefe. El burócrata medio dice: ¿Cómo? ¡Esto es imposible, sería un desastre! ¡Yo viajé por toda España y esto sería el mayor atentado...! ¡Ah, caramba! ¿Dónde está el problema, eh? Curioso, ¿no? El poder político allí el Partido Popular, el PSOE acaba aceptando que habrá que hacer algo en el modelo de transferencias. Sin embargo, la burocracia no la llevan nada bien. A mí me admiró, a pesar de que —vuelvo a repetir— las relaciones políticas, las relaciones entre la jefatura y el poder político en Galicia creo que son inmejorables, incluso derivadas de alguna característica no siempre positiva del poder político en Galicia. Por tanto, creo que el plan especial en Galicia es una especie de sucedáneo a la espera de que se pueda provocar una transferencia de competencias de seguridad vial y la creación de una policía integral de tráfico.

Voy a dar un dato que es interesante para la Comisión, no porque a nosotros nos guste ser peseteros, sino porque en Galicia hay un vicio terrible que predicen no solo las autoridades del Estado sino también, desgraciadamente, cantidad de círculos académicos, conforme al cual los gallegos vivimos de España; si no fuera por España, estaríamos todos muertos de hambre, no tendríamos hospitales y no tendríamos nada, porque ya se sabe que las balanzas fiscales, como son unas balanzas fiscales, si las hacemos bien más de uno se llevaría un susto; si las hacemos de verdad bien. Está claro que somos las naciones del Estado español, los pueblos, los territorios, los que soportamos al Estado y no al revés,

porque a veces se saca una idea totalmente demencial de cómo es la financiación de los gastos que tiene el Estado. No vamos a creer que solamente Madrid y Baleares nos alimentan a los demás. Todos tenemos fondo de suficiencia positivo, menos Baleares y Madrid; con 300 millones de euros no se compensa todo lo que recibimos los demás teóricamente. Pero en el caso concreto del tráfico, según los datos del Gobierno —y podríamos reducir las sanciones en Galicia incluso a la mitad, es decir, ponernos comprensivos con la ciudadanía—, los ingresos de la dirección general en Galicia durante los últimos cinco años han sido de 173.252.293 euros de tasas y sanciones. Por su parte, los gastos de dicha comunidad fueron de 26.360.000 euros. Podemos rebajar los ingresos a la mitad o a una cuarta parte y seguimos teniendo capacidad para mantener toda la estructura de tráfico.

En todo caso, acabo ya, señor director general, desde el reconocimiento de su actitud psicológica, ya que cuando leí sus declaraciones en el periódico —la verdad es que ya estoy muy habituado y reacciona uno no resignadamente pero sí con ironía escéptica— y cuando lo conocí después dije: este es un señor que tiene sus estereotipos, como los tendré yo sobre otras cosas, pero es un señor comprensivo y, desde luego, laborioso. Después de esta consideración, en el caso de Galicia no va a ser la panacea. Usted dijo: formación, información, aspecto educativo, coordinación de todo lo que tiene que ver con el tráfico, dejando al margen el Código Penal, que será general. En uno de estos debates le dije a una de las representantes de los accidentes de tráfico que nosotros no tenemos ningún inconveniente en que el Código Penal sea, incluso europeo. Pero la gestión aquí se tiene que hacer conforme a determinadas características, determinadas dependencias y determinadas actitudes. Y también tenemos que autoresponsabilizarnos. No se puede mantener la actitud de que morimos, pero que siempre sea un burócrata a distancia quien nos marque los pasos y las modificaciones que hay que hacer. Por lo demás, le puedo asegurar que la Guardia Civil y la Policía local están deseando, todos y todas, que se hagan las transferencias. En eso tenemos una opinión pública que contrasta con los burócratas.

Le deseo mucho éxito en el futuro; y deseo también que sigamos teniendo una dirección general por lo menos predispuesta a la ósmosis, y también un señor presidente de la Comisión de Tráfico y Seguridad Vial tan entusiasta con el tema, y tantos representantes de partidos políticos que en este caso han tenido una actitud tan constructiva.

El señor **PRESIDENTE:** Como presidente de la Comisión, aprovechando que me consta que esta es una de las últimas intervenciones del señor Rodríguez en esta Cámara, quiero agradecerle su trayectoria parlamentaria en esta Cámara, en el Congreso de los Diputados, no únicamente en esta Comisión de Seguridad Vial, en la que ha participado de manera activa, sino en tantos foros

en los que ha representado al Bloque Nacionalista Galego en esta Cámara, por lo que y es justo y merecedor que reciba el reconocimiento de esta brillante trayectoria parlamentaria. Muchas gracias, señor Rodríguez.

Por parte del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya tiene la palabra su portavoz en esta Comisión, el diputado Josep Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO:** Señor director general, realmente lo que se ha elaborado en esta Comisión y lo que ha desarrollado este Parlamento ha sido importante. Ante la carencia que había en la legislación por el carné por puntos y la modificación del Código Penal, casi diría que se ha hecho atropelladamente, lo hemos hecho en un tiempo muy limitado; a veces parece como si tuviéramos miedo de que en la próxima legislatura ya no vaya a existir esta Comisión de carácter no permanente, en la que se ha trabajado mucho, aunque quizá demasiado deprisa. Entre el carné por puntos y la modificación del Código Penal a lo mejor se tenía que haber dejado más espacio de tiempo para ver los resultados. La verdad es que respecto a los resultados, a pesar de que las medidas que se han tomado han sido contundentes, no creo que podamos estar en conjunto extremadamente contentos en cuanto a la disminución de accidentes y de la mortalidad y en relación con las expectativas que a lo mejor con parámetros europeos nos habíamos fijado y que creíamos que comportarían la aplicación del carné por puntos y la reforma del Código Penal. Quería incidir —y en este sentido va mi expresión de que quizá hayamos ido a una velocidad de vértigo— en la noticia que ha saltado hace dos días respecto a que la dirección general va a aumentar la edad para conducir ciclomotores a los 15 años. En esta Comisión se discutió una proposición no de ley que fue aprobada por unanimidad, y la Dirección General de Tráfico no ha respetado lo que se acordó por unanimidad en esta Comisión sobre que se esperararía a que la normativa europea fuera efectiva y después se estudiaría si se elevaba la edad de conducción de ciclomotores. Además, en este tema había diferentes opiniones, todas respetables, y la que prevaleció al adoptar esta proposición no de ley fue que conduces ciclomotores a los 14 años, con todas las limitaciones que se quisiera, sirviera como escuela gradual para ir a otras cilindradas y para aprender los hábitos de la buena conducción. Veo que el criterio de la dirección general de Tráfico no ha sido este, y dado que había una proposición no de ley, al menos podrían haberlo discutido con la Comisión de Seguridad Vial, en la que en el transcurso de esta legislatura se ha hecho mucho, por lo que digo con sinceridad que por las formas —no discuto si puede ser una escuela o no— en este último acuerdo de la dirección general de elevar la edad de conducción del ciclomotor no se ha estado a la altura de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE:** Quería hacer constar que el señor Andreu es diputado de la ciudad de Montblanc y

me consta que no ha participado en la fase de precandidaturas para concurrir nuevamente en esta Cámara en la próxima legislatura. Desde la amistad, desde la complicidad territorial que le tengo y desde el afecto personal me gustaría destacar también su trayectoria en el Congreso y en esta Comisión de Seguridad Vial durante esta legislatura.

Por parte del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Señor director general, usted nos ha dicho amablemente que ha hecho un balance, pero yo diría que es un inventario-balance; es un cierre de oro para su actuación durante esta legislatura. En definitiva, nos ha hablado de todas las actuaciones y ha hecho un repaso general de las cuentas y de las actuaciones una por una, por tanto, debe, haber y saldo, por lo que hablando en términos contables es un inventario-balance. Le agradecemos que nos haya dicho que haber contado con esta Comisión ha sido un lujo para su dirección general, lo que de alguna forma nosotros también compartimos, ya que en materia de seguridad vial hemos legislado con conocimiento. Gracias a este sistema de actuación, hemos transmitido a la conciencia ciudadana un problema que ha llegado a este Congreso y sobre el que a la hora de legislar se ha hecho auscultando las necesidades, y sintiendo el problema. No se ha legislado de una forma represora pura y dura, como tradicionalmente se entienden una dirección, una legislación o unas normativas de seguridad vial. Por ello, entendemos que entre todos, los políticos, que estamos más incardinados en la utopía, y los ejecutivos, que viven más en la gestión del día a día, hemos dado la idea de percepción de este servicio. Me gustaría que nos dijera qué percepción cree que tiene la ciudadanía y si ha notado algún cambio entre la percepción que tenía la ciudadanía hace cuatro años y la que tiene actualmente sobre esta actuación después de todo lo que ha llovido: el carné por puntos y la reforma del Código Penal, y si se entiende que estemos sirviendo, tanto ustedes como nosotros, a la ciudadanía en este tema. En mi opinión, debemos seguir en esta línea de entendimiento. Usted ha cerrado su intervención diciéndonos que esta cuestión tiene que estar en los programas electorales, y yo me permito recordarle que esta Comisión ya formaba parte de un programa electoral de Convergència i Unió en las anteriores legislaturas, y en este programa nosotros insistíamos en la creación de la misma. Nosotros entendemos que no solamente tiene que estar en los programas electorales en el futuro, sino que también se debe insistir en que esta Comisión debe seguir ya que es efectiva y no debe cerrarse como un experimento legislativo de esta legislatura. También es importante destacar el espíritu de diálogo, de debate, de consenso y de entendimiento que las fuerzas políticas hemos vivido en esta Comisión y que en definitiva es algo distinto del general o al menos del que se percibe. Esto nos tiene que llevar al convencimiento de que cuando este diálogo o este entendi-

miento existe trabajamos bien y transmitimos al ciudadano este sentimiento, la necesidad de hablar de un problema y de hacerlo sentir a la ciudadanía.

Al hilo de sus comentarios finales, me quedo con dos percepciones sobre las que también me gustaría oír su opinión. Insisto, como el portavoz de Esquerra Republicana, en el tema del aumento de 14 a 15 años para la conducción de ciclomotores. ¿Han considerado en su grupo de trabajo la necesidad que puede tener de conducir un ciclomotor un joven de 14 años que va a la escuela y que vive en un medio rural? ¿De alguna forma se ha valorado más el tema urbano por encima del rural a la hora de aumentar la edad de catorce a quince años? Por otra parte, y de acuerdo también con esta propuesta, ¿no podíamos haber esperado un poco más, al menos de acuerdo con la normativa europea, para aplicar este paso a 15 años? Finalmente, queda lo relativo a la regulación de los examinadores. En la Ley del permiso por puntos se preveía la regulación de los examinadores, estableciendo unos rangos administrativos, profesionales y funcionariales a la que en este caso no se ha dado respuesta. Esto fue objeto de inquietud que se nos trasladó a los parlamentarios para que lo intentásemos resolver. ¿Tiene el Gobierno la previsión de regular o dar una solución a este tema o una continuidad a lo que aquí hemos previsto legislativamente?

Esto es todo, señor director general. Le agradezco una vez más su comparecencia y el espíritu de servicio y de debate y entendimiento que ha tenido en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Grau, por su dilatada trayectoria de muchos años en el Senado y en el Congreso, en esta Comisión de Seguridad Vial y en otras comisiones de la Cámara. Me consta que es un día de despedida porque el señor Grau tampoco va a continuar en la próxima legislatura por decisión propia. **(El señor director general de Tráfico, Navarro Olivella; ¿Queda alguien? Risas.)** Quiero agradecerle su compromiso con la seguridad vial y su trabajo en esta Comisión y en esta Cámara.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Bienvenido, señor director general de Tráfico a esta sesión de balance de la legislatura en materia de seguridad vial, aunque en algunos momentos de su intervención ha parecido más una intervención de presentación de programas, lo que nos deja claro que hay tantas cosas pendientes a estas alturas de la película que su parte más extensa, más lucida y muy incompleta —porque hay muchas cosas que se podrían haber incluido entre las pendientes— ha sido precisamente lo que van a hacer y lo que van a hacer durante el año 2008, pero esas políticas ya no estarán sometidas al control de esta Comisión. Espero que estén sometidas al control de la próxima Comisión, que no sabemos ni qué representatividad ni qué composición va

a tener. Por tanto, me voy a limitar a la labor de control del balance de esta legislatura.

En cualquier caso, le veo satisfecho, y me parece muy bien porque la autoestima es muy necesaria para el papel que usted desempeña en el Gobierno: ser la cara, el responsable de seguridad vial de un Gobierno que al final no ha conseguido tener una política de seguridad vial, si con los expertos entendemos que esa política debe englobar todas aquellas actuaciones que tienen que ver con la seguridad vial y que se materializa en una partida presupuestaria que tiene como título seguridad vial y que engloba todas las políticas del Gobierno en esa materia. Eso no ha existido. Por tanto, usted ha sido la cara de la seguridad vial siendo director general de Tráfico, que, con arreglo a la ley, tiene las competencias que tiene: de vigilancia, control y sanción del tráfico. Por tanto, como la ley dice eso, esas son sus competencias y esa ha sido su actuación, muy concordante, por otra parte, con lo que al final el Gobierno ha querido llamar política de seguridad vial y ha sido, como mucho, política de prevención en tráfico porque se ha hecho descansar exclusivamente sobre el hombro de los ciudadanos. Los ciudadanos son culpables de todo, y por tanto, si verdaderamente hacemos normas con las que, debidamente encuadradas, se pueda amenazar con tirarlas a la cabeza de los ciudadanos solucionaremos el problema de la seguridad vial.

Estoy convencido de que cuando a usted le ofrecieron ser director general de Tráfico se lo ofreció un gobierno que venía de unas elecciones en las que en su programa electoral había dicho que el asunto de la seguridad vial era un problema de Estado y que había que abordarlo como tal, que iba a haber una Agencia de Seguridad Vial. Eso es lo que había hasta que la dicharachera ministra de Fomento, a la que, por cierto, no hemos tenido ocasión de ver en esta Comisión —es curiosa la preocupación del Gobierno y del Ministerio de Fomento, que tanto tiene que ver con la seguridad vial, cuando la señora ministra de Fomento ha hecho todo lo posible por no venir y lo ha conseguido—, sacó una llamada Agencia del Transporte y ahí se acabaron todas las agencias. En cualquier caso, eso es lo que ha habido. La verdad es que estoy seguro de que le ilusionaría el reto, hasta que se encontró con la realidad, y la realidad era que lo que su Gobierno le pedía era domesticar las estadísticas: luche usted contra las estadísticas, aunque sea a martillazos, y procure que podamos decir que la seguridad vial mejora porque siguen descendiendo las víctimas de los accidentes. ¿Qué hago para eso?, preguntaría usted. Y le dirían: cómo que qué hace para eso, ya sabes lo que tienes que hacer. Y entonces usted caería en la divisa del Gobierno al que pertenece: como sea, es decir, que bajen las estadísticas como sea. Miró a Francia y decidió que el carné por puntos era buena medida —la llevábamos todos en el programa electoral—, así que copió el modelo francés pero a su manera, es decir, el modelo francés era carné por puntos más gendarmería, y usted decidió carné por puntos más radares. Pronunció alguna

frase célebre respecto a que con los radares —además con pocos, diez o doce— usted sustituía el trabajo de la Guardia Civil en la carretera. Con esa y otras historias logró usted que al final podamos decir que ha sido la legislatura en que ha habido menos presencia de la Guardia Civil en la carretera. No lo digo yo, lo dicen los ciudadanos que circulan y que nos lo comunican permanentemente. Es cierto que una labor fundamental para la seguridad vial como es la presencia y la actuación de la Guardia Civil en la carretera ha ido desapareciendo. La Guardia Civil no solo está para multar, está también para auxiliar, para trasladar el estado de las carreteras al Gobierno, para promover conductas que pueden mejorar la situación de las carreteras. Todo eso lo hace la Guardia Civil de Tráfico y no lo hacen los radares.

Estamos convencidos —sobre todo después de que todos hayamos visitado la escuela de Mérida de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil— de que hay medios suficientes, que hay un potencial de conocimiento enorme y que, con el impulso adecuado, un gobierno que verdaderamente crea —y no solo de palabra— en el trabajo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil hará que la Guardia Civil pueda convertirse en lo que nosotros creemos y venimos diciendo que tiene que ser: auténticos auditores de tráfico en la carretera. Para eso hay que incentivar a los miembros de la Agrupación de Tráfico. Ustedes han hecho lo que han podido, como bajar un año el periodo de incorporación, subir algún complemento de productividad, después de algún error, pero nos parece que, sin duda, lo que falta es un diseño claro y estimulante para los miembros de la Guardia Civil de Tráfico de su papel en la carretera. Eso lo sustituyeron con radares, y de qué manera. Ya lo he dicho muchas veces. Sin duda ustedes estudiaron los informes y sabían que los radares iban donde se producen los accidentes, encima de los puntos negros. Establecieron radares porque había que poner radares como fuera. Además, tuvieron el detalle, al tiempo que ponían los radares, de prever para los presupuestos de los años siguientes aumentos en las expectativas de recaudación por multas de un 42 por ciento para el año pasado y de un 12 por ciento sobre ese 42 por ciento en este año. Con esto, por mucha voluntad que tengamos, difícilmente podemos convencer a los ciudadanos de que no tenían ustedes un espíritu recaudador en ese tema por encima del espíritu preventivo. La verdad es que dos y dos son cuatro, y esa es la situación. Además, al final se encontraron con que las direcciones provinciales de Tráfico no podían gestionar el trabajo de esos radares y así decidieron de una manera tan castiza: pues los disparan ustedes cuando puedan y cuando puedan gestionar las multas. Evidentemente, no sé si estarían disparados el día que usted circulaba por las carreteras a esas velocidades cuyas imágenes están en *youtube* y hemos visto todos. No sé si está usted pendiente de si llega la multa a la Dirección General de Tráfico, a quién van a quitar los puntos o si patente de

curso. No lo sé, señor director general. Ya se verá. En cualquier caso, radares como sea.

Carné por puntos. Era la gran medida estrella de la legislatura. Con el carné por puntos se solucionaba el tema. Tan estrella no ha sido cuando se ha tenido que ir a la reforma del Código Penal también como sea. El carné por puntos era una norma compartida por todos los grupos parlamentarios, que curiosamente venía a limitar derechos de los ciudadanos, norma que la sociedad civil, que es importante en este tema, apoyó absolutamente, en la que trabajamos en esta Comisión y que, al final, falló en la gestión, y lo advertimos. El único sentido de esta norma era sensibilizar a los ciudadanos sobre el problema de la seguridad vial para corregir sus conductas y crear una mayor responsabilidad. Pues bien, la realidad nos muestra que a los ciudadanos les está llegando la notificación de la pérdida de 44 puntos a la vez, con lo cual, no les da tiempo a recuperarlos, ni a tomar conciencia de que lo que han hecho les ha supuesto la pérdida de puntos y que tienen que aplicarse para no repetir esas conductas. Pero no ha podido ser así, ya que las denuncias les han llegado en cascada y se han encontrado no solo con que han perdido el carné, sino muchísimos puntos, algunos de una forma exagerada, y en ese sentido el carné por puntos no ha servido porque su gestión ha sido muy mala. Y por lo que se refiere al centro tramitador de multas de León, es poner el carro antes que los bueyes. Después de poner en práctica este sistema se acude a este gran centro para que nos resuelva los problemas y nos gestione el asunto. Ya veremos lo que pasa en 2008 con el gran centro. Además, sin conexión con los ayuntamientos, ya que unos ayuntamientos sí transmiten y otros no. Yo sé que van avanzando, como es lógico, y cada vez hay más ayuntamientos, pero ustedes pusieron en funcionamiento el carné por puntos sin que estuvieran todos conectados. Con lo cual, con la mayor alegría del mundo estaban bendiciendo una conducta que era absolutamente anti-constitucional. Discriminar a los ciudadanos y quitarles puntos en unos lugares sí y en otros no, según el territorio, creo que es claramente anticonstitucional. Esa es de alguna manera la historia del carné por puntos.

Si el carné por puntos se hubiera aplicado bien, hubiera sido innecesario modificar el Código Penal de forma precipitada. Sin duda, había que modificar el Código Penal y todos estamos de acuerdo en una cosa que usted ha dicho, que había que buscar primero todas las posibilidades del derecho administrativo y después ir a modificar el Código Penal, cuya única función era perseguir a los auténticos criminales de la carretera, a los reincidentes, y no amenazar con el Código Penal a todo ciudadano que se mueva por las carreteras para ver si así, diciendo que ya lo hemos puesto en práctica y que, además, hemos detenido en la primera semana a doscientos y pico, arreglábamos las estadísticas —y vuelvo al fin primordial de este Gobierno— durante el puente de la Constitución. Pero es que eso también ha fallado. Y, como ha fallado, la única solución es presentar inme-

diatamente el Plan de motos para ver si esto se olvida y ya hablamos del futuro; de ese futuro que es tanto como reconocer lo que no hemos sido capaces de hacer en estos cuatro años. Por tanto, esta es su política de radares, de carné por puntos y del Código Penal. Con el tema de la velocidad, criminalizamos conductas porque se circula a una velocidad superior a un límite objetivo, e inmediatamente se abre en la sociedad la discusión de las señales de tráfico, porque no están adecuadas a la seguridad vial. Estamos listos. Habría que haber empezado por el principio. Hasta se reconoce en la propia ley que el Gobierno debe cambiar cuanto antes la actual señalización para adecuarla a la seguridad vial y, no solo la señalización sino también la normativa. Verdaderamente esto es un poco alucinante, lo miremos con los ojos que lo miremos. No se las cree ni usted que va a esas velocidades. Esa es la historia de la otra medida, que es el Código Penal. Y lo demás son campañas de publicidad: No podemos conducir por ti. Hay de todo. No hay más que ir a Internet para ver alguna broma. Con eso de los radares y la recaudación dicen: No podemos conducir por ti, estamos contando el dinero. Todo esto no juega a favor de la seguridad vial en España.

Yo creo que hay mucho que hacer. Hay una historia que el Grupo de Convergència i Unió y el Grupo Popular han hecho clásica y me refiero a la historia de los examinadores. Al final no se ha solucionado el problema que es muy importante porque tiene que ver con la formación y con los exámenes. Todavía en España se siguen realizando los exámenes en un tiempo menor al indicado por la Unión Europea como el adecuado para que los exámenes sean razonables. Eso choca con la voluntad de presumir de política de seguridad vial del Gobierno. A estas alturas de la película incorporar dispositivos de seguridad de los vehículos está gravado con el impuesto de lujo. ¡Vaya política de seguridad vial! A estas alturas de la política y de la película no hay duda de que siguen sin hacerse estudios de impacto de seguridad, se hacen de impacto ambiental y de accesibilidad, en el diseño y elaboración de las nuevas carreteras. No hay auditorías de seguridad vial, la señalización no es la adecuada, la iluminación no es la correcta, no se ha conseguido en esta legislatura que haya un programa serio de educación vial y se ha incorporado en la Educación para la Ciudadanía para salir del paso en dos lecciones teóricas en algunos libros. ¿Esa es la educación vial que el Gobierno patrocina, que el Gobierno defiende y que usted, como conocedor de la materia, que lo es, también apoya?

Nosotros creemos que hay muchos temas pendientes. No han conseguido ustedes sacar adelante un pacto social por la seguridad vial, y miren que lo tienen fácil porque hay asociaciones y personas que están dispuestas a que eso se haga. No han conseguido ustedes clarificar el derecho sancionador administrativo. Lo han complicado más, convirtiendo la Ley del Carné por Puntos, en vez de en una normativa de seguridad vial, en una normativa más de derecho sancionador de tráfico. Ahí está el ejemplo de siempre, entre otros muchos, de quitar

puntos por aparcar en el carril bus de las ciudades. ¿Esto qué tiene que ver con la seguridad vial?

Efectivamente, nos lo pone usted fácil para el programa. Ahora nos toca a nosotros hacer los programas y vamos a poder hacer programas con mucho desarrollo por delante. Esto es lo que yo quería decirle. Se ha perdido una ocasión de oro. Aquí había una Comisión parlamentaria dispuesta a apoyar y ha hecho lo que ha podido, ha habido sensibilización en los ciudadanos, hay sensibilización en las asociaciones que rodean al mundo de la seguridad vial y se podía haber avanzado mucho en estos cuatro años, pero no ha sido así. Y no ha sido así porque el Gobierno del que usted forma parte se ha decidido por no poner en marcha una política integral de seguridad vial.

Agradezco su esfuerzo y su compromiso con la seguridad vial. Me consta. Es una pena, porque probablemente lo hubiera hecho bien si le hubieran dado los medios y en las circunstancias adecuadas, pero no ha podido ser. Al final, control, sanción del tráfico, mucha multa, muchos puntos menos, el ciudadano tiene la culpa de todo y el Gobierno, ¿qué? Por lo demás, señor presidente de la Comisión, espero que no me despidan (**Risas.**) porque esta sería una Comisión verdaderamente peligrosa para los que vengan en el futuro.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Souvirón, no le voy a despedir, porque al final sí tendría carácter disuasivo esta Comisión, que es lo que pretendíamos con el Código Penal. Señor Souvirón, quiero agradecerle, como portavoz del principal grupo de la oposición, y a todo su grupo, que hayan hecho posible que en esta Comisión haya podido existir, más allá de alguna intervención parlamentaria lógica, un altísimo grado de consenso. Esto nunca es posible si el principal grupo de la oposición no colabora y como para ello tienen mucho que ver las personas que representan a los grupos en cada Comisión —todos hemos vivido las circunstancias que se dan, en otras comisiones— le quiero agradecer a usted y a todos los miembros de su grupo su labor en esta Comisión de Seguridad Vial.

Por último, y por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz el diputado Victorino Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS:** Señor director general de Tráfico, habrá podido comprobar de qué manera las expectativas que teníamos puestas en el señor Souvirón se vienen abajo definitivamente. (**Risas.**) Nosotros creíamos que el señor Souvirón era no la parte blanda, pero sí diríamos una imagen amable de su partido, una persona de consenso, de pactos, etcétera, pero acaba de darnos una imagen decepcionante; la imagen del diputado implacable que no hace ninguna concesión. Gracias a ese trabajo, a ese buen trabajo para su grupo, obviamente, esta mortalidad que estaba usted señalando aquí, señor presidente, en lo que se refiere al futuro de muchos diputados de esta Comisión creo que en el caso

del señor Souvirón no se va a verificar. (**Risas.**) Creo que en el caso del señor Souvirón se tendrán en cuenta sus méritos adquiridos y sobre todo este broche no digo de oro sino de acero absolutamente blindado con que ha realizado su última intervención en esta Comisión. Por otra parte, me sorprende que siendo representante de un partido conservador, es decir, muy apegado a las tradiciones, no haya hecho ninguna felicitación al representante del Gobierno, al director general, porque todo está tan mal. Ni siquiera ha terminado felicitándole las Pascuas, no sé si luego lo hará pero creo que la palabra felicitación en este momento está borrada de cualquier actitud que el Partido Popular adopte, sea donde sea, incluida la Comisión de Seguridad Vial, donde, como se ha dicho, evidentemente hemos trabajado con mucho consenso difícil y finalmente no logrado en algunas cuestiones muy importantes. En este sentido yo me voy un poquito decepcionado del trabajo de esta Comisión porque repito que esperaba del señor Souvirón una actitud más comprensiva.

Ha dicho algunas cosas que evidentemente no podemos compartir. Ha calificado esta legislatura por segunda vez, ya lo hizo el otro día en el Pleno, como la legislatura del como sea. Comparando legislatura por legislatura —y aquí algunos podemos, hacerlo— la anterior del Partido Popular y la que se ha desarrollado en estos últimos cuatro años, si esta ha sido la legislatura del como sea, aquella fue la legislatura del no fue nada, porque no fue nada, prácticamente no hubo política de seguridad vial. El director general de Tráfico antecesor de don Pere Navarro venía por aquí muy desasistido, sin nada que ofertar y esa situación de inanidad absoluta con que el Partido Popular desarrolló su actividad en este terreno originó debates importantes, debates que el Grupo Parlamentario Socialista puso sobre la mesa. Algunos lo hemos podido comparar. Por ejemplo, el Partido Popular se oponía sistemáticamente a la implantación de la Ley del Carné por Puntos mientras fue Gobierno; finalmente, cuando fue oposición, habida cuenta del clamor que habíamos provocado otros, porque este clamor por el carné por puntos fue provocado, lo incorporó a su programa.

Hemos tenido la oportunidad de aprobar ese proyecto de ley conjuntamente, sin embargo nos hemos encontrado con una actitud absolutamente original y en todo caso negativa en lo que se refiere a la aprobación de otra disposición muy importante que hemos traído al Congreso, que ha sido la reforma del Código Penal en cuanto al delito de seguridad vial, que era un clamor, porque la justicia había desaparecido prácticamente en lo que se refiere a este conjunto de actividades, de acciones delictivas; había desaparecido la justicia y era necesario empezar a restaurarla. Aquí el Partido Popular adoptó, señor Souvirón, la doctrina Aznar: a mí nadie me tiene que decir lo que tengo que correr ni lo que tengo que beber. Ese ha sido el resultado final de su propuesta, de su oposición, una oposición radical a una medida urgente, necesaria, conveniente, para defender

a la gente. Por lo menos se podía haber tomado la cuestión desde esa perspectiva. Podían haber dicho ustedes: no estamos convencidos pero en todo caso vamos a hacer lo posible para que esa medida, la que sea, podamos mejorarla, trabajar en ella, participar en el consenso para luchar a favor de la vida en la carretera, que es de lo que se trataba fundamentalmente. Pero por una serie de razones mal explicadas, unas de tecnicismos jurídicos, otras de no se sabe qué, ni siquiera atendieron al clamor de las víctimas, que han estado todas apoyando y exigiendo esta medida.

En fin, no quiero seguir por este camino porque tampoco quiero insistir en ello en esta última sesión de la Comisión, que quiero dedicarla fundamentalmente a hacer una valoración. Es la última sesión que vamos a celebrar de esta Comisión, que ha sido no permanente pero que espero que en la próxima legislatura se transforme en una comisión permanente, otra cosa es que sea legislativa o no. En todo caso, con la comparecencia del director general de Tráfico, responsable ordinario de la promoción, la defensa y la ordenación de este sector de actividad pública, hemos tenido hoy aquí una sesión más, a mi juicio muy positiva, muy constructiva, en vista también del papel y de cómo se han expresado todos los grupos; ha sido una sesión más de las muchas que hemos celebrado de carácter positivo y, desde luego, ha mejorado nuestra concienciación y la cívica hacia este problema tan grave que es la seguridad vial.

También es el momento de valorar el trabajo realizado y hacer una buena despedida de la Comisión, que es lo que finalmente quiero dejar sobre la mesa. Estamos en el final de un ciclo político; en democracia cada legislatura es un ciclo político distinto, en este momento estamos finalizando un ciclo político y estamos valorando lo que en este ciclo político ha hecho esta Comisión, y, desde luego, tengo que decir que para el Grupo Parlamentario Socialista ha sido un trabajo plenamente satisfactorio. Esta Comisión se creó con pretensiones en cierta medida humildes. Dentro de la jerarquía de las comisiones, obviamente esta Comisión se planteaba inicialmente como conveniente, pero precisamente en el grado de ordenación de las comisiones era una comisión humilde. No obstante, creo que la hemos hecho funcionar entre todos, incluida obviamente la oposición, el señor Souvirón la ha hecho funcionar y ha dado motivos para el debate, pero todos hemos traído aquí cuestiones importantes.

El trabajo realizado por la Comisión de Seguridad Vial yo lo valoraría de la siguiente manera: en primer lugar, ha sido un foro de debate sobre cuestiones relacionadas con la seguridad vial, un foro de debate constituido al máximo nivel de representación pública en el país: en las Cortes Generales, y este es un dato importantísimo. En segundo lugar, ha sido un impulsor de medidas; esta Comisión ha servido para enviar al Gobierno mensajes, para recibir los mensajes del Gobierno y para impulsar muchas medidas, y evidentemente muchas de ellas se están tomando. Ha sido un referente para la ciudadanía;

convertirse en referente para la ciudadanía es lo mejor que puede ocurrirle a un organismo público, a una institución en democracia. Hemos aprobado proposiciones no de ley y desde luego ha habido muchas comparecencias. Por aquí han pasado todos los sectores que están relacionados con la seguridad vial en nuestro país, todos, sin excepción alguna, y que esta casa haya sido este centro de acogida tan importante para que la gente se explique y exprese sus aspiraciones, sus deseos en este terreno siendo todos ellos expertos en alguna medida, conocedores o interesados en la cuestión ha sido muy importante. Finalmente, hemos trabajado para incentivar dos medidas muy importantes de las cuales creo que todos nos sentimos orgullosos: en primer lugar hemos hecho una ley —aquí, en las Cortes, obviamente— que trata de incentivar comportamientos positivos y constructivos, que es la Ley del Carné por Puntos, que tiene un contenido profundamente pedagógico porque incentiva la autorresponsabilidad de los ciudadanos en el ejercicio de esta actividad de la conducción. En segundo lugar, hemos intentado poner límites a conductas negativas, y ahí está la reforma del Código Penal. Por lo tanto, hemos trabajado en las dos orientaciones en las que se debe trabajar.

También quiero valorar el trabajo realizado por el Gobierno y por los burócratas, como antes se decía. Estimo que a cualquier nivel que uno desarrolle la función pública está desarrollando un servicio público. Más que burócratas les llamaría servidores públicos o servicio civil del Estado, de la comunidad autónoma o del ayuntamiento. Ellos realizan su labor con independencia de la autoridad de la que dependan y la cuestión competencial que exista. En realidad el burócrata o el servidor público ejercitan su función al servicio de políticas y habrá tantas políticas como servidores públicos existan.

En lo que se refiere al trabajo realizado por el Gobierno, valoro muy positivamente las propuestas que ha hecho el director general de Tráfico sobre las motos. Las medidas previstas para el año 2008 nos preocupan y conviene tomar medidas eficaces para reducir esa mortalidad tan importante que se ha manifestado últimamente. Desde luego, hay que valorar la creación del Observatorio nacional de seguridad vial; la ordenación a través de un plan estratégico del conjunto de medidas que se quieren tomar; la educación vial en el ámbito de la Educación para la Ciudadanía, que aparece recogida en la LOE; el plan de radares; la batalla contra el alcohol y la velocidad, que son causantes de tantas desgracias y muertes; y el Centro estatal de tratamiento de denuncias automáticas, que es un paso adelante porque no existía ni estaba planteado en la pasada legislatura, señor Navarro. Todo lo que hay aquí antes ni se imaginaba que pudiera existir. Además, centrar una política en función de un objetivo ha sido muy importante y ha facilitado mucho las cosas. Si una política se centra en torno a un objetivo esa política tiene una brújula, que ha sido y es la reducción del 40 por ciento de víctimas en la carretera.

Los resultados se están viendo, aunque evidentemente habrá oscilaciones como en toda actividad humana. Afortunadamente se está haciendo descender la cifra de muertos en tráfico.

Respecto al Gobierno, quiero resaltar aquí de una manera clara el compromiso político de este Gobierno. Estas políticas, estas acciones, no tienen futuro ni resultado si no hay un compromiso político claro, el compromiso político que le faltó al Gobierno del Partido Popular porque tuvo una falta total de compromiso. Este Gobierno, desde el presidente del Gobierno hasta el ministro del Interior y el director general de Tráfico, ha evidenciado su compromiso político sobre esta política que beneficia a los ciudadanos. Aún así —y con esto termino—, se trata de una batalla larga. Se han incorporado factores y se han conseguido resultados, pero en los próximos años habrá que seguir insistiendo en más medidas, con el objeto de conseguir mejores resultados y afianzar y hacer más sostenible la reducción de víctimas, lo cual ya se está produciendo.

Finalmente, nos felicitamos por el buen trabajo que ha realizado la Comisión y también por el buen clima que habitualmente ha existido de diálogo y de consenso. También se ha producido aquí una conjunción de voluntades y de personas, desde el presidente de la Comisión, señor Jané, al señor Souvirón, aunque hoy nos despedimos quizás de una manera menos navideña de lo que debería ser. Ha habido una conjunción de factores tanto en el Gobierno y el Grupo Parlamentario Socialista como en la oposición, con el señor Souvirón, el señor Andreu, a quien hemos visto de vez en cuando por aquí, nos hubiera gustado obviamente verle muchísimo más porque le tenemos simpatía, el señor Rodríguez y desde luego el señor Grau, que ha estado aquí permanentemente trabajando como portavoz de esta Comisión; personas a las que quiero valorar, más allá de las ideas políticas que tengan. Desde luego, me felicito por haber tenido la ocasión de conocerles y de trabajar con ellos. Para mí la mejor felicitación de Navidad sería entender que hemos tenido entendimientos, a pesar de la discrepancia ideológicas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias por sus palabras, señor Mayoral. Coincidimos el señor Mayoral y yo en una subcomisión de seguridad vial y ambos podemos valorar el paso significativo que ha supuesto poder crear una Comisión. Esto ha contribuido a hacer de altavoz de estos temas, más allá de las discrepancias o coincidencias. Aquí ha sido importante la labor del señor Mayoral y de su grupo, porque sin el grupo mayoritario de la Cámara las cosas tampoco se podrían impulsar y aprobar. Por tanto, quiero manifestar aquí este reconocimiento a la labor de su grupo porque es de recibo.

Señor Navarro, tiene la palabra para dar respuesta al conjunto de intervenciones de los grupos parlamentarios. Quiero avisarles de que tras su intervención se nos ha pedido por parte de algún diputado, ya que otras comisiones lo están haciendo, una foto final de la Comi-

sión y está prevista la presencia del fotógrafo. Digo esto para que aquellos que a lo mejor tienen prisa por irse, que sepan que al finalizar la Comisión haríamos esa foto, que después se les enviaría a todos los que figuraran en la misma.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Brevemente, quiero agradecerles todas las intervenciones, solo haré alguna referencia a unos temas específicos.

El representante del Bloque Nacionalista Galego ha dicho que tenemos diferencias y discrepancias políticas de fondo. No, no las hay. La política de seguridad vial es la que es, la marca la Unión Europea. Podemos tener diferencias en las formas, en cómo nos organizamos para hacerlo, pero las medidas son las que son. Está claro lo que hay que hacer, y además hay que hacerlo. No es un problema de diferencias políticas, las habrá respecto a cómo nos organizamos para hacerlo, pero no hay grandes diferencias —no debe haberlas— en cuanto a lo que hay que hacer.

En segundo lugar, ha hablado de las declaraciones y vuelvo a explicarlo para quede constancia, porque si no, me iré y toda mi vida arrastraré aquellas declaraciones. Era el tercer programa al que iba en una semana y me preguntaron por qué no bajaban los accidentes en Galicia. Dije que de verdad los accidentes estaban bajando en Galicia, pero que estaban instalados ustedes en un pesimismo que les impedía ver y valorar que están bajando. Titular del día siguiente: El director general de Tráfico dice que el pesimismo de los gallegos es la causa de los accidentes de tráfico en Galicia. Demoledor. Lo llevaré con resignación cristiana, pero no quería dejar pasar la oportunidad de corregirlo de alguna manera.

Datos. Habrá visto que en la comparecencia he evitado dar datos. No he dado datos de accidentes ni de muertos, he hablado de iniciativas tomadas y de actuaciones realizadas para evitar caer en aquel debate. Tengo datos de las comunidades autónomas y de todo tipo. Han subido un 10 por ciento este año, pero son datos territoriales y a veces son cifras menores. Aquí debemos tener una visión global. Asimismo tampoco he hablado de dinero. En todas las comparecencias hemos hecho un esfuerzo —es bastante acertado— para hablar de medidas y de políticas y no hablar de dinero. No creo que sea bueno —veo muchas veces que es un riesgo en el que estamos cayendo— que se diga qué se piensa hacer con esto, si se va a gastar una cantidad u otra, o si vamos a aumentar tantos millones. No vayamos al debate economicista; lo que hay que hacer, hay que hacerlo, si hay más dinero se hará antes y si hay menos dinero se hará después, y creo que en la Dirección General de Tráfico intentamos hacer un esfuerzo para centrarnos en qué es lo que hay que hacer. Hay que intentar evitar la discusión economicista de más dinero o menos dinero.

En tercer lugar, se acordará de que estuvimos en Portugal. Portugal está obteniendo unos resultados espléndidos de siniestralidad —usted me decía que Galicia está

próxima a Portugal y que ustedes se encuentran culturalmente próximos—, nosotros los obtendremos también, es cuestión de perseverar y perseverar. Si los portugueses, han podido obtener estos resultados, todos vamos a poder obtenerlos. Sobre cómo se organiza la Guardia Civil es otro debate. Es verdad que sería más un debate de la Guardia Civil, pero en este momento el problema que teníamos era la falta de efectivos, pero es verdad que no se ha hecho el debate del modelo de policía de tráfico.

Al representante del Grupo de Esquerra Republicana le agradezco su intervención. Dice que hemos ido muy deprisa; es probable que así sea, pero también había muchas cosas por hacer. Cuando empezamos la legislatura con 5.400 muertos, pensamos que no debíamos pasarnos cuatro años discutiendo qué había que hacer mientras la gente se iba quedando por las carreteras. Es verdad que hicimos un esfuerzo y hemos tenido que ir rápido, pero hemos intentando compaginar las dos cosas: planificar y resolver un problema que nos quemaba dentro. En cuanto a la edad de conducir un ciclomotor, tiene razón, pero es verdad que hubo un grupo de trabajo donde estuvieron los fabricantes, el RACC, el RACE, las aseguradoras y todos los talleres de reparación. Al final salió esta solución intermedia, ya que había unos planteamientos máximos que hacía la Dirección General de Tráfico y otros que hacía el propio sector y parecía que los 15 años era una zona de encuentro relativamente amable, pero tiene razón.

Respecto a la intervención del representante de Convergència i Unió y la opinión de la ciudadanía, nosotros tenemos la percepción de que los temas van entrando, que no hay un rechazo social. Este es un gran país y en principio la percepción es la de que es un país difícil, un país de individualismos y de un poco de fiesta, donde todo esto de la seguridad vial parece que suena raro. Pues no. Si se explica, si los políticos, la Comisión y todos hacen una cierta pedagogía, el país responde incluso mejor de lo que algunos pensábamos que podía responder. Yo me atrevería a decir que los resultados que hemos obtenido ni los más optimistas podían pensar que podíamos obtenerlos. Y así ha sido.

Sobre el ciclomotor, simplemente una percepción. Surge como un elemento que tenía una parte político-social: servía para ir al trabajo. Es decir cuando no había coche, cuando la gente no tenía un turismo, se utilizaba el ciclomotor cuando uno encontraba un puesto de trabajo a una cierta distancia para poder ir allí. En estos momentos está prohibido trabajar hasta los 16 años y aquella parte de política social o de función social que tenía o podía tener el ciclomotor pierde cierta vigencia cuando elevamos la edad de escolarización obligatoria a los 16 años. Es verdad lo que dice, que podrían ir así al colegio o a la escuela. Pero el modelo que a nosotros nos gusta es el de que al colegio vaya uno a pie, en bicicleta, en transporte público, etcétera, porque es el primer escalón y una vez acabada la escolarización obligatoria puede entrar a quemar

gasolina. Pero antes, mezclar el colegio con la gasolina es discutible. Además apareció un elemento del que nos hablaba un experto y es que había dos clases, el que tenía ciclomotor y el que no podía tener ciclomotor y esto a los 14 ó 15 años, en el nivel de escuela, no sé si tenía un gran efecto pedagógico.

Sobre los examinadores, quiero hacer dos consideraciones. Es verdad que existía esa posibilidad, pero había un problema que era que no había examinadores. Yo recuerdo todas las quejas que recibía de provincias cuando llegaban los meses de diciembre o de julio, fechas punta de exámenes; se quejaban todas las autoescuelas y nos decían: Tenemos aquí una pelota y ustedes no nos examinan. Tenemos un sistema por el que los mismos examinadores son los que examinaban para el acceso a examinadores, eran muy restrictivos y nadie accedía a examinador. Se perpetuaba el problema—esto se da en la Administración en determinados colectivos—y cuando llegaba el mes de julio podían decir: pues vamos a hacer un paro por no se qué. Y estábamos cogidos. Con lo cual lo primero que había que hacer era resolver este problema y esto es lo que se ha hecho. Se ha abierto a otros colectivos funcionariales, se ha abierto a funcionarios de toda la Administración del Estado y me parece que casi se ha doblado la cifra de examinadores a lo largo de esta legislatura y por tanto ya es otra cosa. Ahora podemos plantearnos otras políticas respecto a los examinadores. Pero con aquél *numerus clausus* cerrado no podíamos porque estábamos creando algo de lo que podíamos arrepentirnos a lo largo del tiempo.

Respecto a la intervención del señor Souvirón, me dice que el encargo del Gobierno era que bajaran los accidentes como fuera. No. La Dirección General de Tráfico recibió dos encargos, además del programa electoral. El primer encargo fue: pongan en marcha el permiso por puntos. No nos preguntaron si nos gustaba o si no nos gustaba, si estábamos de acuerdo o no. No, nos dijeron: lo primero, poned en marcha el permiso por puntos. Y el segundo encargo fue: resuelvan las colas de la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid, de la calle Arturo Soria. Estos son los dos encargos concretos que se recibieron del Gobierno. El permiso por puntos, aun con las deficiencias que usted dice, lo pusimos en marcha. Y no hay colas en la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid, con todo lo que ello supone, porque no es solo que no haya colas, sino que se han hecho muchas cosas, como mejora del servicio y de tramitación. Las colas de la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid en la calle Arturo Soria eran históricas, hasta había chistes sobre ellas. Estos eran los dos encargos concretos, además del programa electoral.

A la segunda no le contesto, cuando habla del afán recaudador. Me niego a estas alturas de la película a hablar sobre el afán recaudador de la Dirección General de Tráfico. Me niego. Sobre el Código Penal, dice usted que ha sido precipitado. Entiendo que haya ciudadanos que puedan decir que ha sido precipitado, pero usted es miembro de la Comisión de Seguridad Vial y aquí se

pasaron un año y compareció hasta el Tato, como diría alguien próximo a usted. Comparecieron todos. En fin, la precipitación es una percepción. Pero que lo digan ustedes que se pasaron aquí un año convocando a todo el mundo y que todo el mundo les vino a explicar tal y cual, ¡pues haber pasado más tiempo convocando a gente! A mí me parece que ustedes valoran que aquí haya hablado todo el mundo que tenía algo que decir, hicieron su dictamen y cerraron el tema. Y es verdad que en la Dirección General de Tráfico tenemos la percepción de que su partido perdió una espléndida oportunidad para abstenerse. Leíamos con interés todos los argumentos que daban todos en aquel debate y en la Dirección General de Tráfico todos pensábamos que se iban a abstener, y sorprendentemente votaron que no. Tenemos la impresión de que perdieron una espléndida oportunidad para abstenerse. Lo de los examinadores viene a ser lo mismo. Me quedo con una frase que ha dicho usted, que la Comisión ha hecho lo que ha podido. Pues yo le diría que también en la Dirección General de Tráfico y en el Gobierno hemos hecho lo que hemos podido, y la verdad es que no es poco.

Agradezco a don Victorino Mayoral una vez más que coloque las cosas en su perspectiva histórica. Aquí estamos todos con el día a día, que si la moto, que si el fin de semana, que si el puente de la Constitución, y viene bien que haya gente con memoria histórica, con un poco de perspectiva histórica para dar una cierta visión de dónde venimos, quiénes somos y qué ha pasado en este país. Eso ayuda a valorar en su justa medida dónde estamos, con lo cual le doy las gracias por haber dado esta visión. Es verdad lo del compromiso político del Gobierno. Yo creo que los detalles son importantes, el presidente del Gobierno se ha reunido dos veces con el equipo de la Dirección General de Tráfico, una vez con todas las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, y el ministro del Interior hablando de motos o de cómo va el verano en materia de accidentes de tráfico no es habitual; por eso quiero decir que los detalles son importantes. Por último, acabaré diciendo que sí me arrepiento de un tema, de no haber hecho más viajes con ustedes. Ojalá hubiésemos hecho más viajes como los que hicimos a París, a Portugal o a Mérida porque fueron extraordinariamente útiles. Es de lo único que me arrepiento, de no haber hecho más viajes con ustedes, con la Comisión. **(El señor Souvirón García pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: El señor Souvirón ha pedido brevísimamente la palabra y se la concedemos.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Brevísimamente. ¿Abstenernos en el Código Penal? Ante un asunto de ese calado, abstenerse no es la posición. Es como decir no estoy aquí, no tengo posición. La teníamos y muy clara. La posición era negativa, porque nos parece que va a ser un foco de enorme frustración en el futuro. El asunto lo vemos de otra manera. Efectivamente ha

habido muchas comparecencias y hemos trabajado mucho; lo que pasa es que en la recta final, cuando había que hacer el documento, ustedes, o el Gobierno, metieron —hablemos en términos automovilísticos— la directa e intentaron imponer el criterio, la interpretación del Ministerio de Justicia en este tema, y en ese asunto no estábamos de acuerdo.

Señor Mayoral, no sabe cómo me alegro de que me invite a felicitar las navidades. Yo sé que usted es más de Papá Noel que de los Reyes Magos, por eso mismo con mucho gusto felicito la Navidad a todo el mundo. **(El señor Mayoral Cortés pronuncia palabras que no se perciben.)** Y además estoy dispuesto a decir una cosa tal y como la siento: que el trabajo de esta Comisión en esta legislatura, como a todos los miembros del Partido Popular en esta Comisión, me ha enriquecido mucho política y personalmente, y eso no es solo gracias al objetivo perseguido sino también a las personas con las que hemos tenido oportunidad de tener esa relación. Por tanto yo le deseo lo mejor y que Papá Noel venga bien cargado y con lo mejor. Y al director general de Tráfico, pues que los Reyes Magos o Papá Noel, lo que él elija, le traigan un panel de mesa con el lema de aquella campaña que decía. Porque te vamos a pillar.

Yo he dicho en privado una cosa que hoy quiero repetir en público. Si esta Comisión estuviera en el Parlamento americano, probablemente se habría llamado la Comisión Jané, porque usted ha sido el impulsor de la propia Comisión, en muchos casos ha actuado usted con una enorme inteligencia, con pasión, y sin ninguna duda ha hecho usted posible que hubiera acuerdos en muchas ocasiones y que la Comisión haya sido útil, como yo modestamente, como parte de ella, creo que ha sido, y así afortunadamente nos lo reconocen cada vez más desde fuera. A usted personalmente muchas gracias por el trabajo que ha realizado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Agradezco mucho al señor Souvirón que generalice esa imagen de estos Papá Noel que ahora están en todos los barrios de toda España subiéndose por los balcones de todas las casas y que haya puesto uno aquí prácticamente a mi servicio. Muchas gracias, señor Souvirón. Me llevo un excelente recuerdo de usted por el trabajo de esta Comisión y creo que usted ha cumplido su servicio en lo que se refiere a la defensa de las posiciones de su grupo, igual que hemos hecho el resto. No le quiero tomar en consideración algunas cuestiones últimas que ha dicho, como el tema de meter la recta final por parte del Gobierno la reforma del Código Penal. Lo hicimos acompañados de muchos grupos de esta Cámara, no fue una imposición del Gobierno, ha sido una decisión de los grupos de la Cámara. La actuación de los grupos me merece una valoración muy alta, que varios grupos de esta Cámara nos pusieramos de acuerdo en hacer una proposición de ley en un tema tan difícil y delicado como era la reforma

del Código Penal me parece que dice mucho a favor de todos los que han participado en ello. Lástima que ustedes no hayan podido estar.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, como es la última sesión de esta Comisión se nos están repartiendo —y está aquí Ana Ferrer, que es la directora del observatorio y creo que también debemos felicitar la labor que el mismo ha desarrollado— unas estadísticas que indican cifras, pero detrás de cada cifra hay una persona. Las cifras nos señalan que en el año 2006 hubo en el Estado español más de 4.000 personas fallecidas en accidentes de tráfico. No hablemos de los miles y miles de lesionados, de personas que van con la mochila de por vida como consecuencia de un accidente de tráfico. Por eso yo creo que el problema está aquí, es un problema de Estado, más de 4.000 personas nos da una media en el año 2006 de más de once fallecidos por día, con lo cual, poniendo esto en perspectiva, nos

queda mucho por hacer. Yo pediría menos autocomplacencia colectiva. Se ha trabajado, pero nos queda mucho por hacer. Por tanto, yo pediría en esta última Comisión un recuerdo a esas víctimas y que la sesión de hoy de esta Comisión fuera un punto y aparte, pero no un punto y final, porque queda mucho por hacer. Sería oportuno que los que estén en la próxima legislatura retomaran el camino que hemos iniciado. Yo quiero agradecer a todos este clima de consenso que hay en la Comisión y espero —creo que el director general de Tráfico también participa de esta complicidad— que seamos capaces de avanzar en el consenso en lo que debería ser un pacto de Estado que incluya a todos y que nos permita disminuir estas cifras que deben hacernos reflexionar a todos. Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las once y treinta y cinco minutos de la mañana.

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**