



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2011

IX Legislatura

Núm. 739

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 20

celebrada el miércoles 23 de marzo de 2011

Página

ORDEN DEL DÍA:

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

- | | |
|--|----|
| — Las nuevas medidas contenidas en la estrategia de seguridad vial 2011-2020. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/001454.) | 2 |
| — Las razones que han aconsejado la prórroga del contrato de concesión de los cursos de sensibilización y reeducación vial el pasado mes de diciembre. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/001418.) | 14 |

Se abre la sesión a las cuatro y treinta y cinco minutos de la tarde.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO (NAVARRO OLIVELLA), PARA INFORMAR SOBRE:

— LAS NUEVAS MEDIDAS CONTENIDAS EN LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/001454.)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder al inicio de la Comisión de Seguridad Vial en la que nos acompaña y nos honra el director general de Tráfico, cuya presencia aquí nos gustaría que fuera más recurrente, pero quizás otras obligaciones y la hiperactividad de su función le impide que nos acompañe con más frecuencia. Las dos comparecencias son importantes. Hay una primera referida a la información relativa a las nuevas medidas contenidas en la estrategia de seguridad vial 2011-2020, tema de gran relevancia por razones coyunturales y también, probablemente, estructurales.

Vamos a proceder a darle la palabra al director general de Tráfico para acometer y explicitar la materia relativa a la primera comparecencia sobre la estrategia de seguridad vial entre los años 2011 y 2020.

Señor director general de Tráfico, tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): A mí también me gustaría comparecer con más frecuencia en la Comisión, pero probablemente el mucho trabajo que tiene también dificulta que encontremos espacios compartidos para reunirnos unos y otros.

Vengo a presentarles la estrategia de seguridad vial 2011-2020. Es la primera presentación pública de la estrategia después de su validación en el Consejo de Ministros el pasado 25 de febrero. He querido venir aquí para entregarles la documentación y explicarles su contenido básico o esencial. Viene a ser la hoja de ruta de la política de seguridad vial para los próximos años. Voy a entrar en los antecedentes. En el año 2004 el Gobierno pone en la agenda política la seguridad vial. Hay una comparecencia del ministro del Interior el 28 de junio de 2004 en la que expone ante sus señorías las líneas básicas sobre qué es lo que se piensa hacer para hacer frente a los accidentes de tráfico y a sus consecuencias. La política de seguridad vial descansa en un discurso coherente, en unas medidas para dar credibilidad al discurso y en la movilización de la sociedad. Recuerdo alguna de las medidas. En 2004 se creó el Observatorio Nacional de Seguridad Vial. El año 2005 fue un año importante para la seguridad vial: en el mes de junio se presenta el Plan de instalación de radares fijos; el 19 de julio ustedes aquí aprueban la Ley del permiso de conducir por puntos, y el 27 de octubre de 2005 se aprueba el Plan estratégico de seguridad vial 2005-2008. Luego

viene la creación del fiscal de sala coordinador, la modificación del Código Penal, la Ley de modificación del procedimiento sancionador, pero quiero llamar la atención sobre el plan estratégico de seguridad vial 2005-2008, que es el documento de referencia.

Teníamos los antecedentes del País Vasco y de Cataluña, ellos sí que tenían un plan estratégico plurianual. Se elaboró siguiendo las recomendaciones de la Unión Europea, que nos decía: no se dispersen, no valen las iniciativas aisladas; márchense ustedes unos objetivos e identifiquen las acciones para poder conseguir aquellos objetivos. Y aquel plan 2005-2008 se inspiró en el Programa de acción europea de seguridad vial del año 2003. Hemos hecho un balance del plan 2005-2008. Es un buen ejercicio cuando uno cierra hacer un balance. Recuerdo alguna pregunta parlamentaria sobre si teníamos un balance o sobre si íbamos a hacerlo. Está hecho, se lo hemos traído y se lo han entregado. Hay un documento, que es el balance del plan 2005-2008 de seguridad vial. Fue este plan el que nos permitió obtener unos resultados que ustedes ya conocen, que fue alcanzar el ambicioso objetivo de la Unión Europea de reducir a la mitad los fallecidos por accidente de tráfico en el horizonte 2010. ¿Por qué hemos esperado a hacerlo hasta 2010? En primer lugar, porque hemos aprendido que tan importante como el final es el camino, y creo que ha valido la pena haber pasado dos años trabajando para poder llegar a este documento. Insisto, hay un proceso de consulta y de participación que creemos que es importante y que vale la pena hacerlo y hacerlo con tranquilidad. En segundo lugar, porque queríamos estar alineados con la Unión Europea. Sabíamos que la Unión Europea trabajaba un documento guía. No lo aprobó hasta julio de 2010 y estamos esperando el documento de la Unión Europea para ir alineados con el trabajo de la Comisión Europea. ¿Por qué 2011-2020? Porque queríamos estar alineados con la Unión Europea, ya que el documento que sacó era: Orientaciones para la política de seguridad vial en Europa para el periodo 2011-2020.

Estrategia de seguridad vial 2011-2020. Primero, se enmarca dentro del concepto de movilidad sostenible. Hemos aprendido que la condición previa indispensable para una buena política de seguridad vial es una buena política de movilidad. Si la movilidad va bien la seguridad vial puede ir bien, pero si la movilidad no va bien la seguridad vial no va a ir nunca bien. El camino hacia una movilidad sostenible descansa sobre cinco ejes. La movilidad tiene que ser ecológica, segura, universal, competitiva y saludable. Es uno de los elementos en los que se enmarca la estrategia dentro de todo el concepto de movilidad sostenible. La estrategia tiene un carácter transversal y, en consecuencia, debe estar integrada o alineada con las restantes políticas. Encontrarán la referencia de que está integrada dentro del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, PEIT; de la estrategia española de movilidad sostenible; de la estrategia española de seguridad y salud en el trabajo; de la estrategia española de ahorro y eficiencia energética, entre otras,

para dar coherencia al sistema. La seguridad vial es un elemento de un amplio abanico transversal de política.

¿Cuál ha sido el punto de partida para la elaboración? Primero, la experiencia adquirida en estos últimos años. Segundo, el balance del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008. Tercero, el documento de la Comisión Europea: Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial para el periodo 2011-2020. Insisto, está aprobado por la Comisión en julio de 2010. Cuarto, las estrategias de Suecia, Reino Unido y Australia. Vinieron a la Dirección General de Tráfico los responsables de estos tres países para explicarnos sus estrategias de seguridad vial. Y, finalmente estudios e investigaciones en materia de seguridad vial y el diagnóstico que había de la seguridad vial en España.

Entro ahora en el diagnóstico de la seguridad vial en España a grandes trazos. Simplificándolo —luego entraremos en más detalles—, en España tenemos 600 motoristas fallecidos al año: 400 en carretera y 200 en ciudad. Tenemos 500 fallecidos por atropello al año: 200 en carretera y 300 en nuestras ciudades. Tenemos 500 fallecidos por salidas de la vía: carretera convencional y salidas de la vía. Tenemos 250 fallecidos por choque frontal y 300 fallecidos en desplazamientos relacionados con el trabajo: 200 al ir o al volver y 100 dentro de la jornada. ¿Cuál ha sido el enfoque que hemos dado a la estrategia? Identificación de prioridades, es decir, qué colectivos y qué temas considerábamos estratégicos. Yo diría que es un planteamiento novedoso porque ya no era al por mayor, sino que teníamos que identificar colectivos y temas estratégicos. Primero, protección de los colectivos más vulnerables. Niños menores de 14 años: en nuestro país tenemos 60 fallecidos al año, 30 como pasajeros y 30 por atropello en ciudad. De aquí viene que queramos cero fallecidos sin sistema de retención infantil. Necesitamos ir al objetivo de cero fallecidos sin sistema de retención infantil y queremos entornos y trayectos escolares seguros. Hay un proyecto de camino escolar seguro, que se centra en esos 30 atropellos que tenemos en ciudad. Jóvenes de entre 15 y 24 años: 400 fallecidos al año, 300 en carretera y 100 en ciudad. Queremos mejorar la capacitación de los conductores jóvenes, con conducción acompañada, acceso progresivo a la conducción, mejorar la exigencia y preparación, y trabajar el ocio nocturno. Queremos reducir en un 25 por ciento los jóvenes fallecidos en fin de semana. Mayores de 65 años: tenemos 500 fallecidos al año, 300 en la carretera y 200 en zona urbana; la mayoría por atropello en zona urbana. Necesitamos mejorar el seguimiento de las capacidades para conducir de los mayores. Queremos una mayor implicación de los profesionales sanitarios en el seguimiento de las capacidades de los mayores para conducir y espacios seguros para moverse en la ciudad para la gente mayor. Ciclistas: hay 50 fallecidos al año, 40 en carretera y 10 en ciudad. ¿Qué objetivo nos hemos marcado? Queremos un millón más de ciclistas diarios sin que se incremente su tasa de

mortalidad. En estos momentos está alrededor de dos millones de uso diario de bicicleta. Queremos promoverlo, sin que se incremente la tasa de mortalidad. Asimismo, revisar el reglamento de circulación, con una nueva sección dedicada a la circulación de las bicicletas.

Zona urbana. Tenemos en nuestras ciudades 600 fallecidos al año, 275 por atropello, 200 motoristas, 100 en turismo y 13 en bicicleta. Planes de movilidad urbana sostenible y segura. Hacia esto hemos de ir. Objetivo: Cero fallecidos en turismo en zona urbana. Si en las ciudades la gente respeta los límites de velocidad en turismo y utiliza en cinturón de seguridad, podrá haber choques y algunas lesiones, pero no tiene por qué haber ningún fallecido. Mejorar la seguridad de los desplazamientos en moto. Tenemos 600 motoristas fallecidos al año en nuestro país, 400 en carretera y 200 en zona urbana. Necesitamos promover comportamientos más seguros para los motoristas; mejorar la convivencia de las motos con los otros usuarios de la vía pública o de los otros usuarios de la vía pública con las motos y diseños más seguros para los motoristas. Hay un objetivo del 20 por ciento menos de motoristas fallecidos y heridos graves en la primera fase del desarrollo del plan. Mejorar la seguridad en las carreteras convencionales. En las carreteras convencionales tenemos 550 fallecidos por salida desde la vía y 250 fallecidos por colisión frontal. Vamos a tener que mejorar la seguridad para evitar las salidas de la vía. Necesitamos más valla protectora, tener limpias las laderas para evitar que en la salida de la vía en la colisión con cualquier obstáculo se transforme en accidente mortal. Desde luego, hay que reducir los riesgos por adelantamiento. Hay algunas iniciativas para intentar hasta donde sea posible reducir el riesgo por adelantamiento, que es el que comporta o el que está detrás del choque frontal. En la primera fase tenemos el objetivo del 30 por ciento menos de fallecidos por salida de la vía en carretera convencional. Mejorar la seguridad de los desplazamientos relacionados con el trabajo. Se lo decía antes: 300 fallecidos, 200 al ir o al volver del trabajo y 100 durante la jornada de trabajo. Aquí hay que incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas, y me remito a la proposición no de ley que ustedes aprobaron el 15 de febrero, en la que establecen la hoja de ruta para afrontar los accidentes de trabajo relacionados con el tráfico. Tenemos también 300 fallecidos en furgoneta al año, 250 en la carretera y 50 en la ciudad. Necesitamos mejorar el conocimiento de las furgonetas, por lo que hemos encargado un estudio para conocer en profundidad todo lo que rodea al tema de las furgonetas. En la primera fase existe el objetivo del 30 por ciento menos de fallecidos en accidente in itinere.

Mejorar los comportamientos de los conductores relacionados con alcohol y drogas. Les recuerdo que hay más de 100.000 positivos por alcoholemia en controles de la agrupación de tráfico de la Guardia Civil al año. Tenemos un 21 por ciento de conductores fallecidos en

cuya autopsia aparece alcoholemia. Es verdad que hemos hecho un gran esfuerzo y hemos bajado del 4,2 por ciento al 1,8 por ciento de positivos en controles preventivos de alcoholemia. Objetivo: Hay que bajar del 1 por ciento de positivos en los controles preventivos de alcoholemia y, desde luego, incrementar, extender y generalizar los controles de drogas. Velocidad. Quédense con la idea de turismos que superan en 20 kilómetros por hora el límite de velocidad. El 12 por ciento de los turismos que circulan por autopista supera en más de 20 kilómetros por hora el límite de velocidad, el 7 por ciento en autovía y el 15 por ciento en carretera convencional. Objetivo: Hay que reducir en un 50 por ciento el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 kilómetros por hora.

Participación de agentes públicos y privados. La estrategia es el resultado de catorce grupos de trabajo creados en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial, con más de 90 participantes públicos y privados de sectores afectados. Las reuniones se fueron realizando a lo largo de todo un año, y estos grupos de trabajo son los que identificaron los problemas y propusieron las posibles medidas o acciones. Objetivos: El marco conceptual de la estrategia es que los ciudadanos tienen derecho a un sistema seguro de movilidad, en el que todos, ciudadanos y agentes implicados, tienen su responsabilidad. La estrategia española se alinea con el objetivo establecido por la Comisión Europea de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para el año 2020.

Área de actuaciones y medidas. Las medidas se han organizado en las once áreas clásicas de los planes estratégicos. Son 172 medidas o acciones agrupadas en once áreas de actuación. En educación y formación el objetivo es potenciar el comportamiento cívico, responsable y seguro de los usuarios de la vía. Son trece actuaciones orientadas al entorno escolar, acceso a la conducción y actualización de conocimiento. Comunicación. Su objetivo es informar e involucrar a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial. Son veinticuatro actuaciones con campañas de información e implicación de la sociedad civil. Norma y su cumplimiento. Objetivo: consolidar el cambio de comportamientos de los usuarios mediante el cumplimiento de la norma. Hay veinte actuaciones de reforma normativa, vigilancia y control de la disciplina y mejorar las herramientas para el cumplimiento de la norma. Salud y seguridad vial. Su objetivo es mejorar las actitudes de la conducción, con diez actuaciones que abarcan las aptitudes de los conductores y la implicación de los profesionales sanitarios. Vehículos. Objetivo: Vehículos equipados con más y mejores elementos de seguridad. Hay doce actuaciones entre información técnica del vehículo, vehículo más sostenible, vehículo más seguro. Infraestructura e ITS. Hay que lograr carreteras más seguras que ayuden al conductor y aprovechar las nuevas tecnologías para evitar el fallo humano y, en caso de que se produzca, limitar sus consecuencias. Son veintiséis

actuaciones orientadas a la mejora de la información sobre la seguridad de las infraestructuras, la explotación y conservación de carreteras con criterios de seguridad vial, diseño seguro de infraestructuras y sistemas inteligentes en transporte y gestión de tráfico.

Zona urbana. Objetivo: Conseguir movilidad segura de los usuarios más vulnerables. Son veintitrés actuaciones entre movilidad urbana sostenible y segura, diseño urbano con seguridad vial y disciplina en el ámbito urbano. Empresa y transporte profesional. El objetivo está en reducir los riesgos en los desplazamientos relacionados con el trabajo, con dieciséis actuaciones. Víctimas. Objetivo: Apoyar a las personas afectadas en los accidentes de tráfico. Hay once actuaciones relacionadas con la atención en el accidente, después del accidente y asociaciones de víctimas. Investigación y gestión del conocimiento. Necesitamos como objetivo más y mejor información para proporcionar un tratamiento eficaz a los problemas de seguridad vial. Son once actuaciones en torno a estadísticas, indicadores e investigación. Por último, coordinación y participación de la sociedad civil, coordinación y colaboración con administraciones autonómicas y locales, coordinación ministerios y acción internacional.

Validación. La estrategia de seguridad vial fue informada por el pleno del Consejo Superior de Seguridad Vial en su reunión de 23 de noviembre de 2010. Ha sido validada por acuerdo del Consejo de Ministros el 25 de febrero de 2011 y el propio acuerdo de Consejo de Ministros dice que en el año 2015 se procederá a la revisión de los objetivos y de las medidas. En desarrollo de la propia estrategia el mismo Consejo de Ministros, en su reunión del 25 de febrero, aprobó un acuerdo de medidas especiales de seguridad vial para el año 2011. Son veintitrés medidas que, en aplicación del plan, debemos implementar a lo largo del año 2011.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general de Tráfico. Quiero agradecerle el carácter sucinto, concreto y específico de las medidas propuestas por el ministerio que seguramente han estimulado la creatividad de los portavoces aquí presentes. A estos efectos, dada la austeridad o pulcritud de sus reflexiones vamos a ceder la palabra a los distintos portavoces para que complementen lo que usted, seguramente con pertinencia, ha querido decir.

A estos efectos tiene la palabra el señor Canet.

El señor **CANET I COMA**: Intervendré brevísimamente porque en realidad ahora el señor director general —aunque no lo parezca— nos acaba de pasar bastantes deberes. Solamente haré dos apuntes, el primero para felicitarle porque soy de los portavoces seguramente más insistentes en quejarme —de la mejor manera que puedo y sé— en las comparecencias de los cargos públicos porque no suele ser habitual que se dé un material con el cual seguir la exposición que se nos está brindando, por tanto creo que esto es de agradecer, sobre todo

cuando hay muchas cifras o comentarios de cifras; como se dice en estos casos, ojalá cunda el ejemplo y algún día consigamos que en las comparecencias podamos disponer de material, al menos durante la comparecencia. Lo ideal, rizando el rizo de la perfección, sería disponer de ello un poco antes pero, insisto, visto el contexto, quedo agradecido al máximo de tener ese material.

En cuanto al contenido, como creo que hemos que estudiar tranquilamente lo que se nos ha explicado, solamente haré una pregunta que se me ha formulado por diferentes colectivos y sencillamente se la traslado: si en las futuras modificaciones reglamentarias en el caso de los ciclistas y de los denominados remolques para bicicletas tienen previsión de una concreción clara del tema y de resolver una petición que creo afecta a bastantes colectivos no solamente a los de ciclistas.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, quiero agradecer una vez más la presencia del director general de Tráfico, señor Pere Navarro, en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, que de hecho es su Comisión; algunas veces va a Interior por presupuestos, pero su Comisión es esta. También quiero agradecerle, como decía el señor Canet, la aportación de datos, pero, más allá de los datos pro futuro —el futuro, señor Pere Navarro, es bienintencionado siempre—, quiero referirme a un apartado de su comparecencia. Al inicio ha hablado del pasado y ha hecho balance. Todo es muy complicado siempre y manejando cifras también lo es; si nos retrotraemos al año 2004, cuando usted inició sus responsabilidades en materia de tráfico y seguridad vial, seguro que cuando llegó al viejo edificio de la DGT todo era muy difícil, todos los cambios eran difíciles de acometer y aún así usted le puso ilusión, empeño, ganas, contó también con la complicidad de este Parlamento, de esta Comisión y de muchos agentes sociales que le impulsaban a ello y conseguimos —en plural— poner la seguridad vial en el mapa de los temas, que fuera más allá de una estadística de cuántos han muerto este fin de semana, como si fuera un factor rutina. Se hablaba de las causas, de los problemas y de qué hacer para prevenir. Y seguro que ha habido aciertos y errores, como en todo, pero el balance no puede más que ser positivo y por tanto debemos agradecerle a usted y agradecerlos a todos el hecho de que el balance final pueda ser positivo. Doña Ana Ferrer, del observatorio, nos hace excelentes muestras estadísticas —porque los datos están para ser leídos y ser puestos en contexto— y en la última publicación, que no conocía pero que se nos ha entregado hoy aquí en la Comisión, vemos la situación de España en relación con Europa en el año 2003. Recuerdo perfectamente esa situación en el año 2003 porque era cuando aún no se había creado la Comisión, la íbamos a crear y nos interesaban las cifras. La media de España en cuanto a muertos por millón de población era de 128;

la media de la Unión Europea era de 103. Por tanto, nosotros estábamos entre los países con más fallecidos por millón de habitantes. Estábamos por encima de Eslovenia, de Estonia, de Eslovaquia, estábamos en el pelotón —si me lo permite— de los que sacábamos mala nota, en argot educativo necesita mejorar; pues sí, necesitábamos mejorar y mucho. Hoy seguimos necesitando mejorar porque nunca podemos estar satisfechos de las cifras pero, según las últimas cifras oficiales que arroja la memoria, antes estábamos muy por encima de la media de la Unión Europea y ahora la media de la Unión Europea es de 69 muertos por millón de habitantes. Por tanto, también la media de la Unión Europea ha bajado, pero a esa bajada ha contribuido muchísimo España con unas cifras que ahora están en 59. De 128 que teníamos en 2003 a 59; es decir, no únicamente hemos conseguido ese objetivo de bajar a más de la mitad —que parecía imposible cuando se empezó— sino que incluso hemos conseguido bajar más de esa mitad, de ese 50 por ciento. En términos comparativos son unas cifras —aunque nunca hablaremos de éxito mientras sigamos hablando de personas que tienen accidentes, que fallecen, que tienen heridas graves a veces de por vida— cuyo balance nunca podremos decir que es negativo. Por tanto, primer aspecto: gratitud porque razonablemente las medidas —con aciertos y errores— han contribuido sin duda a que el número de accidentes haya sido menor. Ello ha sido posible por el consenso de este Parlamento respecto al permiso por puntos —no es usual tener gran consenso en esa medida—; consenso también en las últimas reformas del Código Penal o en la última modificación de la Ley de Tráfico; la agrupación de tráfico de la Guardia Civil, las policías autonómicas, y campañas en el ámbito de los medios de comunicación que han contribuido a una mayor sensibilización. Todo ello, en su conjunto, ha contribuido a remar en la misma dirección, y con la ayuda inestimable de los medios de comunicación, prensa escrita, radio, que de alguna manera han contribuido también a lanzar mensajes de seguridad vial, cosa que antes no se hacía de la misma manera ni con la misma intensidad; todo ayuda sin duda.

Por tanto, primer aspecto: camino recorrido; segundo aspecto: medidas de futuro. Se lo decía al inicio, nadie sabe cómo vamos a evolucionar y es difícil pensar que podremos evolucionar con el mismo porcentaje porque si hiciéramos lo mismo llegaríamos a más del cien por cien; ahora hemos superado más del 50 por ciento en la reducción, pero no podríamos volver a superar más del 50 por ciento porque sería superar el cien por cien y eso es imposible. Siempre, lamentablemente, va a haber accidentes, va a haber heridos y algún fallecido tendremos en nuestras carreteras, pero en nuestra intención está evitar el máximo posible. De ahí que le damos apoyo a las medidas que hoy nos expone, sabiendo que deberemos concretarlas sector por sector, ámbito a ámbito y poniendo sobre todo sentido común. Ya hablaremos después, en la otra comparecencia, de algunas medidas que nosotros entendemos que son alejadas del sentido

común en materia de velocidades y que no siempre pueden ser oportunas a la vista del mensaje global de seguridad vial que debemos implementar. Pero sí le quería preguntar un aspecto de ese plan de futuro 2011-2020. ¿Qué previsión tiene para desde la DGT intentar convencer a los responsables en materia de educación de que la educación vial sea una asignatura de las obligadas en el currículum escolar? Aunque sean solo dos trimestres en la formación, pero que por lo menos cada uno de nuestros alumnos en su fase obligatoria de escolarización tuviera que reflexionar en positivo y no solo aprender señales o hacer un cursillo con la guardia urbana de turno, aunque esté muy bien y se lo agradecemos también. No se trata de eso. Se trata de educación vial. Sabemos de lo que estamos hablando, y sería positivo, dado que los accidentes de tráfico siguen siendo una causa importante de mortalidad en nuestros jóvenes, que en esa fase de escolarización obligatoria tuvieran la necesidad de pasar esa asignatura. ¿Qué se piensa hacer desde la DGT para convencer? Sé que no es cosa de la DGT el hecho de que esa educación vial no sea parte de nuestro currículum escolar, pero podríamos ayudar haciendo pedagogía. Nos gustaría conocer sus planes al respecto.

Ha citado la conducción acompañada. En ese plan de futuro, como ya incluye el año 2011, incluye lo que queda de legislatura. Nos gustaría conocer si se va a implementar en esta legislatura la conducción acompañada. Si es así, cuándo, cómo, de qué manera, con qué requisitos, en qué espacio temporal y con qué consenso. Es un aspecto que nos gustaría conocer.

Otro aspecto en el que la DGT puede colaborar de manera decisiva aunque la DGT no es titular de las vías, que son las comunidades autónomas, las diputaciones, el Ministerio de Fomento o los municipios, es en la recopilación de datos del observatorio; puede ayudarnos a descifrar mejor los tramos donde se producen más accidentes para que el titular de la vía tome medidas y pueda evaluar lo que está pasando en cada uno de ellos y actuar. Le pedimos también al director general de Tráfico que nos ayude a que muevan ficha los gobiernos para eliminar aquellos tramos que sabemos que son peligrosos. Quizás los presupuestos y el déficit público no nos van a permitir hacer el tramo nuevo, no siempre va a ser posible, seamos realistas, pero en ocasiones una buena señalización y medidas que ayuden como, por ejemplo, poniendo un radar en ese tramo peligroso anunciando antes que hay un radar, para el conductor es una ayuda y se lo piensa dos veces porque no quiere ser multado. Quizá esa mera existencia del radar nos puede ayudar. Sabe, señor Navarro, que los radares, lamentablemente, siguen poniéndose en ocasiones donde más fácil es instalarlos, pero no donde serían más útiles. Donde es más fácil ponerlos es en vías de gran capacidad, pero no son las más peligrosas, y el conductor tiene la sensación de que van a cazarlo. Este no es el objetivo que deberíamos tener en materia de seguridad vial.

Termino con dos reflexiones. Es una vergüenza, señor Navarro, lo que está pasando. Estoy convencido de que usted no es el culpable, pero sí lo es su Gobierno. Una diputada que no está ya en esta legislatura —me refiero a la pasada legislatura pero estaba gobernando el Grupo Parlamentario Socialista—, doña Esperanza Farrera, presentó una proposición no de ley pidiendo los rotativos de color azul, las señales luminosas, para todos los vehículos de emergencia. Hoy seguimos teniendo esos vehículos de emergencia (los bomberos, las ambulancias, etcétera) sin ese rotativo azul. Es una medida que se ha aprobado en este Parlamento y que se ha vuelto a pedir en varias comparecencias, pero ustedes no hacen nada. Siguen aprobando reglamentos en donde se podría obviar este aspecto y seguimos con ese problema del que se quejan colectivos como el de los bomberos. Si se ha aprobado en esta Cámara, deberíamos cumplirlo.

Ultima reflexión. Ciclomotores. Nosotros hemos sido críticos cuando se subió la edad de los 14 a los 15 años. Además de subir la edad se exige un examen teórico de acuerdo con la directiva europea y un examen práctico. Todo el contexto aleja a un joven que quiera comprarse un ciclomotor, se espera un año y se va a una moto de mayor cilindrada, lo que para el sector es importante por la crisis que produce y también es una pérdida de puestos de trabajo. Por tanto, sin soslayar la seguridad, le pediríamos que en el examen práctico para el ciclomotor se pudiera acreditar que se han hecho unas horas en la autoescuela o en un centro de conducción y que esto le pudiera valer. Existe otro aspecto, el de los cuadríciclos. Uno quiere sacarse el permiso para llevar un cuadríciclo, pero no se puede examinar porque no hay cuadríciclos en el sitio donde se hacen los exámenes prácticos y, al final, no se venden cuadríciclos. Es toda una rueda y cada vez que le damos una vuelta nos quedan temas por resolver.

Por último, algunos que tenemos hijos que, por suerte, se han sacado ya el permiso de conducción, pero cuando ves al chaval que se va a examinar y repasas el tipo de test que se les exige, dices: no puede ser que este test sea el más adecuado para sacarse el permiso de conducir, con preguntas trampas, con preguntas que a veces, como cambiamos la normativa, ni el profesor sabe cuál es la respuesta correcta. Pongamos un poco de sentido común a ese tipo de exámenes que todos deben pasar para que sean exámenes útiles. No sé si María Eugenia Quetglas, que es la jefa de prensa de *Convergència i Unió* nos está siguiendo ahora, pero ella, como tantos otros que se están examinando de prácticas y que han superado ya otro examen, saben lo arbitrario que es en ocasiones saber si tras esa práctica consigues o no el apto, y que pocos medios de control existen para impugnarlo. Demos también una vuelta para ver de qué forma aplicamos unos criterios para que el examinador dé, finalmente, un apto o no, qué tiempo se le exige y si esto es caprichoso o no. En ocasiones parece que se alarga el examen hasta que el futuro conductor pueda cometer una pequeña infracción para no dar el permiso ese día; en ocasiones se

puede ventilar el tema en cinco minutos. No hay un criterio objetivo. Muchos alumnos se quejan. No hay un control efectivo de lo que ha pasado en el momento del examen práctico. Deberíamos poner sentido común y modernidad, que falta nos hace en pleno siglo XXI. Nos gustaría que desde la DGT en este último año de legislatura aprovecharan para darle una vuelta a cómo se examinan nuestros futuros conductores. Una vez más, la colaboración de Convergència y Unió en todos los temas de seguridad vial.

El señor **PRESIDENTE**: Rogaría a los portavoces que no realizaran reflexiones vinculándolas a personas que no están presentes en la Comisión y que no están en condiciones de usar un turno por alusiones o de poder matizar sus reflexiones.

Señor Souviron tiene la palabra.

El señor **SOUVIRON GARCÍA**: Señor director general, comparece a iniciativa propia para informar de las nuevas medidas contenidas en la estrategia de seguridad vial 2011-2020, y lo que viene es a plantearnos un debate imposible. Para que fuera posible hacer este debate con cierto rigor, tendríamos que haber conocido estos documentos antes. Es muy difícil que podamos desde reseñas del Consejo de Ministros o de lo que usted ha dicho aquí hoy plantear un debate serio, sereno y profundo sobre el asunto que nos trae. Por tanto, me voy a referir a algunas cosas que ha dicho, porque para hacerlo como tiene que ser tendremos que tener otra comparecencia donde volvamos a hablar en profundidad de lo que teóricamente tendríamos que solventar hoy.

Ha llegado usted con la moral alta. Viene a decirnos que este es un asunto que aparece en la agenda política en el año 2004. Es una especie de adanismo del que siempre hay que huir. Recuerdo que en el año 2002, precisamente en esta casa, en la Comisión de Justicia e Interior —hay por aquí algún diputado y alguna diputada que hicieron un trabajo importantísimo en aquella ponencia, en la que yo situé el pilar de lo que luego ha sido la nueva cultura de seguridad vial—, ya empezaron a trabajar en esta materia y, como consecuencia, en el año 2004 todos los partidos políticos que concurrieron a las elecciones llevaban en sus programas electorales medidas de seguridad vial. Por tanto, esto, señor director general, viene de antes. Comprendo que tenga una tentación de apuntarse algunos tantos, pero vamos a poner las cosas en su sitio y, desde luego, vamos a recordar a otros directores de tráfico, que hicieron lo que pudieron, algunos bien. El descenso de víctimas no empieza en 2004, sino mucho antes; va descendiendo desde el año 2000 y hay un repunte a finales de 2004, que, si le parece bien, nos lo repartimos entre los dos porque, claro, ustedes llegaron antes del mes de junio al Gobierno. Conviene, pues, para poner las cosas en su sitio, empezar por ahí.

Nos trae el tan añorado balance de evaluación del Plan estratégico 2005-2008 el 23 de marzo del año 2011.

Desde luego, doy por hecho que el mismo ha sido muy meditado porque han pasado tres años. Tres años para hacer un balance, tres años con un hueco y sin plan estratégico, que usted ha intentado explicar como buenamente ha podido. Lo cierto es que, efectivamente, yo también soy muy de Kavafis y creo que el camino muchas veces es más importante que el destino, pero para hacer el camino conviene tener una brújula y no ir dando palos de ciego y confundiendo por trochas y veredas. Por tanto, esto de que hayamos estado desde 2008 hasta este momento sin una estrategia, más que en el haber de que hemos estado estudiando sesudamente, debe estar en el deber de este Gobierno. Las cosas como son. Viene usted por fin con la estrategia, una estrategia que debe ser estupenda porque desde luego es carísima. Nos ha costado 700.000 euros cuando podían haberlo hecho perfectamente los técnicos de la Dirección General de Tráfico, que son estupendos. Hubiéramos tardado menos y nos hubiera salido mucho más barato, pero el problema surge cuando no se confía en los técnicos que uno tiene en su propia casa e incluso se los trata con un cierto desdén, produciéndose —perdóneme usted que haga un paréntesis— episodios tan lamentables como el de Palencia, donde usted, con más bravuconería que bravura, sale en defensa del fuerte frente al débil y se carga al jefe de Palencia cuando le faltaban unos días para jubilarse. La verdad es que eso de que las faltas de respeto se producen del inferior al superior y no del superior al inferior, en este caso queda muy en entredicho. Desde luego, la carta del director de Palencia era muy cortés y la de la señora subdirectora general dejaba mucho que desear. Le recomiendo que mire usted a su alrededor porque tiene unos técnicos espléndidos en la casa y probablemente nos hubiéramos ahorrado algún dinero.

Entrando en algunas de las cosas que ha dicho, un millón de ciclistas más diarios sin que se incremente la tasa de mortalidad, no sé si hacerle la ola, porque este es un desiderátum fantástico. No sé si después de los parches en las señales de tráfico para bajar el límite de velocidad vamos a aportar entre los utensilios a la seguridad vial las gomas de borrar. Vamos a tener que borrar las ciudades y hacerlas de nuevo porque tenemos las ciudades que tenemos. Sería mucho más razonable que planteáramos que en los futuros planes urbanísticos que se aprueben a partir de este momento se cuente con la movilidad de una vez por todas en las ciudades, que se plantee de cara al futuro que esto pueda ser así. Y estamos de acuerdo con que haya carriles bici, pero no me diga usted que va a poner un millón de ciclistas más en las ciudades —en las carreteras lo veo más complicado, habría que hacer muchas piernas— teniendo en cuenta el estado actual de la situación. Hay que tener las mejores intenciones y la mejor voluntad, pero seamos realistas, señor director general. Y seamos realistas también cuando hablamos de los motoristas. Que se mejore el comportamiento de los motoristas. ¡Hombre!, y la respuesta de las infraestructuras. No se trata de que, como en vísperas de la anterior campaña electoral, ustedes

hagan un plan para moteros y motoristas, que luego hay que oírlos, porque no se cumplió de ninguna manera, era un panfleto electoral. Ahora estamos otra vez en las mismas, recuerde usted eso de los guardarraíles o hable usted con algún motero, que se lo recordará con pelos y señales.

Ha hablado usted de la velocidad, de intentar reducir un porcentaje de velocidad, pero ¿con respecto a qué señales? ¿A las señales que se ponen por razones de consumo energético o a las señales que tienen que ver con la seguridad vial? Porque esto de las señales es poco serio. No sé cómo usted, que tiene la responsabilidad de la seguridad vial, no ha reaccionado frente al disparate del 120-110, al parcheo de las señales. ¿No habíamos quedado en que las señales tenían que estar homologadas y con el distintivo europeo, que son fundamentales, que tienen que estar en el mejor estado y que tienen que verse suficientemente? Eso de que se vayan poniendo parches, el dos por el uno, que se vea más fuerte por la reflexión el uno que el dos y cosas por el estilo no está a favor de la seguridad vial. Antes de plantearnos esas cosas, hay que defender por lo menos el statu quo, la situación en la que estamos, no empeorarla y no bendecir que empeore.

Ha manifestado que en 2015 habría que hacer una revisión. ¿Y por qué? ¿Por qué a mitad del recorrido? ¿Por qué el documento no tiene su propio elemento interno para que haya una auditoría permanente, para que cada año como mucho podamos citarnos en esta Comisión y repasar cómo está la cuestión? Eso de la prueba-error que ha movido el mundo a través de la ciencia sería sin ninguna duda mucho más útil en esta materia de seguridad vial, pues podríamos ir reaccionando sobre la marcha.

Como es mi obligación, le aseguro que me voy a leer con mucho detenimiento la estrategia de seguridad vial 2011-2020, le voy a echar un ojo a este documento que ya está pasado, el de la evaluación de 2005-2008, porque ya sé que no se cumplió ni el 40 por ciento de lo que estaba previsto y porque a la vista de los hechos sé que no ha servido ni siquiera como base para el nuevo plan estratégico, pues se hubiera ampliado inmediatamente y no habría habido que esperar cuatro años más, encargárselo a una consultora externa y pagar 700.000 euros por este documento. Es lo único que le puedo decir. Me gustaría entrar más a fondo, pero ya habrá ocasión. En este momento tengo la información que tengo, la que usted me ha facilitado.

El señor **PRESIDENTE:** Para acabar este turno de intervenciones, el señor Corcuera en nombre del Grupo Socialista tiene la palabra.

El señor **CORCUERA PLAZA:** Don Pere Navarro, director general de Tráfico, bienvenido a la Comisión de Seguridad Vial. Efectivamente, esta es su Comisión y estamos encantados de que esté usted aquí nuevamente y sabemos que usted también lo está.

Escuchando la última intervención del señor Souvirón, realmente me estaba retro trayendo a las actas del año 2004. Por aquello de la curiosidad, antes de esta comparecencia estuve revisando las actas de cuando usted, señor director general de Tráfico, presentó el Plan de seguridad vial 2005-2008 y las reflexiones que hacía el señor Souvirón eran las mismas. Decía que no había habido un plan, que había problemas internos dentro de la DGT, que eran objetivos imposibles de cumplir, una realidad que después el tiempo ha demostrado que no era tal como se estaba presentando. Incluso su jefe de filas, el señor Rajoy, tuvo que recordar a los españoles que las políticas de seguridad vial del Gobierno de España eran un ejemplo a seguir. Yo creo que algo se habrá hecho bien, señor Souvirón. Es justo reconocer que durante estos últimos años se han dado pasos muy importantes en la buena línea. Conviene recordarlo. Es cierto que los anteriores directores generales de tráfico también hicieron lo que pudieron y contribuyeron de la forma que pudieron, pero las cifras eran las que eran y ahora son las que son. Aunque el número de fallecidos siempre seguirá siendo demasiado elevado, la política de seguridad vial que ustedes están llevando a cabo está dando buenos resultados, señor Navarro. Basta solo repasar algunas de las cifras para corroborarlo. Como saben, 2010 ha sido el séptimo año consecutivo en el que se ha conseguido reducir el número de fallecidos en carretera. Si en 2004 fueron 4.000 las personas que perdieron la vida en las carreteras, el año pasado se redujo a tan solo 1.700. Estamos hablando de 2.300 fallecidos menos; estamos hablando de que se han salvado 2.300 vidas. Como saben también, y además varios portavoces y el propio director general de Tráfico lo han dicho, la Unión Europea propuso una reducción del 50 por ciento en la década 2001-2010, una propuesta que a priori parecía imposible de cumplir; parecían objetivos imposibles, pero con la combinación de políticas de control y concienciación ciudadana el descenso no solo se ha conseguido sino que incluso se ha rebasado, un 57 por ciento. Es una tasa de reducción por encima de la media de la Unión Europea. Posiblemente haya sido el único país en la Unión Europea que haya cumplido esos objetivos, imposibles de cumplir según algunos portavoces.

Señorías, hemos hablado mucho de cuáles han sido las claves de este éxito: la concienciación social; la participación de los medios de comunicación, que sin duda ha sido clave; el trabajo conjunto de la DGT con esta Comisión de Seguridad Vial; y también, cómo no, el trabajo de las asociaciones de víctimas y de la Fiscalía de Seguridad Vial. Pero es justo también reconocer que el elemento detonante fue que la seguridad vial se constituyera en una prioridad para el Gobierno en ese año 2004. Así, siguiendo las recomendaciones de la Unión Europea y las buenas experiencias de otros países, se marcaron objetivos concretos y se identificaron las acciones necesarias para conseguirlas. Fueron capaces ustedes, señor Navarro, de poner en marcha un plan

estratégico de carácter plurianual. Por fin existía una política de carácter plurianual, que además se ha demostrado exitosa. Durante estos años, tal como usted ha señalado, se ha ido construyendo un discurso coherente y tomando unas medidas que le han dado credibilidad a ese discurso. Los ciudadanos son conscientes de los problemas y son crecientemente conscientes también de que un comportamiento responsable en las carreteras permite solucionarlos, aunque sea parcialmente. Ante una situación de verdadero drama nacional, como era la que teníamos en esa época, era necesario tomar medidas de control. Así lo recomendaban además las experiencias de otros países. Era necesario corregir las conductas peligrosas para la seguridad vial y concienciar a los ciudadanos de las consecuencias negativas del uso irresponsable de los vehículos. Estas medidas, señorías, dieron sus frutos. Sería un error relajarlas o abandonarlas, pero es ahora el momento de incidir también en el entorno y abordar las políticas de medio y largo plazo. Por eso, desde el Grupo Parlamentario Socialista nos parece acertado que el nuevo plan estratégico que hoy nos han presentado se enmarque dentro del concepto de la movilidad sostenible y que tenga además un carácter transversal. Surgen nuevos ámbitos y colectivos de preocupación que el Plan estratégico 2001-2020 aborda entre sus objetivos. Ahora sabemos que era posible reducir esas cifras de siniestralidad, pero el paso del tiempo nos ha hecho ver la necesidad de abordar otras problemáticas, otros ámbitos también de preocupante siniestralidad; ámbitos que el plan estratégico recoge y que también han sido objeto de debate y estudio en esta Comisión, tal y como usted ha señalado, señor director general, como es el caso de la seguridad vial en el ámbito empresarial y en el entorno urbano. Créame, señor director general, cuando le aseguro que los diputados que formamos esta Comisión coincidimos y compartimos con usted la necesidad de abordar estos problemas. Es el momento de replantearse la movilidad y de proteger a los colectivos más vulnerables. Por eso nos gusta la música y la letra de este nuevo plan estratégico de seguridad vial. Aquí también nos dicen las estadísticas que tenemos un problema y hemos de abordarlo implicando a todos los actores que intervienen.

Señor Navarro, junto al plan estratégico se ha aprobado una serie de medidas, que usted también nos señalaba. Me gustaría que nos concretara alguna de ellas. El portavoz de *Convergència i Unió* hablaba de la conducción acompañada, y yo también quisiera saber algo más sobre eso. Sobre la orientación de las políticas europeas para el periodo 2011-2020 usted nos ha señalado que el plan se ha elaborado en consonancia con las mismas. Sin embargo, sorprende que nuevamente aparezca en ese plan europeo la reducción del 50 por ciento, cuando España, que ya lo ha conseguido, va a tener difícil volver a conseguirlo. También quisiera saber su opinión al respecto. Como decía, coincido con la mayoría de portavoces en que, después de una primera fase basada en la vigilancia y control de la disciplina, es el momento de

incidir en otros ámbitos. La formación, la comunicación y la prevención han de ser los protagonistas de esta nueva etapa. Frente a la actitud responsable de los conductores hay que responder mejorando la seguridad de los vehículos y las carreteras. Compartimos el objetivo de vehículos equipados con más y mejores elementos de seguridad y carreteras más seguras que ayuden al conductor a aprovechar esas tecnologías para evitar el fallo humano.

Señor director general, el Grupo Parlamentario Socialista se siente satisfecho con lo que ha expuesto usted aquí esta tarde. Seguimos en el buen camino, tal como lo demuestran las decenas de vidas que año tras año han conseguido salvar. Sabemos que habrá que esforzarse más, porque aún existen algunas asignaturas pendientes y en cualquier momento se puede producir ese esperado y temido efecto rebote. Puede contar con el apoyo de este grupo parlamentario porque el camino que ustedes han trazado es el camino que todos queremos seguir.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Navarro, tiene la palabra para responder a las preguntas que estime pertinentes y, en su caso, si es menester, contradecir algunas de las argumentaciones de los portavoces y hacer las matizaciones que usted considere oportunas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): No sé si lo he explicado bien. Esta es nuestra propuesta, son los posibles temas que ponemos sobre la mesa para todo este decenio, pero también son los temas por los que va a tener que moverse la Comisión dentro de este guión, porque son los que hay para el próximo decenio.

Señor Canet, nos vamos a encontrar todos en jornadas, mesas y congresos hablando sobre esta estrategia, por eso he querido traer toda la documentación, toda la que pueda, porque esto tiene largo recorrido. Nos vamos a encontrar en bastantes foros contrastando y haciendo juntos el camino que apunta la estrategia de seguridad vial. Bicicleta sí y carrito remolque de ciclistas. Tengo la impresión de que el Reglamento de Circulación que tenemos estaba hecho pensado sobre todo en el turismo, en el coche, y la bicicleta está contemplada como un estorbo. Se lo digo tal como lo veo. Ahora estamos intentando revisar todo el Reglamento de Circulación; sobre todo para todo el tema de bicicletas vamos a crear una sección especial de la circulación de las bicicletas para adecuarlo a las nuevas necesidades y a lo que nos están pidiendo los ayuntamientos en el ámbito de la movilidad urbana. Hay ya unos aspectos que ha recogido que hasta ahora estaban totalmente prohibidos pero que son una realidad y que hacen su función aquí y en muchas ciudades europeas. El tema está en este proyecto de reforma del Reglamento de Circulación y en la sección específica sobre las bicicletas.

Señor representante de *Convergència i Unió*, don Jordi Jané, es verdad que este ha sido un trabajo de todos y especialmente de la Comisión de Seguridad Vial del

Congreso de los Diputados. Se han ido sumando y complementando unas cosas con otras, por eso hay resultados que son razonables. Aquí todo suma y todo se va complementando, con lo cual hago público reconocimiento y agradezco el papel de esta Comisión, de la sociedad civil y de todos lo que han hecho posible que poco a poco hayamos avanzado en el ámbito de la seguridad vial. Respecto al tema de la educación, hay tres ámbitos: el escolar, el de acceso a la conducción y el de la actualización de conocimientos. En el ámbito escolar estamos en esta primera fase con educación para la ciudadanía, concienciando a profesores, dándoles material, intentado sacar todo el posible rendimiento de las iniciativas que se hicieron en esta casa en el ámbito de los valores que iban alrededor de la educación para la ciudadanía. Como todo, es mejorable.

Conducción acompañada. El compromiso que hay sobre la conducción acompañada es elaborar en 2011 la propuesta y las modificaciones legales para la conducción acompañada, no ponerla en marcha. Me explico: creación del grupo de trabajo; sería todo lo que decía usted de consulta, de participación y de contraste para el tema de la conducción acompañada. Es una buena iniciativa. Hay unas recomendaciones en marcha. La Comisión Europea quiere hacer unas recomendaciones sobre cómo tiene que ser la conducción acompañada; estamos en Europa, estamos en el grupo de trabajo. Digamos que no es la máxima prioridad pero querríamos dejarlo con el grupo de trabajo elaborado, la propuesta hecha con las reformas reglamentarias para su puesta en marcha en el momento en que se considere oportuno.

En cuanto a los titulares de las vías, hay dos temas sobre puntos negros o tramos de concentración de accidentes. Se ha publicado ya el real decreto de la trasposición de la Directiva europea sobre la gestión de las infraestructuras con criterios de seguridad vial. Ahí ya define lo que son tramos de concentración de accidentes e incluso introduce una nueva definición, que es la de tramos con mayor potencial de mejora de seguridad vial en las carreteras, que establece toda una metodología y unas actuaciones. Esto nos marca todo un camino y, como alguna vez he dicho, nos da la impresión de que entramos en una nueva etapa en la que lo importante no es la construcción de nuevas infraestructuras. Lo principal está hecho; aunque siempre harán falta más cosas las principales están hechas. Entramos en la fase de la gestión: la conservación y explotación de las infraestructuras con criterios de seguridad vial. Hace diez días que ha salido el real decreto de trasposición y este nos marca el camino.

Nosotros cada año hacemos un informe de cómo va evolucionando la siniestralidad, un barómetro de la siniestralidad. Tenemos un barómetro del parque de vehículos: cómo va evolucionando y cuáles son sus características desde el punto de vista de antigüedad, de seguridad, etcétera. No tenemos un barómetro de la seguridad de las infraestructuras. La Red de Carreteras del Estado tiene el suyo y cada comunidad autónoma

tiene el suyo, pero no hemos podido sumarlos. En estos momentos estamos impulsando el EuroRap, una metodología europea para que todos hagan la auditoría con la misma metodología para poder disponer algún día de un mapa de la seguridad de las infraestructuras comparable y homogéneo en todas las vías o carreteras del Estado.

En cuanto a los radares y a su colocación, hemos aprendido todos. Yo creo que en el tema de los radares hay dos tipos, y los dos se complementan. Es verdad que hay algunos tramos de concentración de accidentes donde va de suyo que el radar es un elemento fundamental, pero en una carretera con límite de velocidad a 100, en una recta con plena visibilidad, colocar de vez en cuando un radar tiene un efecto de que en toda la red viaria se vayan amortiguando las velocidades. Nos encontramos especialmente cómodos cuando se trata de una carretera de este tipo y además hay un gran cartel que explica que ahí hay un radar. Cuando se coloca en el punto negro a veces hay una velocidad específica extraordinariamente baja y nos encontramos que hay demasiadas denuncias o que se producen demasiadas infracciones porque aquella velocidad es específicamente baja, lo cual es algo más complicado, pero creo que los dos se complementan. Hay que estar en el punto negro, en el tramo de concentración de accidentes, pero creo que está bien colocarlos en sitios tranquilos, visibles, porque produce un efecto de aminorar las velocidades en toda la Red de Carreteras del Estado.

En rotativos hay todo tipo de propuestas sobre el azul, amarillo y rojo para los bomberos; hay propuestas de todo tipo, todas las que quiera. Me llama la atención que este sea un tema que todavía no hayamos sido capaces de cerrar. En cuanto a los ciclomotores, la idea que había en la Dirección General de Tráfico —el discurso era bastante coherente— era algo así como que para el ciclomotor se puso la edad de 14 años porque tenía una función social. Cuando se empezaba a trabajar a los 14 años se necesitaba un vehículo para poder ir a la fábrica o al centro de trabajo, y esta era la función del ciclomotor. Una vez que se eleva a 16 años la edad mínima para trabajar cambian las circunstancias. La función social del ciclomotor ya no es tal sino que se transforma en un vehículo para que la gente vaya al colegio. En este sentido nos llegaban quejas de las asociaciones de padres, de los colegios respecto a si unos venían y otros no, si les habíamos dado un curso o la licencia de conducción del ciclomotor, etcétera; en definitiva, se había enrarecido todo. Por este motivo, nosotros creíamos que para ir al colegio había que utilizar el transporte público, ir andando o en bicicleta. Nos pareció muy pedagógico que al colegio o a la escuela se fuera andando, en bicicleta, en transporte público o en transporte escolar. Cuando se empieza a trabajar se necesita un vehículo para poder ir al centro de trabajo. Al final ni una cosa ni la otra, sino que quedó en la edad de 15 años; en mi opinión, entre unas cosas y otras, es una solución razonable.

En cuanto al examen teórico, es verdad que hemos ido introduciendo poco a poco más preguntas sobre seguridad vial —todo aquello del motor de combustión que se estudiaba antes ha ido decayendo— y sobre conducción eficiente; verá usted que ya hay preguntas en el examen teórico de conducción eficiente. Respecto al examen práctico tiene razón; se trata de un examinador y un alumno metidos en un coche. No es un examen en el que las preguntas son sí o no y un sistema informático las corrige. Tiene razón, entra cierta subjetividad, pero tenemos un sistema homologable al ámbito europeo. Es verdad, se produce un cierto ámbito de subjetividad. Dicen: me ha aprobado o no me ha aprobado, y normalmente el que suspende no está de acuerdo con que le hayan suspendido, va de suyo.

En cuanto a las medidas y a que ha habido poco tiempo, tengo que decirle que esto es para el periodo 2012-2020; como usted ha dicho, tendremos debate. Hoy lo presentamos —lo aprobó el Consejo de Ministros— y nos parecía que ahora tocaba traerlo a esta Cámara. Pues bien, lo hemos traído, les hemos entregado la documentación y además hemos hecho una cierta presentación. El debate en profundidad sobre este tema —tiene toda la razón— no lo vamos a hacer hoy, pero tenemos diez años por delante. Adanismo. Cuando he dicho que el Gobierno colocó en la agenda política la seguridad vial en 2004 he podido dar pie a una mala interpretación, lo retiro. El Gobierno no colocó en la agenda política la seguridad vial en 2004, punto. Quiero hacer un expreso reconocimiento de que, es verdad, somos el resultado de toda aquella gente que durante muchos años y en circunstancias mucho más difíciles trabajó por la seguridad vial. Ha llegado un momento en que hemos tenido la suerte de recoger, el fruto, porque el país estaba maduro. Algunos me habrán oído decir que la seguridad vial tiene algo que ver también con el nivel de renta de un país; llega un momento en que la gente tiene un cierto nivel y pide que se haga lo que sea porque no podemos continuar matándonos en las carreteras. Como digo, el punto maduro ha tocado en esta época, pero es verdad que en esto y en tantas cosas somos el resultado de mucha gente que a lo largo de tantos años y en circunstancias mucho más difíciles y desfavorables ha estado trabajando a favor de la seguridad vial.

En cuanto al balance 2005-2008 que traemos ahora, le puedo decir que los buenos platos se cocinan lentamente. Ha quedado bien. Es verdad que era de 2008 y se lo traigo en 2010; lo más que se me ocurre decirle es que este plato necesitaba tiempo para ser cocinado. Dirá que hemos estado sin estrategia durante dos años, pero el camino está bien marcado. Lo diré de otra manera, para no tener estrategia estos dos últimos años no nos ha ido mal. Llevamos todos una cierta inercia que nos permite poder estar dos años elaborando el plan estratégico. En cuanto al coste, es verdad que hemos tenido que contratar una empresa de asistencia técnica y el importe al que se refería usted era el correspondiente a dos años, que era el periodo que hemos estado elaborando el plan.

El conocimiento está en la DGT, el conocimiento lo tienen los funcionarios. Esto no se compra, una estrategia así no la venden en el mercado y más al nivel que estamos nosotros. El conocimiento lo tienen los funcionarios, el conocimiento lo tenemos en la DGT, pero es verdad que necesitamos contratar fuera, por ejemplo, la herramienta metodológica. Para hacer un plan que dure hay toda una serie de metodologías, una herramienta metodológica que no tenemos y que nadie nos ha enseñado; no hay. En los cursos que hay para Función pública usted verá que no hay curso de herramientas metodológicas para elaboración de temas complejos como este; tales como cuadros de mando, seguimiento y búsqueda internacional de toda una serie de datos en los que había que bucear. **(El señor vicepresidente, Landaluce Calleja, ocupa la Presidencia.)**

Ha habido catorce grupos de trabajo que han estado trabajando durante un año; ellos han participado más de 90 personas (agentes, expertos, públicos, privados y demás). Hay que gestionar las reuniones, hay una gestión documental importante (convocatorias, actas, resúmenes). Esto es lo que hemos hecho, aparte de todo el seguimiento y los calendarios. Aquí intervienen todos los ministerios, comunidades autónomas, ayuntamientos, centros de investigación, expertos, y lo que más nos cuesta es coordinar a las subdirecciones generales de la Dirección General de Tráfico. Para todo esto necesitamos también una cierta ayuda. Insisto, el conocimiento está en la Dirección General de Tráfico; el conocimiento lo tienen los funcionarios, está en los ministerios y está en los expertos de las universidades, pero necesitábamos una ayuda metodológica para hacer todo esto. Todo depende del punto de vista. Me dicen que a este millón de desplazamientos en bicicleta le tenemos que hacer la ola. Depende del punto de vista. El mío es que si en 2020 en este país no hemos conseguido aumentar en un millón los desplazamientos diarios en bicicleta vamos a tener un problema, porque le aseguro que lo de las bicicletas cada vez va a ir a más aquí y en toda Europa. Me parece muy prudente, pero todo depende del punto de vista. También es verdad que, cuando se marcó la reducción del 50 por ciento de las víctimas mortales, en la Unión Europea nadie se lo creía, y al final ha sido posible. En 2020 le llamo o nos vemos para ver si es así.

Velocidad. Hemos hablado de exceso de 20 kilómetros por hora sobre el límite reglamentario. En todas las referencias de legislación verá que es el límite reglamentario; el reglamento es el reglamento. El Reglamento de Circulación es el que establece en cada momento los límites de velocidad vigentes en las carreteras españolas.

Revisión 2015. Creo que es una buena práctica. Lo ideal es sacar cada dos años un paquete de medidas concretas elaboradas dentro de la estrategia. Esta sería una buena forma de trabajo, pero nos pareció que intentar ahora decir lo que en 2020... La Unión Europea nos ha dicho que la estrategia tiene que ser para 2020, pero la elemental prudencia nos debe llevar a decir en 2015 —no

hipotequemos esto porque tenemos hoja de ruta— que hemos de cuestionarlo todo, ver dónde estamos y hacer los cambios que se consideren necesarios. Por tanto, creo que es una buena práctica y está dentro de la línea.

Señor Corcuera, del Grupo Socialista, gracias por el apoyo. No sé si les han repartido las medidas de 2011. El Consejo de Ministros aprobó el 21 febrero 23 medidas específicas de seguridad vial para el año 2011. Creo que da una cierta credibilidad traer un plan que habla de 172 medidas para 2020 y dice que para este año hay 23. No significa que solo se hagan estas 23, sino que estas 23 se van a hacer. Quizá destacaría de todas ellas la que me gusta especialmente, que se refiere a la velocidad. Es una asignatura pendiente en este país, en la que hay que continuar trabajando, y se van a hacer dos campañas especiales de control de velocidad en el ámbito nacional. También se refiere a los cien puntos de control de velocidad, cien radares mal, seis de ellos de tramo, así como a una campaña específica para explicar el correcto uso de los limitadores de velocidad, (cómo, cuándo y las ventajas que tienen). Cada vez más los coches están saliendo con limitadores de velocidad; no nos han explicado suficientemente cómo, cuándo y de qué manera utilizarlos, así como las ventajas.

Hay otra medida a la que también tengo un especial cariño. Creo que el 11 de julio de este año entrará en vigor una normativa europea que dice que los camiones para matricularse van a tener que llevar bandas reflectantes en las cajas de los camiones para mejorar mucho la visibilidad por la noche. Aprovechando esto, vamos a hacer una campaña recomendando a todos los camiones que pongan bandas reflectantes porque mejora extraordinariamente la visibilidad por la noche. Todos salimos ganando y el coste es relativamente reducido. Todo esto lo hacemos con el sector. También está lo del camino escolar, por los atropellos de menores que les decía, pero sería motivo de otra comparecencia. Señalización horizontal para la distancia de seguridad, campaña sobre seguridad vial; esto sería otra comparecencia.

Acabo con lo de la Unión Europea por lo que me preguntaba don Carlos Corcuera. La Unión Europea sacó en julio un documento que se llama Orientaciones para la política de seguridad vial para el año 2011-2020. Marcamos el objetivo de reducir los accidentes un 50 por ciento. Cada país tendrá que hacer aportación según sus circunstancias, características y punto de partida. Es un objetivo para todo el ámbito europeo no homogéneo, porque cada uno va a tener que hacer sus aportaciones. Tiene seis puntos, pero nos ha quedado a todos los países, al menos los que estamos trabajando en seguridad vial, una sensación extraña. Todos hemos hecho un gran esfuerzo. La Comisión Europea dice que el 50 por ciento para el 2020 pero si se mira el documento se piensa cómo hacerlo. No encontrará ni una sola medida concreta. Por tanto, nos hemos dirigido a la Comisión Europea y hemos dicho que está bien este documento de orientaciones políticas generales, pero queremos un plan de acción con medidas concretas para saber cómo se piensa

alcanzar el objetivo de reducir la siniestralidad a la mitad, y en ello estamos. La Comisión va a tener que hacer su plan de acción para que nos diga cómo piensa conseguir este objetivo. Estamos donde estamos, y declaraciones genéricas y voluntaristas en estos momentos las justas, gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Los grupos presentes tienen una nueva intervención, brevemente por favor. Falta el diputado Canet, así que por orden le toca al diputado Jordi Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Solo dos precisiones, una que me había olvidado en la primera intervención y otra, la segunda, a raíz de escuchar ahora al señor director general de Tráfico. En cuanto a los ciclomotores, no he sabido apreciar si me daba respuesta o no a un tema concreto, que es si podemos obviar el examen práctico. Está el teórico, que está bien que exista, pero en cuanto al práctico el problema también lo tenemos con los cuadríciclos. ¿Hay alguna posibilidad de obviar el examen práctico con una acreditación del centro de conducción que diga que esa persona tiene ya la pericia comprobada para conducir un ciclomotor? Me ha parecido que no me ha contestado ese aspecto. La segunda —esa sí que es nueva— es que el pasado mes de enero, tras seis meses de *vacatio legis*, entró en vigor el Real Decreto 866/2010 de 2 de julio por el que se regula la tramitación de las reformas de los vehículos. Ese real decreto ha entrado en vigor sin que el Gobierno haya implementado la guía interpretativa necesaria, y las ITV están obligadas a cumplir con el nuevo real decreto porque es norma en vigor, pero lo cierto es que estamos perjudicando de manera muy directa a toda la industria auxiliar, la industria de componentes, de complementos, la estamos perjudicando porque no saben a qué atenerse, no hay guía interpretativa, y por tanto la situación es de inseguridad jurídica y de queja en el sector, agravada en un momento de crisis económica. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Por tanto mi pregunta es si van a hacer algo para remediar esta situación que les angustia, que angustia de manera muy directa a esta industria auxiliar y de complementos. Nadie sabe cómo aplicar este real decreto que ya está en vigor, y le pedimos alguna concreción.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Souvirón, tiene la palabra por un tiempo de dos minutos.

El señor **SOUVIRON GARCÍA**: Son tres precisiones. La primera, como está en el orden del día, yo creo que ha sido un lapsus del director general que ha dicho que la Comisión va a tener que moverse dentro de lo que se establece en este documento. Moverse o no; lo único que faltaba es que se nos hicieran los órdenes del día desde la dirección general. Simplemente quiero precisar eso porque está en el «Diario de Sesiones».

La conducción acompañada. Se ha convertido en un mantra. Es un mantra que de vez en cuando sacamos a pasear y que se va extendiendo. No pregunto por la conducción acompañada, porque sé lo que dijo el ministro en su última comparecencia el día 15 de junio del año pasado, dijo que era partidario, *ma non troppo* fanático, y me aseguraba que la conducción tutelada no estaba entre las prioridades del ministerio. Por tanto a buen entendedor pocas palabras bastan. Yo sé que ustedes seguirán tocando el tema cada vez que quieran sacar algún asunto, a mí me llamarán de los medios de comunicación y diré siempre lo mismo, que es un globo sonda más de los que ustedes lanzan, porque no los veo muy decididos sinceramente.

La campaña de la banda reflectante. Es importante sin ninguna duda. Es importante sobre todo que los que se cruzan con los transportistas por las carreteras estén perfectamente apercebidos de que va transitando por allí un vehículo de esas características. Pero, ¿por qué el dinero que se van a gastar en la campaña no se lo gastan en reflectantes y ayudan a las empresas, en los momentos en los que estamos, para que incorporen esos reflectantes, y se dejan ustedes de campañas? Me parece sin ninguna duda que sería más práctico, se lo agradecerían, y sería más seguro.

El señor **PRESIDENTE**: Para acabar este turno, tiene la palabra el señor Corcuera por un tiempo de dos minutos.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Yo también voy a ser muy rápido. Estoy de acuerdo en dos cosas de las que se han dicho, y discrepo en una. Me uno a la reflexión que hacía el portavoz de Convergència i Unió respecto a la reforma de los vehículos; desgraciadamente es un tema que creo que no es de su competencia, sino del Ministerio de Industria. Yo también he tenido reuniones con el sector y me han trasladado esa incertidumbre que les está provocando que en estos momentos se esté tramitando este manual. También he hablado con el Ministerio de Industria, incluso con los servicios de la DGT, para trasladarles esta preocupación y se la traslado hoy aquí a usted directamente. Conducción acompañada. Esta es la discrepancia. Yo creo que hay voluntad de hacerla, de estudiar si realmente es eficaz o no, pero no se puede poner una medida de esta trascendencia e importancia sin hacer los pertinentes estudios y sin ver la experiencia de otros países. Respecto a los ciclomotores me alegra ciertamente que Convergència i Unió se preocupe por las motocicletas porque gran parte de la industria la tenemos en Cataluña. Me alegra que en Madrid se preocupen por las motocicletas, no sé si tanto en Cataluña, pero sí veo un poco complicado el tema de que no se les exija ningún tipo de examen práctico. Entiendo que hay buena voluntad en esta propuesta y posiblemente también la pudiera compartir, pero los ciclomotores los conducen personas de menor edad y con menos experiencia, y sería preocupante que no

tuvieran que demostrar ningún tipo de habilidad. (El señor **Jané i Guasch**: ¿Y las bicicletas?) Simplemente es una reflexión. Posiblemente podríamos llegar a un acuerdo, pero es simplemente lo que quería trasladar a raíz de esta reflexión.

El señor **PRESIDENTE**: Acabado este turno, el señor director general tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): En cuanto al examen práctico para los ciclomotores es verdad que España se adelantó en la trasposición de la directiva porque teníamos un problema de siniestralidad de motos. El acceso progresivo a la conducción de motos era una buena iniciativa, y por esto nos adelantamos a la trasposición de la directiva, pero estamos solos. La directiva dice que tiene que haber un examen, sencillo y simple, pero algún tipo de examen. (El señor **Jané i Guasch**: Teórico.) Teórico, sí. Para el práctico le digo lo mismo que se dijo en su día al sector, y algún otro tema que también está en esta directiva. No queremos hacer cosas raras. Cuando hayan traspuesto la directiva otros países vamos a estar en línea con lo que hayan hecho esos otros países, países como Francia, Holanda, países serios. No queremos hacer cosas raras ni diferenciarnos de los que hagan otros países, por lo cual cuando ellos ya hayan hecho la trasposición de la directiva nosotros vamos a estar en línea en este y en algún otro tema que también tenemos en el que se nos dice que es muy raro. No; no pretendemos hacer ninguna cosa extraña ni salirnos del guión. Hemos sido los primeros y ahora veremos lo que los demás países hacen para intentar ponernos en línea con ellos.

Compartimos la preocupación por el real decreto, pero esto lo tiene que resolver la guía interpretativa, tiene toda la razón. En estos momentos estamos todos a la espera de que la guía interpretativa sea razonable para solventar aquellos problemas que podrían plantearse con una interpretación muy, muy, muy rigurosa del texto del real decreto. Nos remitimos a la guía interpretativa en la que todos estamos, y sobre la que hemos hecho llegar también nuestra opinión: ¡jojo con la guía interpretativa! Hay problemas, podrían resolverse por la guía interpretativa, así que hagamos un esfuerzo.

Conducción acompañada. Es verdad, tiene razón, no hay una gran demanda ciudadana sobre la conducción acompañada, por lo que vamos haciendo el camino. Le he dicho que el compromiso de este año es elaborar la propuesta, no ponerla en aplicación. Elaborarla, hacer las modificaciones legales, hacer un grupo de trabajo, tenerlo todo consensuado porque tiene razón, no hay una gran demanda ciudadana. Pero por otro lado salimos a Europa y nos dicen que a ellos les va bien, que son partidarios, que es una buena práctica, que es bueno hacerlo. Nos permite hacerlo con tranquilidad, que es lo que estamos más o menos haciendo.

Montar una infraestructura en la DGT para ir subvencionando bandas reflectantes para que lo instalen los

camiones... Me parece que la banda reflectante vale unos 160 euros, y si quiere la instalación —que se la hará cualquier taller o cualquier empresa— de esta señalización le debe costar los 50 euros restantes; por 200 euros tiene todo el camión señalizado. Tampoco es para montar una infraestructura de subvención. Probablemente en la relación coste-beneficio sea de las mejores iniciativas que hay para el que lo hace. Esto es una inversión, no es un coste. Es una inversión porque mejora —usted lo ha dicho y yo lo he visto— la visualización por la noche. Si ustedes cogen el coche y van por la autovía miren a los que llevan bandas reflectantes en su contorno y los que no, y verán que la diferencia es abismal: 200 euros.

— **LAS RAZONES QUE HAN ACONSEJADO LA PRÓRROGA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LOS CURSOS DE SENSIBILIZACIÓN Y REEDUCACIÓN VIAL EL PASADO MES DE DICIEMBRE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/001418.)**

El señor **PRESIDENTE**: Hay un segundo punto del orden del día a propuesta del Partido Popular, donde se solicita al director general de Tráfico que informe sobre las razones que han aconsejado la prórroga del contrato de concesión de los cursos de sensibilización y reeducación vial el pasado mes de diciembre.

A estos efectos tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señor director general, el pasado mes de diciembre el Ministerio del Interior, legalmente responsable de la gestión de los cursos de recuperación de puntos perdidos del carné de conducir, decidió prorrogar la adjudicación del contrato de concesión para la impartición de esos cursos, que se había aprobado el día 5 de mayo del año 2006, y lo hizo en contra del criterio de la Comisión Nacional de la Competencia, de la Directiva europea de Liberalización de Servicios, de las dos leyes que han traspuesto esa directiva a la normativa interna, y de las numerosas quejas recibidas en la Dirección General de Tráfico con la firma de un gran número de autoescuelas españolas. Lo hizo en contra del criterio de la Comisión Nacional de la Competencia, que en su informe de 29 de mayo del año 2009 entre otras cosas dice, y leo textualmente: El régimen de concesión administrativa que regula esta actividad no se ajusta a los principios de necesidad, proporcionalidad y de mínima distorsión, y recomienda la aplicación de un régimen alternativo como el de autorización administrativa o el de comunicación previa para la provisión de estos servicios. Este régimen —sigue diciendo la comisión nacional—, podría asegurar los mismos objetivos y resultar menos lesivo para la competencia, al permitir que todos los operadores que cumplan los requisitos exigidos puedan competir en el mercado y evitar la concentración de la oferta en un único

operador económico. Asimismo lo hizo en contra de la Directiva europea de Liberalización de Servicios, que trata de que aquellas actividades que pueda realizar la iniciativa privada no sean restringidas por la Administración. Lo hizo también en contra de las leyes que traspusieron esta directiva, porque declararon nulo el apartado 4 del anexo III de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, donde se decía que estos cursos se adjudicarían por el sistema de concesión administrativa. Se lo cargaron estas leyes. Finalmente lo hizo en contra de un número más que importante de autoescuelas que han presentado su queja ante la Dirección General de Tráfico, no recibiendo ninguna respuesta, con una absoluta desatención por parte de la autoridad responsable al no dar una respuesta a personas que colaboran en materia de seguridad vial con la Dirección General de Tráfico.

Pero no solo se han prorrogado estos cursos en contra del criterio de la Comisión Nacional de la Competencia, de la directiva comunitaria, de las leyes que la trasponen y del criterio general de las autoescuelas, sino que además se ha hecho deprisa y corriendo. Parece que, ante las dificultades que iban surgiendo por el camino para la prórroga, se encomendó usted al principio de pies para qué os quiero, y antes de que surgieran más problemas decidió imponer esa prórroga. El pliego de cláusulas administrativas especiales para el contrato de concesión administrativa dice en la propia cláusula 10.5.3, en su párrafo tercero, que esa prórroga podrá hacerse tres meses antes del vencimiento del contrato. Por tanto es algo que tendría que haberse hecho en este mes de marzo, ahora, no en el mes de diciembre, que desde luego no tocaba.

De todo lo expuesto, junto y por su orden, la verdad es que todo esto desprende un inconfundible aroma a cacicada, y queremos pedirle esta tarde que nos explique —porque es lo que corresponde a nuestra tarea de control del Gobierno— por qué se ha hecho esto de esta manera, ya que la decisión que se ha tomado no mejora el servicio público, ni sirve al interés general —que es lo único que debemos perseguir sin ninguna vacilación—, perjudica a los usuarios, que tienen que desplazarse en días laborables a centros de formación, en su gran mayoría lejanos a sus domicilios y a sus centros de trabajo, y que en ocasiones están situados en localidades distintas de aquella donde residen, lo que provoca un efecto disuasorio verdaderamente notable. Los usuarios no pueden elegir la autoescuela en la que confían y en la que quizá han obtenido su permiso de conducir para hacer sus cursos de recuperación de puntos, y en definitiva están pagando por los cursos cantidades superiores a las que corresponderían si hubiera competencia en el mercado para la celebración de estos cursos. Asimismo perjudica al 96 por ciento de las autoescuelas de este país en un momento de grave crisis económica. En un estudio de la Confederación Nacional de Autoescuelas Españolas se recoge que durante el primer semestre del año 2010 se perdieron 6.138 empleos entre los profesionales del sector de la formación vial, y se redujo en un 38 por

ciento el número de directores de escuelas de conductores. Es una crisis que además está agravada por la mano de los hombres, del hombre de La Moncloa y del hombre de Josefa Valcárcel, que es usted, porque todo esto se produce en un escenario en el que el reglamento de conductores ha venido a establecer determinadas normas de las que ya vemos sus resultados. Se limitó el número de clases obligatorias prácticas y la consecuencia de eso, cuando se hace el análisis, es que lógicamente en momentos de crisis la gente da menos clases prácticas, está peor preparada, tiene un mayor número de suspensos, tiene que volver a pagar por examinarse de nuevo, y eso sí, más tasas para la Dirección General de Tráfico. Por otro lado está el asunto del teórico. Se aprueba el teórico y hay dos años para poder aprobar el práctico, pero cada seis meses hay que pagar el peaje de la Dirección General de Tráfico con unas tasas que no sabemos para qué son, lo cual conduce ni más ni menos a que lógicamente la información que facilitan las autoescuelas haga que la gente ya no vaya ni a prepararse teóricamente, con grave perjuicio también para las autoescuelas.

En el coste total del permiso cada vez hay más impuestos y menos coste del servicio: dos puntos más de IVA, más tasas, y todo lo que le he venido diciendo. Y en este ámbito, encima, se excluye al 96 por ciento de las autoescuelas de los cursos de formación, con el caso paradigmático —que ya hemos comentado tantas veces— de aquellas que tienen concedidos los cursos para hacer los certificados de aptitud profesional de conductores; si es que son profesionales que se han esforzado especialmente para estar cualificados para impartir unos cursos que son muy importantes, y luego porque en el reparto —graciable en sus resultados— de los cursos de recuperación de puntos no les toca a ellos, haciendo el CAP se pueden recuperar puntos si uno va a esa autoescuela, hace el CAP pero no recupera puntos, con lo cual no pueden competir en igualdad de condiciones con aquellos que han sido agraciados con el reparto de puntos. Póngase usted en el lugar de estos empresarios, de estos pequeños empresarios y estos profesionales. No tiene ni pies ni cabeza, no hay explicación posible. Bueno, pues todo esto es lo que está pasando.

Además usted ha tenido durante estos cinco años determinados mecanismos; en el pliego de condiciones técnicas se contempla la posibilidad de que usted hubiera aumentado el número de autoescuelas que podrían impartir estos cursos, con arreglo a la ley, sin mover ni una sola coma de ella. Sin embargo tampoco lo ha hecho. Tengo noticias de que la Confederación Nacional de Autoescuelas le está pidiendo que haya treinta y cinco centros más en España, y tampoco está dispuesto a hacerlo. Está usted empecinado en una situación que está perjudicando gravemente a pequeños y medianos empresarios de este país, está usted consolidando unos monopolios que están a punto de expulsar del mercado a unas escuelas de conductores, que todas ellas conforman una

red que es fundamental para la seguridad vial, y está usted remando contra la seguridad vial. Como no podemos explicarnos por qué se produce esa situación es por lo que queremos que usted nos lo explique hoy, lo más lógicamente de que sea capaz, porque lo miremos por donde lo miremos la verdad es que no le vemos nada que pueda justificar razonablemente este hecho. Por otra parte cuando las cosas no son claras, cuando las cosas no son lógicas se van complicando por el camino, y aparecen los rumores, y detrás de los rumores hay quien investiga y aparecen las noticias. Entonces hasta hay medios de comunicación que nos dicen que ha habido irregularidades en ese reparto, que han salido beneficiados aquellos que están al frente de la confederación y de las asociaciones provinciales. Son cosas que verdaderamente no nos benefician a nadie que quiera trabajar en pro de la seguridad vial. No podemos entender cómo aquello que algunos profesionales y pequeños empresarios ganan en la calle con su trabajo y con su prestigio se echa a perder desde un despacho de la Administración española. No podemos entenderlo; nos parece gravísimo y como nos parece gravísimo queremos oír las explicaciones que usted nos tenga que dar.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de que el señor director general de Tráfico responda a las propuestas e invocaciones del señor Souvirón, ¿algún otro grupo quiere hacer uso de la palabra o lo dejan para el turno de fijación? (**Pausa.**) En ese caso.

Tiene la palabra el director general de Tráfico.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Voy a intentar explicar nuestras razones. En primer lugar, sobre lo que usted ha dicho de que es muy raro le diré que Cataluña también ha prorrogado la concesión y el País Vasco también ha prorrogado la concesión. Las tres administraciones son completamente autónomas; cada una hace y puede decir lo que quiera, y las tres hemos llegado a la misma conclusión y las tres han prorrogado. ¿Por qué se hizo por concesión? Cuando nos pusimos a elaborar el permiso por puntos en Europa nos dijeron: hay dos puntos débiles en el permiso por puntos, los cursos de recuperación de puntos, y el tratamiento a los que habían perdido el permiso por haber agotado todos los puntos. Estos son los dos puntos débiles que tiene el permiso por puntos, según nos dijeron todos los que llevaban tiempo y tenían experiencia. Nosotros planteamos lo de los cursos de recuperación parcial o total de puntos y nos encontramos con que en España hay 8.000 autoescuelas. Ir a un sistema de autorización o de comunicación previa nos llevaba a un escenario en el que, de las 8.000 podían quedarse en 6.000 dando cursos de recuperación de puntos. Es goloso el tema: se va; se extiende el certificado; usted ha hecho un curso; aquí tiene 6 puntos. Queríamos garantizar, preservar y cuidar al máximo algo que era nuevo y algo que era delicado. Por eso optamos por el sistema de concesión de un número reducido, que

podíamos supervisar porque era algo nuevo y algo estratégico, y que habían tenido muchos problemas los otros países con los cursos de recuperación de puntos. Un escenario de 6.000 centros dando cursos de recuperación de puntos, cursos que muchas veces son por la noche o en sábado, se nos iba de las manos. Poníamos en riesgo algo tan delicado como el permiso por puntos. Por eso optamos por el sistema de la concesión.

Al final diseñamos un sistema y dijimos: necesitamos dos o tres parámetros. Uno era que cualquier centro que pudiera hacerlo tenía que hacer un curso como mínimo cada mes —y lo impusimos— para la recuperación parcial de puntos. Le dijimos: tiene que hacer un curso como mínimo cada dos meses para la recuperación total de puntos, con independencia del número de alumnos, porque había que garantizar un calendario para la asistencia de la gente. Y si solo tiene un alumno, lo siento. Usted tiene que sacar un calendario cada año en el que cada mes va a hacer un curso para la recuperación de puntos. Colóquese en un escenario incierto en el que no sabíamos cómo iba a ir el permiso por puntos: esto tiene muchos riesgos; no va a haber gente; esto no va a funcionar. Sí, pero tenemos que montar un sistema estable. Este era uno de los requisitos. Luego había otro que era la cobertura geográfica. Queríamos un sistema de pocos centros porque los teníamos que tener *on line*. Teníamos que tener un sistema para controlar la puesta en marcha, garantizar que aquello funcionaba bien y que aquello no era un tema masivo de imposible seguimiento por parte de la Administración, y por eso sacamos este sistema. El 85 por ciento de la población tiene algún centro a menos de 30 kilómetros de su domicilio. Es verdad que se presentaron tres grupos: CNAE, RACC y un grupo de autoescuelas.

Tengo que insistir en aquel escenario. Nos habían dicho en Europa que los cursos de recuperación de puntos era un punto débil. Queríamos preservarlo y no salir en un sistema de 6.000 u 8.000 centros dando cursos de recuperación de puntos de muy difícil control por parte de la Administración. Se hicieron tres lotes porque queríamos competencia. La Administración intenta siempre tener dos o tres lotes para que se puedan incorporar varias empresas y poder tener competencia. Otra cosa es que se lo llevó la misma, por cierto, la que está en el País Vasco, pero intentamos hacer tres lotes porque nos parecía una buena práctica que pudieran concurrir más empresas. ¿Por qué lo hemos prorrogado? Porque funciona bien, el contrato lo pide, y el abogado del Estado nos dice que no hay ningún problema. Por cierto no acaba en diciembre, sino que acababa el 22 de febrero de 2011. El contrato era por cinco años, se podía prorrogar por cinco años, más, acababa el 22 de febrero de 2011, funcionaba bien, nos permitían prorrogarlo hasta cinco años, y no nos pareció prudente abrir un melón como este, con todo lo que supone, a un año de las elecciones. Así se lo traslado. Abrir un concurso de estos en una época previa a elecciones nos parecía complicado. La ley lo permite. El País Vasco y Cataluña lo

entendieron igual, con una diferencia: el País Vasco lo ha prorrogado por cinco años y desde la DGT lo hemos prorrogado por tres años, redondeando hasta julio de 2012. La verdad es que todo el mundo lo valoraba bien, los *inputs* que teníamos eran correctos, y nos lo permitían las circunstancias y la legislación. Por eso nosotros y las otras administraciones, todos, llegamos a la conclusión de que lo más prudente en este contexto era utilizar la posibilidad de la prórroga de la concesión que estaba recogida, y por descontado para hacer un expediente de estos interviene el abogado del Estado, Intervención y con todos los requisitos necesarios.

Insisto en que tenemos por delante un escenario complicado. Es verdad lo que apunta de que hay un informe de competencia que parece que nos quiere llevar a un sistema de comunicación previa o de autorización. Vamos a un sistema de miles de centros dando cursos de recuperación de puntos. Los cursos actuales los tenemos todos *on line*, en cada momento nos dicen *on line* los que van a asistir, tenemos un sistema de auditoría, y todo esto lo hemos podido hacer porque tenemos 200 centros, pero es difícilmente imaginable en un escenario de muchos centros impartiendo estos cursos. Por tanto ha sido por prudencia o por cuidado, pero estas son las razones que en su día avalaron que lo hiciéramos por el sistema de concesión. Insisto en que los resultados que tenemos parecen razonables. El escenario era de mucha incertidumbre porque era algo nuevo, pero el tema ha ido bien. Creemos que la formación es un tema fundamental y muy riguroso, y que hay que pensárselo dos veces antes de ir al sistema de comunicación previa o de autorización, pero ahora con la prórroga tenemos el tiempo suficiente como para estudiarlo en profundidad, valorar los pros, los contras, y las diversas alternativas para ir a donde haya que ir, salvaguardando la calidad de todo el tema de recuperación parcial o total de puntos.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Souvirón, por dos minutos ¿quiere hacer algún comentario?

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA:** El argumento europeo la verdad es que no lo entiendo. Todos tenemos muy claro que su ejemplo y su paradigma es el modelo francés, y el modelo francés tiene un sistema de autorización. Seguimos a Francia en todo menos en lo que no nos conviene, y no entiendo por qué no nos conviene. Ese argumento me parece bastante endeble. Yo me refería a la renovación. La concesión estuvo hecha y yo creo que lo que no se ha aprendido en cinco años no se va a aprender en uno, que es lo que queda. En cinco años ha habido tiempo suficiente desde una posición responsable, y teniendo en cuenta que el responsable de la gestión de los cursos es el Ministerio del Interior, que tendría que haber estado encima si tanto le preocupan los cursos de recuperación. Hablaba usted de los lotes. Trocear Madrid en tres lotes tiene poca explicación. Parece que se va buscando a los adjudicatarios con lupa.

En cuanto a abrir un melón antes de las elecciones, esto no es un melón, es pura gestión y pura administración. Lo que hay que hacer es llevar las cosas bien hasta el último momento, pero no sé qué tiene que ver con las elecciones que se repare un fallo que yo creo que es clarísimo. Lo que supone todo esto es una comodidad para la Administración. A usted le parece mejor y lo impone, porque para eso es el director general de Tráfico, en contra del interés de muchos pequeños y medianos empresarios, de muchos trabajadores, que se van a ver en la calle por esto, y lesionando de una forma clara la iniciativa privada. ¿Es importante la inspección técnica de vehículos? Pues se hace mediante autorización. ¿O es que la formación de los futuros conductores, que es la base de una adecuada seguridad vial, es menos importante que la recuperación de puntos? Eso se hace a través de autoescuelas y las autoescuelas están sometidas al sistema de autorización. Lo que tiene que hacer la Administración es abrir la mano y que cada cual ofrezca el producto que tiene, y establecer los requisitos todo lo exigentes que usted quiera —en eso podemos estar de acuerdo—, pero que el que los reúna luego pueda impartir esos cursos y después la obligación de la Administración es inspeccionarlo, porque, si yo ahora le pregunto cuántas inspecciones han hecho ustedes en esos centros, no sé lo que me va a decir, pero me temo que muy poquitas. Me parece que es una dejación absoluta, que se está actuando muy mal. No sé qué interés hay detrás de esta historia, porque desde luego el interés público o el general no creo que esté cubierto con este sistema de reparto. Evidentemente, usted sabrá. Lo que sí le digo es que hemos presentado dos enmiendas a la Ley de Tráfico, que está ahora mismo en el Parlamento, para que se acabe con esto cuanto antes, pidiendo que se pase inmediatamente al sistema de autorización administrativa.

También le he formulado unas preguntas escritas, a las que no me ha respondido. He tenido que pedir amparo a la Mesa del Congreso, pues me parecen del mayor interés y me hubiera gustado que me las hubiese contestado para poder debatirlas hoy con usted. En fin, espero que podamos hacerlo pronto. Desde luego, no puedo estar más disconforme con esta decisión.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Jané para fijar posición por un tiempo máximo de dos minutos, por favor.

El señor **JANÉ I GUASCH:** A raíz del tema que hoy ha expuesto aquí el señor Souvirón, quería hacer un planteamiento concreto al director de Tráfico y es por qué razón, a la hora de prorrogar o no el sistema de quién puede tener la autoridad pública para la recuperación de puntos, no atendemos a los CAP, centros de aptitud profesional, a los que la nueva situación coloca en una posición claramente equivocada, que es la siguiente. Tenemos unas directivas europeas —el señor Olabarría conoce muy bien todo el tema laboral— según las cuales los conduc-

tores profesionales deben pasar unos cursos de aptitud profesional. El que conduce un camión de manera profesional, el que conduce una furgoneta, etcétera, tiene que pasar esos cursos y tiene que ir a un centro de aptitud profesional. La normativa dice que pueden llegar a recuperar incluso seis puntos por la realización de esos cursos, que además son cursos obligatorios que deben pasar como profesionales. Pues bien, esos cursos que hacen no les valen para recuperar los puntos que la ley dice que pueden recuperar. Se les dice que tienen que ir a un CAP a hacer esto de forma obligada, pues es normativa europea que tienen que cumplir, y que podrían recuperar seis puntos. Fíjense si somos generosos que primero eran cuatro y, generosamente —fui el primero en querer que fuera así—, lo hemos ampliado hasta un máximo de seis. Se les dice: como no vayas a uno de los centros que tiene la concesión, ni seis ni cinco ni cuatro ni tres ni dos ni uno, te quedas con los mismos puntos que tenías y no recuperas ninguno, con lo cual, si yo soy conductor profesional, no me voy a un CAP. Yo tengo un CAP y ¿sabe lo que le digo, señor Navarro? Que me han conducido a la miseria, porque nadie va a venir a hacer el curso a mi CAP si no le puedo otorgar los puntos que la ley permite que se den a quienes van a un CAP, haciendo esa homologación europea. Por tanto, o solucionamos esto o estamos arruinando a unos centros que hacen su labor. Si no todos lo hacen bien, que se inspeccione a los que lo hagan mal, pero este sistema es un desbarajuste. Yo no le cuestiono que hayan hecho la prórroga ni si debe ser autorización o concesión; no entro en todas las razones, pero sí en que demos una solución a estos centros y no seamos tan hipócritas y no digamos en la ley que la realización de ese curso les va a dar seis puntos, porque o lo hacen en los centros que tienen la concesión o no les daremos ni un punto, solo les servirá para haber superado ese requisito en su ámbito laboral pero no para recuperar puntos. Por tanto, creo que estamos en una situación difícil. No son tantos los transportistas profesionales que necesitan recuperar puntos, pero a ellos les va bien poder hacerlo. Así pues, demos también la posibilidad de que si una persona va a un CAP pueda recuperar puntos, puesto que, si no, estamos arrojando a esos centros a una situación crítica que no se merecen.

Yo tengo a una persona en Reus, Lluís Agustench, que coordina una serie de centros y me lo ha planteado infinidad de veces, y es que tiene toda la razón. Por tanto, alguna solución debemos poner. Quizás no dependa de usted, quizás sean los que tengan competencia en transporte, no lo sé, pero en esto algo hacemos mal.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Corcuera, tiene la palabra por un tiempo de dos minutos.

El señor **CORCUERA PLAZA:** También voy a ser muy breve. Efectivamente, yo coincido con lo que ha expuesto el director general de Tráfico en el sentido de que los cursos de recuperación de puntos es el eslabón más débil y complicado dentro del sistema de conducir por puntos. Evidentemente, si no se hace bien, si no se otorgan con

todas las garantías esos puntos que se recuperan, el sistema pierde toda la credibilidad. Si yo sé que, si pierdo los puntos, puedo irme a un centro —sea el que sea, una autoescuela, etcétera— y automáticamente me los dan sin tener que hacer ningún tipo de curso real, perderé todos los puntos que me parezca porque sé que los voy a recuperar. Por lo tanto, este es un eslabón muy débil y muy importante dentro del sistema. Cuando una política funciona bien, yo creo que lo razonable y lógico es mantenerla, mirar qué es lo que no funciona dentro de esa política, cuáles son los elementos que se ha visto que no han funcionado bien y corregirlos, pero, si funciona, lo lógico y sensato es mantenerla. Lo ha hecho el País Vasco, lo ha hecho Cataluña, y también lo ha hecho la DGT.

A mí las razones que el director general de Tráfico exponía me parecen razonables, porque al final estamos hablando de un negocio. El señor Souvirón estaba insinuando algo muy grave. Estaba insinuando que había intereses ocultos para esta decisión de la DGT, y eso es muy grave. Está imputando un delito que es muy grave y que debería demostrar en cualquier caso. Por lo tanto, a mí me parece que eso no es así; intereses ocultos los podemos ver en otras intervenciones o en el porqué de esta acusación tan grave que hace el señor Souvirón a la Dirección General de Tráfico. Lo que yo pediría es que pongamos las cosas en su sitio, que seamos razonables y que tengamos en cuenta la situación en la que se produjo la concesión, ya que era una concesión para un sistema nuevo que no existía y que está funcionando bien. Se ha prorrogado porque estamos ante unas elecciones y esos intereses ocultos han empezado a aparecer, yo los he visto aquí en algunas intervenciones. Este grupo cree que las explicaciones que ha dado el director general de Tráfico son correctas. Otras comunidades autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico han hecho lo mismo y, por lo tanto, no debe ser tan desacertado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO (Navarro Olivella)**: Fueron los franceses los que nos dijeron que ellos tenían muchos problemas y que fuéramos con mucho cuidado, puesto que a ellos no les funcionaba. La ventaja de ir después es que fueron los franceses los que nos llamaron la atención sobre este tema. En fin, se agradece la honestidad y que nos lo explicasen.

Le explico esto de trocear Madrid en tres lotes. Al principio, tal y como lo diseñamos, nadie creía en todo esto del permiso por puntos. Nosotros impusimos aquello de que tenía que haber un calendario y un curso de recuperación mensual y uno cada dos meses de la recuperación total de puntos, aunque hubiera un solo alumno. Así pues, se hizo como un queso en tres partes porque se pensó que, dado que Madrid era una gran ciudad, podía haber más alumnos y, por tanto, más cursos, y esto podría compensar aquellos que fueran muy poco rentables. Es decir, se intentaba com-

pensar en donde había posibilidad de tener más cursos. Por esta razón, se troceó Madrid en tres partes para compensar con el resto del territorio donde todo apuntaba que aquello no salía de ninguna de las maneras.

En cuanto al tema de las inspecciones es un caso interesante. Es verdad que la gente que va a los cursos es gente que trabaja, por lo que muchos son a última hora de la noche o en sábado. La normativa dice que no pueden hacerse en día festivo, pero puede ser en sábado. La administración es la que es y hacer la inspección por la noche o en sábado era complicado, por lo que se diseñó un sistema novedoso, que era que cualquiera de las empresas que se presentaba tenía que incluir, dentro de su oferta, una contrata con una empresa de certificación o de auditoría, en la cual se garantizase que se iban a inspeccionar cada año el 70 por ciento de los centros y sería la administración la que diría qué centros había que inspeccionar; pero todo esto estaba dentro de la oferta. Y así ha funcionado, garantizando que el 70 por ciento de los centros sean inspeccionados por una entidad de certificación o de auditoría externa de prestigio, con lo cual hemos ido consolidando un sistema riguroso por las condiciones de la inspección. La experiencia, desde el punto de vista de la administración, es novedosa, y creo que ha sido buena. Este sistema de inspección con una entidad externa lo copiamos de los alemanes.

En lo que se refiere a los cursos del CAP, comparto su preocupación. Fomento regula los cursos del CAP, y los profesionales del transporte, según la directiva europea, cada cinco años tienen que hacer un curso de más de doscientas horas. A todos nos pareció lógico y razonable que ya que iban a hacerlo pudieran recuperar puntos. Cuando nos preguntaron en Fomento si esto nos parecía lógico para recuperar puntos, dijimos que estábamos de acuerdo, pero que para garantizar que se hiciesen las doce horas del curso de recuperación de puntos el centro tenía que concertarlo con un centro concesionario. Así, teóricamente funcionaba y permitía recuperar los puntos. Pero es verdad lo que dice y vamos a tener que planteárnoslo porque algunos de los CAP son autoescuelas y tener que llevar al que tengo delante para hacer el curso de recuperación de puntos me chirría un poco. Tiene una parte de razón porque aquí hay un problema no resuelto, cuya solución compete a la DGT. No voy a echar balones fuera refiriéndome a Fomento porque la solución compete a la DGT. Somos conscientes de que existe este problema; nos lo han venido a explicar y somos sensibles a él, pero ya lo cocinaremos cuando tengamos que hacer la reforma para buscar alguna solución razonable al problema de los cursos de profesionales.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro, por sus explicaciones. Y no solo quiero agradecerle sus explicaciones sino inquirirle para que nos acompañe más en esta Comisión por lo ilustrativas que resultan sus exposiciones habitualmente.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**