



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 102

Pág. 1

## SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. TEÓFILO DE LUIS RODRÍGUEZ

Sesión núm. 3 (extraordinaria)

celebrada el martes 31 de enero de 2017

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro del Interior (Zoido Álvarez), para:

- Informar de la adopción de medidas urgentes con la finalidad de reducir la siniestralidad en nuestras carreteras. A petición propia. (Número de expediente 214/000022) ..... 2
- Informar del incremento anual del número de fallecidos por accidentes de tráfico y de las medidas que va a adoptar el ministerio para mejorar la seguridad vial. Urgente. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000263) ..... 2

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 2

### Se abre la sesión a las diez de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Iniciamos la sesión extraordinaria de esta Comisión para atender la comparecencia del ministro del Interior a petición propia, así como su comparecencia urgente, solicitada por el Grupo Socialista en Diputación Permanente, para que informe de las medidas que va a adoptar para reducir la siniestralidad en nuestras carreteras. Como los miembros de la Mesa saben y la mayoría de los portavoces también, la sesión se va a celebrar siguiendo estrictamente el Reglamento, es decir, primero intervendrá el ministro sin límite de tiempo, como representante del Gobierno, después los grupos parlamentarios por un tiempo de diez minutos cada uno, empezando el Grupo Socialista y terminando el Grupo Parlamentario Popular, al ser el de mayor tamaño, y finalmente habrá una réplica del ministro. Así, tal y como acordamos, se dará por concluida la sesión de la Comisión. Para iniciar el trámite, tiene la palabra el señor ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Zoido Álvarez): Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero dar las gracias a los miembros de la Mesa y a las señorías que asisten hoy a esta Comisión de Seguridad Vial. Voy a describir la intervención que voy a realizar. Primero haré un resumen de datos; a continuación seguiré con el plan de medidas urgentes que ya se aplican y después describiré las quince medidas que consideramos que han de comenzar a aplicarse con la mayor urgencia posible. En paralelo, les propondré la elaboración de un plan estatal de educación vial en el seno del Consejo Superior de Tráfico, terminando con la revisión de la estrategia de seguridad vial, dentro de la cual se planteará la posible reforma de la Ley de Seguridad Vial y de los reglamentos de circulación, conducción y vehículos. Me gustaría dejar claro al comienzo de mi intervención —lo he dicho en varias ocasiones, incluso tuve la oportunidad, como después diré, de manifestarlo en mi comparecencia ante la Comisión del Interior del Congreso de los Diputados— que debemos a todas las víctimas de accidentes de tráfico y a sus familiares un gran esfuerzo. Debemos sacar de la disputa política las medidas y la estrategia que tenemos que aplicar entre todos para mejorar la seguridad vial. Es un deber que tenemos con las víctimas y con sus familiares. Al mismo tiempo, considero que sería idóneo que fuésemos capaces de conseguir un pacto de Estado sobre seguridad vial que de forma permanente contuviera todas las medidas que hubieran de implementarse después de la valoración de las que se hayan venido aplicando con antelación. Y en esta primera reflexión también quiero tener un recuerdo para los funcionarios de la Dirección General de Tráfico en sus distintas categorías y para los guardias civiles que desde la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil prestan servicio para mejorar las condiciones de la seguridad vial. A todos les doy mi más sincero agradecimiento, porque sobre todo cuando las condiciones climatológicas son adversas, como ha sucedido en las últimas semanas y meses en distintas provincias y comunidades autónomas de España, demuestran que son capaces de vencer las dificultades en aras de mejorar las condiciones de la seguridad vial.

Comparezco ante esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso a petición propia porque la mejora de la seguridad en nuestras carreteras es una de mis prioridades y porque es una tarea de todos. Por eso voy a hacer todo lo que esté en mi mano para cumplir con el firme compromiso de alcanzar un pacto de Estado por la seguridad vial, tal y como avancé —lo he dicho antes— en mi comparecencia el 21 de diciembre. Entonces, hace ya más de un mes, tendí la mano a todos los grupos parlamentarios y a todos los actores implicados en materia de seguridad vial, a las administraciones públicas y a la propia sociedad civil, para conseguir entre todos un entendimiento con vocación de continuidad, con el doble objetivo de reducir el número de accidentes de tráfico y de garantizar una movilidad segura y sostenible a través de una adecuada gestión del tráfico.

Señorías, entre aquella comparecencia y esta hemos conocido los datos del balance de siniestralidad vial del año 2016, los cuales reflejan que durante el año pasado se produjeron 1.028 accidentes mortales, en los que fallecieron 1.160 personas, mientras que otras 5.067 fueron hospitalizadas por las heridas que padecieron. Esto supone un ligero aumento: el 1,4 % de accidentes, el 2,6 % de personas fallecidas —29 más que en el año 2015— y el 4,3 % de personas hospitalizadas con respecto a 2015, rompiéndose de esta forma la tendencia de los últimos trece años de descenso del número de víctimas mortales. Les recuerdo que estos datos son provisionales, como bien conocen sus señorías, y que solo hacen referencia a los accidentes mortales ocurridos en las vías interurbanas y a los fallecimientos producidos en las veinticuatro horas posteriores al accidente. En el mes de marzo se conocerán y se facilitarán, como es lógico, los datos de fallecidos en todas las vías y hasta treinta días después del accidente. Estos datos, que lamento profundamente, constituyen un importante motivo más para trabajar en la consecución de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 3

ese pacto de Estado por la seguridad vial que desde el ministerio y concretamente desde la Dirección General de Tráfico —aprovecho para saludar a su director general, que nos acompaña— tenemos la firme intención de alcanzar.

No obstante, a pesar de este pequeño repunte en los fallecidos en la carretera, el número sigue estando muy por debajo de los del primer año del que se tienen estadísticas, 1960, cuando hubo 1.300 fallecidos por los 1.160 actuales, a pesar de que entonces había solo un millón de vehículos circulando y ahora el parque móvil supera los 32 millones de vehículos. Afortunadamente, se han tomado muchas medidas y esas medidas han ido dando año tras año sus resultados. También, pese al ligero aumento registrado en 2016, la mortalidad en carretera mantiene el mismo promedio diario de víctimas, que es de 3,2, frente a los 11,16 diarios que se registraban en el año 2000. Además, España continúa estando muy por debajo de la tasa de mortalidad de la Unión Europea, que se establece en 52 fallecidos por cada millón de habitantes, mientras que en España es de 36. Pero todo esto no nos sirve de consuelo ni mucho menos. Únicamente lo vamos a considerar como un acicate para redoblar nuestros esfuerzos y regresar a la tendencia de descenso de víctimas y de accidentes que se ha venido marcando durante los últimos años.

Si analizamos las estadísticas más en profundidad, nos encontramos con que, por comunidades autónomas, ha aumentado el número de fallecidos en la Comunidad Autónoma Valenciana, 19 más; Galicia, 15 más; Andalucía, 14 más; Castilla-La Mancha, 11 más; Baleares, 9 más; Murcia, 8 más; Asturias, 7; La Rioja, 6; Extremadura, 3; y Aragón, 1. Sin embargo, han descendido las víctimas mortales en Cataluña, donde ha habido 23 fallecidos menos; Castilla y León, 20 personas menos; Cantabria, 7; 6 menos en la Comunidad de Madrid; 5 en el País Vasco; 2 en Navarra; y 1 menos en Canarias. Teniendo en cuenta el tipo de vía, las carreteras convencionales siguen siendo con mucha diferencia donde hay más víctimas mortales en accidentes, el 75% de ellas, si bien se experimenta un descenso de un 3% respecto a 2015. Por el contrario, en autopistas y autovías los fallecidos han ascendido hasta el 25% desde el 22% que suponían el año anterior, es decir, han crecido un 3%, lo mismo que se había descendido en las vías convencionales. Las salidas de la vía son la principal causa de muerte en accidente: el 47% de los fallecidos en las vías de gran capacidad y el 41% en carreteras convencionales fueron debidos a esta circunstancia. En autovías y/o autopistas la colisión trasera y múltiple fue la causa del 20% de las víctimas mortales y el 17% fue por atropellos a peatones, mientras que en vías convencionales fue un 25% por colisiones frontales.

En lo que respecta al tipo de usuario, los usuarios de furgonetas fallecidos se redujeron en 11 personas —pasando de 69 en 2015 a 58 en 2016— y disminuyeron también los ciclistas fallecidos, situándose en 33, 10 menos que en 2015. Igualmente, descienden en usuarios de motocicletas y ciclomotores, ya que en 2016 fallecieron 214 usuarios de motos, 10 menos que en 2015, y 21 usuarios de ciclomotor, 6 menos que el año anterior. Por el contrario, los fallecidos en turismos, 604, aumentan un 6% respecto al año anterior —34 más— y también lo hacen las víctimas mortales en autobús, 18 en el año 2016 respecto a las 2 del año 2015. Los peatones fallecidos aumentan en 5: de 113 en 2015 a 118 en 2016. Por edades, el mayor porcentaje de fallecidos se sitúa entre los 45 y 54 años, con 225 muertos, un 19% del total, y entre los 35 y los 44 años, con 216 fallecidos, también un 19% del total. El siguiente grupo de edad con mayor número de fallecidos es el de 25 a 34 años, con 165 fallecidos, un 14%. Los niños fallecidos hasta 14 años fueron 19 —el 2%— y los mayores de 65 años, con 240 fallecidos, suponen el 21% del total.

En cuanto al uso de los accesorios de seguridad, el 22% de los conductores y pasajeros fallecidos en turismos y furgonetas en 2016 no llevaba puesto el cinturón de seguridad y aumenta en 3 el número de fallecidos que no hacían uso de dicho dispositivo de seguridad en turismos, llegando hasta 129 personas. En el caso de las furgonetas, descienden a 18 las víctimas sin cinturón de seguridad; 24 fueron en el año 2015. De los 214 muertos en motocicletas, 4 no utilizaban el casco en el momento del accidente, y de los 21 fallecidos en ciclomotor, solo uno no lo llevaba. Entre los ciclistas, de los 33 fallecidos, 6 no utilizaban el casco pese a ser obligatorio en vías interurbanas. De los 16 niños hasta 12 años que han muerto en accidentes de turismo, 3 no utilizaban ningún accesorio de seguridad. Es decir, de los 1.160 fallecidos en accidentes de tráfico, 161 no utilizaban ningún dispositivo de seguridad, ya fuera cinturón, casco o sistema de retención infantil.

Respecto a los factores que han influido en los accidentes mortales o graves, en 1.374 de ellos —el 28%— ha habido una distracción del conductor; en 841, que suponen el 21%, existía una velocidad inadecuada; en 376, que son el 9%, no se respetó la prioridad de paso; y en 316 —el 8%— había cansancio o sueño en el conductor. Estas son las causas más frecuentes de los accidentes. En lo que respecta a la vigilancia del consumo de alcohol y drogas al volante, se han producido más infracciones por

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 4

consumo de drogas ilegales. Hasta noviembre de 2016 se habían realizado 60.942 pruebas de las que resultaron positivas 23.822, un 39%. De ellas, 54.566 fueron preventivas, con un resultado de 20.879 positivas, es decir, el 30% de aquellas pruebas que se hicieron con carácter preventivo dieron positivo; 3.026 fueron pruebas a conductores involucrados en accidentes, que dieron 829 positivos, el 27%; otras 3.350 pruebas fueron a conductores infractores, con 2.114 positivos, el 63%. También respecto al alcohol hay cifras reveladoras. Se hicieron 4,6 millones de pruebas, resultando positivas 68.852, solo el 1,5%. De ellas, 4.024.101 fueron preventivas, resultando positivas 59.526, el 1,5%; 113.396 fueron pruebas a conductores involucrados en accidentes, con 5.045 positivos, aquí ya el 4,5%, y otras 554.593 fueron pruebas a conductores infractores con 4.281 positivos, reduciéndose el porcentaje hasta el 0,8%.

No les quiero cansar, pero creo que es interesante hacer un repaso de los datos, sobre todo de los más importantes, y ver también las causas por las que se han producido estos accidentes. Coincidirán sus señorías en que detrás de cada accidente que recogen estas cifras hay tragedias con nombres y apellidos y familias que ven cómo sus vidas cambian para siempre. Nunca debemos olvidarlo, la frialdad de las estadísticas no puede apartarnos nunca de la dramática realidad que se esconde detrás de cada una de ellas. Por eso tampoco vamos a ampararnos en ninguna excusa, porque ni yo personalmente como ministro, ni el Gobierno del que formo parte estamos aquí para buscar excusas, sino para aportar soluciones que contribuyan a que los accidentes y las víctimas disminuyan considerablemente y la seguridad de nuestras carreteras cada día sea mayor. De nada sirve que en el año 2016 haya habido un aumento de 18,6 millones de desplazamientos de largo recorrido en carretera, un 5% más. De nada sirve que el parque móvil haya crecido casi en 700.000 vehículos, concretamente 686.000 vehículos más. De nada sirve que la antigüedad de los vehículos implicados en accidentes mortales haya aumentado —tienen una media de 13,6 años en los turismos—. De nada sirve que el 4% de los conductores implicados en accidentes mortales no residiera en España. Y digo que de nada sirve porque aunque todos estos datos sean ciertos no estamos aquí para buscar justificaciones, sino para encontrar entre todos soluciones que sean efectivas y conseguir reducir el número de accidentes y mejorar la seguridad en nuestras carreteras. Por eso vamos a adoptar una estrategia con medidas a corto, medio y largo plazo, en la que queremos contar con la mayor participación y el mayor consenso posible, bajo ese espíritu de diálogo y de entendimiento que haga posible ese pacto de Estado por la seguridad vial que pueda tener vocación de continuidad.

En primer lugar, se está implantando un plan de medidas urgentes con el objetivo de mejorar el sistema en su conjunto y reducir la cifra de siniestralidad. La intención no es otra que conseguir un sistema integral que minimice los errores involuntarios y que, cuando estos se produzcan, prevenga que el resultado sea fatal. Ya hemos venido implantando alguna de ellas; no había tiempo que perder, y aunque ya han sido anunciadas públicamente, las quiero recordar. Para ello han sido fundamentales los criterios que se han venido solicitando que se aplicaran por parte de los técnicos y del sector.

En primer lugar, los vehículos de transporte de mercancías en general, peligrosas y vehículos especiales tendrán restringida temporalmente la circulación en determinadas fechas y días con el fin de que exista la mayor fluidez posible en el tráfico de vehículos ligeros, buscando también minimizar el impacto negativo que para la actividad del transporte profesional por carretera ello suponga. Para los vehículos de transporte de mercancía peligrosa, se actualiza la red de carreteras que deberán usar de manera preferente —la conocida como red RIMP— en todos sus itinerarios.

En segundo lugar, carriles reservados. Se especifican los carriles que tienen tal condición y las condiciones generales y especiales de uso de los mismos y se introduce como novedad para la calzada central bus VAO de la A-6, en Madrid, el uso de estos carriles con independencia del número de usuarios por parte de los taxis y de los vehículos clasificados como de uso compartido en el Registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico. A esto se le suma la novedad ya recogida en la anterior resolución del uso del carril por parte de los vehículos con distintivo cero emisiones y cuando así lo determine la señalización variable de los vehículos con el distintivo ECO, C y B. En cuanto a las pruebas deportivas, se establecen determinadas fechas y vías en las que, por la elevada intensidad del tráfico que soportan, no se autorizan pruebas deportivas, marchas ciclistas u otros eventos en beneficio general del resto de los usuarios y para intentar evitar riesgos innecesarios.

En relación con los fenómenos meteorológicos adversos, en los casos en los que la seguridad de la circulación se pueda ver comprometida a causa de intensas nieblas, rachas de viento muy fuertes, nieve o lluvias torrenciales se podrá restringir la circulación de determinados tipos de vehículos con el objetivo de garantizar la seguridad del tráfico. Asimismo, la elevada concentración de vehículos en determinados

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 5

lugares de protección especial, como son los espacios naturales protegidos o la celebración de acontecimientos deportivos culturales o religiosos, hace necesario prever la adopción de planes especiales de regulación de acceso y ordenación y gestión de tráfico, con el objetivo de garantizar la seguridad y el adecuado flujo de tráfico en el entorno de los mismos. En los tramos de elevada siniestralidad se prevé restringir la circulación de determinados vehículos pesados en tramos específicos de la red de carreteras, debido a la peligrosidad por la confluencia de vehículos pesados y ligeros en vías convencionales con elevado tráfico y accidentalidad en las que existe una alternativa viaria de mayor capacidad y de mejor trazado. En este sentido, se mantiene para el año 2017 la restricción ya existente en la N-340 entre Nules y Oropesa. Para favorecer la coexistencia de los ciclistas y los vehículos ligeros y pesados, se establecen limitaciones de velocidad máxima en aquellos días y horas de mayor presencia de los ciclistas, para que corran menos riesgos y sean respetados por los vehículos. Estos tramos se señalizan de manera específica y el listado de los mismos se publica y actualiza en la web [www.dgt.es](http://www.dgt.es), como ustedes conocen.

En cuanto a las restricciones que se llevan a cabo como consecuencia de la ejecución de obras, se establecen de antemano las fechas y vías en las que se solicita a los titulares de las mismas la suspensión temporal de las obras, a excepción de aquellas que sean urgentes por coincidir con las operaciones especiales de tráfico. Además de estas medidas ya implantadas que acabo de citarles, se pondrán en marcha de forma paulatina quince medidas urgentes más. Se trata de una estrategia muy flexible, pues pueden irse sumando nuevas medidas. Si con alguna de las que se vayan acordando e implantando dentro de esas reuniones y pactos que queremos alcanzar no se obtuvieran los resultados esperados y previstos de manera inmediata, habrá de procederse a su revisión, a su actualización e incluso a su modificación si fuera necesario. Es fundamental que se reaccione con rapidez y que nos adaptemos para que la eficacia y la efectividad de las medidas sea la mayor posible. Hay que recordar que en el pasado mes de agosto la comparativa con el año 2015 reflejaba un aumento de 68 fallecidos más, una cifra muy superior a la que arroja el cierre en el año 2016, que se ha reducido a solo 29 víctimas mortales más. Por eso creo que era necesario que se tomaran medidas —como se han venido tomando—, y por eso ahora les paso a detallar las que queremos que se vayan implementando a lo largo de las próximas semanas y los próximos meses.

En primer lugar, refuerzo de la seguridad en las zonas de adelantamiento con mayor siniestralidad. Tras analizar los tramos con más accidentes, se va a reforzar la seguridad de los mismos para determinar si es necesario redistribuir los tramos donde está permitido el adelantamiento y ampliar el tramo de prohibición. Habrá que ver caso por caso y en cada carretera qué medidas han de adoptarse en este plano. Además, se reubicarán las señales verticales si es necesario y se reforzará la advertencia de prohibición con una línea continua doble en lugar de la simple. Si el grado de peligrosidad así lo determina, incluso se instalarán balizas en determinados tramos para impedir los adelantamientos. Esta medida fue implantada de manera experimental en un tramo de 30 kilómetros en la carretera Figueruelas-Mallén y se redujeron los fallecidos en un 80%. Se prevé instalarlo en unos mil kilómetros a lo largo de los próximos meses.

La segunda de las medidas que se proponen son los cruces inteligentes. Es una instalación de señalizaciones en cuarenta y cinco cruces que avisan de la presencia de un vehículo en los cruces más peligrosos de las carreteras convencionales. Cuenta con un sistema de detección de vehículos en los ramales de acceso a la vía con preferencia que se activa cuando se detecta uno, alertando al conductor con señales luminosas para que modere la velocidad.

En tercer lugar, avisadores de velocidad. Instalación de paneles que combinan una parte fija con un parte variable con focos ledes, que emiten destellos cuando detectan que el límite de velocidad previsto es superado por un vehículo. Se van a situar en doscientos cincuenta puntos de vías convencionales, en un lugar previo al tramo crítico para que el conductor tenga tiempo suficiente para reducir su velocidad en curvas de radio reducido y en zona próximas a poblaciones, etcétera.

Como cuarta medida, un nuevo estudio de los puntos negros. Se va a aplicar un nuevo método para analizar y determinar dónde se encuentran los puntos negros, a través de una fórmula de estudio que aumenta el plazo temporal, la separación máxima y la gravedad de los accidentes. De este modo, se podrá hacer un exhaustivo censo de puntos negros, que se trasladará a los respectivos titulares de cada vía para que, siendo los responsables de adoptar las medidas necesarias para su eliminación, podamos buscar la mayor eficacia de las medidas a tomar, siempre dentro del marco competencial competente. Igualmente, se va a adoptar la metodología internacional IRAP para el análisis y la evaluación de la red de carreteras. Se va a hacer una evaluación específica de la siniestralidad en tramos especiales, como esos cruces que antes hemos destacado, ramales, glorietas o vías de servicio; y, al mismo tiempo, se van a publicar de manera actualizada en el mapa de movilidad.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 6

Como quinta medida que queremos aplicar, una nueva instrucción de vigilancia a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y plan operativo de actuación. Vamos a aprobar en el Comité de Seguridad Vial, que se celebrará la próxima semana, una nueva instrucción de vigilancia para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que determina, por ejemplo, en qué lugares y horario hay que reforzar la vigilancia. Y también, como es lógico, habrá un nuevo plan operativo de actuaciones sobre la base de esa instrucción de vigilancia. Ambos serán presentados con minuciosidad una vez que sean aprobados.

La sexta medida sería la optimización de los radares. Vamos a elaborar una nueva instrucción sobre la ubicación de los radares, dando prioridad a aquellos tramos con un elevado índice *Invive*, que es el que mide la influencia del exceso de velocidad relacionada con la accidentalidad. Además, habrá una evaluación periódica de su funcionamiento, adoptando medidas complementarias como refuerzo de la señalización, avisadores de velocidad previos o adecuación del límite de velocidad, en el caso de que se observe un elevado número relativo de infracciones. Como los radares no tienen un fin recaudatorio, sino disuasorio, se estudiará muy bien dónde son necesarios, para evitar accidentes, y dónde no lo son.

En séptimo lugar, una de las medidas será las cámaras de control del cinturón de seguridad. Hemos podido ver la cantidad de accidentes que se han producido en los que las víctimas no llevaban puesto el cinturón de seguridad. Tras comprobar la correcta evaluación del funcionamiento de las cámaras de control del cinturón, se van a situar en más de doscientos pórticos de señalización distribuidos por todas las comunidades autónomas donde la Dirección General de Tráfico tiene competencia para la vigilancia y control de tráfico. Las ubicaciones estarán publicadas en la página web de la Dirección General de Tráfico. De esa manera, queremos enfatizar el carácter preventivo de la medida, encaminada a concienciar del uso del cinturón y de las ventajas que ello supone. Hay que recordar que 147 de los 1.160 fallecidos no llevaban el cinturón de seguridad.

En octavo lugar, vamos a instalar tramos con avisadores de velocidad y vamos a instalar lectores de matrículas en quince pórticos de paneles de mensaje variable para que, en el caso de que la velocidad media exceda del límite permitido, se avise al conductor mostrando, junto al mensaje «modere su velocidad», la matrícula de su propio vehículo. No servirá para sancionar sino únicamente como una advertencia de los controles que se están haciendo. Solo si se observaran grandes excesos de velocidad se pondría en conocimiento de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y de la patrulla de helicópteros.

En noveno lugar, me gustaría destacar los puntos de control de velocidad en tramos de especial peligrosidad. Se instalarán más de sesenta nuevos puntos de control estáticos de velocidad y de cinturón de seguridad en tramos donde ya se hayan explorado o ejecutado medidas alternativas o complementarias al control de la velocidad para asegurar la adecuación de la limitación y de la señalización. Estos puntos serán previamente señalizados y su ubicación será también publicada en la página web de la Dirección General de Tráfico.

Como décima medida, el refuerzo de señales en tramos de *Invive*. Actualmente, ya se señala el inicio de los tramos con mayor *Invive*, que, como les decía antes, es el índice que mide la incidencia de la elevada velocidad en la siniestralidad. De hecho, hay trescientos señalizados. No obstante, la longitud de alguno de ellos hace aconsejable recordar esta señalización de una forma periódica, por lo que se van a señalar mil doscientos puntos más. De esta manera se refuerza el carácter preventivo de los controles de velocidad móviles que, de manera intensiva, se desarrollan en estos tramos de vía.

La undécima de las medidas que proponemos es la guía de buenas prácticas en travesías y tramos urbanos. Para intentar evitar los atropellos en travesías y vías urbanas, la Dirección General de Tráfico va a elaborar una guía de buenas prácticas con ejemplos de posibles actuaciones que permitan reducir la velocidad y lograr también la homogeneidad en las actuaciones en travesías, intentando de esta forma disminuir la accidentalidad. Esta guía será entregada a las distintas administraciones con competencias en la materia para que, en la medida de lo posible, podamos alcanzar una uniformidad y puedan implantar las medidas en las nuevas infraestructuras o remodelar las actuales, al igual que estamos abiertos a analizar y valorar cualesquiera otras recomendaciones que nos hagan las otras comunidades autónomas que tienen competencias transferidas y que nosotros podamos también incorporarlas a esta guía.

Incorporamos otra nueva medida como es la señalización de nuevas rutas ciclistas seguras. Se van a instalar cuarenta y nueve nuevas señales de advertencia sobre periodos y tramos de rutas con elevada intensidad circulatoria de ciclistas, que incluye, por un lado, la limitación de velocidad durante días y horas concretas y, por otro, las limitaciones de velocidad con carácter temporal en los tramos de vía interurbana definidos. La definición de las limitaciones se realizará de una forma conjunta y consensuada con la federación de ciclismo provincial y el titular de la vía y también la Dirección General de Tráfico.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 7

En décimo tercer lugar, guías sonoras longitudinales. Esta medida fue avanzada el pasado sábado y se trataba de la instalación de guías sonoras de separación en el eje central de la calzada. Estas guías o bandas sonoras son habituales en los laterales de la calzada, se conocen y han dado buen resultado. Pero la novedad está en que estas se van a situar también en el centro de la misma, con el objetivo de evitar accidentes de circulación por colisión frontal al invadir la vía contraria a causa de una distracción. Algunos estudios, entre los que destaca uno de la Universidad de Aalborg, en Dinamarca, determinan que esta medida reduce el 29% los accidentes por colisión frontal y disminuye el número de salidas de vía en un 67%. Esta medida ya ha sido aplicada en ámbitos similares en otros países con resultados satisfactorios en materia de seguridad vial. Se ha realizado como proyecto piloto en la carretera A-375 que une las localidades de Utrera, en Sevilla, y Puerto Serrano, en Cádiz, y se va a ir realizando próximamente en otras carreteras convencionales de distintas comunidades autónomas.

Decimocuarta, medidas de comunicación. Vamos a lanzar una campaña de vídeos dirigidos principalmente a las redes sociales y a los medios digitales para transmitir a la sociedad el peligro de las distracciones al volante, sobre todo por utilizar el teléfono móvil, que es la causa más frecuente, persiguiendo de esta manera la concienciación y también la reprobación social de aquellos que lo hacen.

En último lugar, medidas de comunicación. Estas medidas de comunicación, que antes eran para evitar las distracciones, ahora son para llevar a la sociedad el testimonio real de las víctimas. Emitiremos en redes sociales y medios digitales varias piezas audiovisuales que recojan con realismo el testimonio de las víctimas. Esta acción se realizará con la colaboración de asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, para sensibilizar a la sociedad de las consecuencias de las distracciones al volante. La distracción tiene consecuencias y, en este caso, la medida lo que quiere es ponerle rostro y voz.

En paralelo a estas medidas urgentes —estas quince medidas—, desde la Dirección General de Tráfico vamos a seguir trabajando en la elaboración de un plan estatal de educación vial en el seno del Consejo Superior de Tráfico, con la participación de todas las entidades competentes en esta materia, así como la implicación de fundaciones y asociaciones de víctimas. Los principios que regirán el plan serán: la transversalidad, la estrategia didáctica, la implicación social y el aprendizaje a lo largo de la vida, desde la importancia de la edad infantil hasta la permeabilidad en toda la sociedad. Todos los contenidos, las actividades y los recursos serán diseñados por grupos de edad y/o colectivos específicos, y decidido y coordinado en comisiones provinciales de educación vial. Sus objetivos prioritarios serán los que paso a detallarles: fomentar la colaboración con todas las administraciones y todas las organizaciones público-privadas; analizar y debatir la metodología y diseño de acciones que se adapten a las posibilidades y recursos disponibles para asegurar su ejecución y la evaluación de su efectividad; incrementar la difusión de actividades y contenidos para aumentar su presencia y visibilidad.

En segundo lugar, señorías, vamos a llevar a cabo una revisión profunda de la estrategia de seguridad vial, para determinar qué aspectos de la misma continúan estando vigentes y son operativos y efectivos, y cuáles convendría que actualizáramos o modificáramos. Aunque es cierto que la estrategia está vigente hasta el año 2020, entendemos que es necesario revisarla con anterioridad y no esperar hasta entonces, por si es necesario realizar cambios que mejoren la seguridad en nuestras carreteras. Dentro de esta revisión, plantearíamos incluso las posibles reformas de la Ley de Seguridad Vial y de los reglamentos de circulación, conducción y de vehículos. Pero esta no ha de ser una tarea única y exclusiva del Gobierno, ni mucho menos. Esperamos mucho de todos, tanto de los grupos parlamentarios como de todos los sectores y colectivos que están implicados. Confiamos en recibir propuestas constructivas, porque la seguridad vial es una responsabilidad compartida y la debemos construir entre todos. Queremos y esperamos esa colaboración de todos, no solo en la reforma de la Ley de Seguridad Vial, como no podría ser de otra forma, sino también en la de los reglamentos, a pesar de que son una competencia del Gobierno. Perseguimos el consenso en todos los cambios que haya que introducir, porque es la mejor manera de que esos cambios sean efectivos y, al mismo tiempo, duraderos en el tiempo. También vamos a dar un impulso al Plan estatal de la bicicleta, contando con la participación de las administraciones, asociaciones y colectivos ciclistas. En esta revisión de la estrategia van a desempeñar un papel crucial tanto esta Comisión de Seguridad Vial en el Congreso, para lo que vuelvo a solicitar la colaboración de todos, como el Consejo Superior de la Dirección General de Tráfico, que queremos reactivar y dotar de más presencia, con la creación de grupos de trabajo específicos para sus diferentes áreas. Del mismo modo, resultaría imposible alcanzar ese ansiado pacto de Estado por la seguridad vial sin la participación, implicación y compromiso de todas las administraciones, de todos los sectores y de todos los colectivos que cuentan con competencia, intereses o sensibilidades que deban ser tenidas en cuenta. Para ello, en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 8

este pacto de Estado es necesario fomentar e impulsar la coordinación interministerial y acuerdos con el Ministerio de Fomento, ya que hay vías de competencia estatal y otras que son de otras comunidades autónomas; con el Ministerio de Sanidad, para compartir y transmitir información sobre enfermedades o incluso medicamentos que puedan afectar a la conducción; con el Ministerio de Empleo, para trabajar en la prevención laboral, ya que la mayor parte de los accidentes se producen *in itinere* o en días y horarios laborables y habrán de ser tenidos en cuenta; con el Ministerio de Educación, para formación vial en los centros educativos; con el Ministerio de Industria, para planes de fomento de renovación de vehículos y mejora de las ITV; coordinación y acuerdos con las comunidades autónomas enfocados en la misma línea que los acuerdos interministeriales, ya que ostentan competencias en estas materias y tendremos que trabajar juntos; coordinación y acuerdos con municipios a través de la Federación Española de Municipios y Provincias. En este sentido, les adelanto que ya se han iniciado los contactos para la creación de una comisión bilateral Dirección General de Tráfico-Federación Española de Municipios y Provincias. También tendremos que tener coordinación y acuerdos con sectores como fabricantes de vehículos, autoescuelas, víctimas de accidentes, ciclistas, motoristas, etcétera. Partiremos de este planteamiento y haremos este y todos los esfuerzos que sean necesarios para que todas las voces sean escuchadas, todas las propuestas sean estudiadas y todas las peticiones sean atendidas. ¿Con qué objetivo? Con el objetivo de sumar entre todos para alcanzar un entendimiento con el mayor grado de consenso y satisfacción posible para todas las partes. Como ya he dicho, la seguridad vial es una responsabilidad compartida y, como tal, debemos asumirla las administraciones, los sectores y colectivos implicados y toda la sociedad en general. Merece la pena ir de la mano y construir juntos un pacto de Estado por la seguridad vial completo, consensuado, ambicioso y con vocación de continuidad si con ello conseguimos mejorar nuestra seguridad, reducir el número de accidentes, y fallecidos sobre todo, en nuestras carreteras.

Termino. Sin duda, señorías, hay muchas decisiones que tomar y muchas medidas posibles que debemos y podemos adoptar. Por eso, creo que lo más sensato, lo más efectivo y también lo más riguroso es que lo hagamos entre todos después de un amplio y productivo debate en el que participe todo aquel que tenga algo que decir, porque todo aquel que quiera sumar para reducir los accidentes será bienvenido a este empeño.

Señorías, muchas gracias por la atención que han prestado en esta mi primera comparecencia en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor ministro, por la muy amplia y completa información que ha facilitado a la Comisión.

A continuación, pasamos al turno de grupos parlamentarios, empezando por el Grupo Parlamentario Socialista, para lo cual cedo la palabra al señor Bellido, por un tiempo de diez minutos.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, muchas gracias y bienvenido a esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, una de las dos comisiones que desde este Parlamento abordan las cuestiones que tienen que ver con su departamento en el Gobierno. Le agradecemos que haya comparecido por iniciativa propia, pero también a instancias del Grupo Parlamentario Socialista y de la mayoría de grupos que manifestaron en la Diputación Permanente su voluntad de que usted explicase aquí las causas, las razones, del incremento de la mortalidad en carretera y también las medidas que el Gobierno quería aplicar para ello. Como le decía, señor ministro, esta es su Comisión, por eso será muy positivo para alcanzar el objetivo que ha diseñado de conseguir un pacto de Estado en el que podamos participar todos y todas, que acuda con frecuencia tanto usted como el director general de Tráfico, no solamente a proponer las medidas que quiera realizar su departamento sino también a escuchar las propuestas que las fuerzas parlamentarias, en representación de la ciudadanía, quieran trasladarle.

Señor ministro, usted ha heredado una situación dramática; ha heredado una gestión en materia de seguridad vial muy negativa que procede del anterior ministro Fernández Díaz. No solamente ha roto con una de las mejores inercias que se han dado en Europa en los últimos años en materia de reducción de muertes en carretera, sino que también se ha llenado de mensajes contradictorios, de sospechas de favoritismo que han generado descrédito hacia la Dirección General de Tráfico. Así, las adjudicaciones de los cursos de formación, por ejemplo, la situación conflictiva que hoy se da en el programa de recuperación del carné por puntos, o la falta de examinadores en muchas provincias de España, que está generando enormes pérdidas al sector de las autoescuelas así como pérdidas económicas importantes para los aspirantes, la ausencia de efectivos de la Guardia Civil de Tráfico y la muy significativa reducción del número



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 9

de auxilios en carretera. En definitiva, si queremos alcanzar un pacto de Estado y avanzar, lo que procede es una rectificación de todo lo que ha sucedido en los últimos cinco años. Pero lo más importante, señor ministro, es que usted acude hoy aquí a hablar del hecho lamentable de que 2016 se haya cerrado con un incremento de 29 fallecidos respecto del año anterior en nuestras carreteras. El dato en sí mismo es malo, pero lo cierto es que llevábamos ya tres años en los que se había estancado la reducción del número de víctimas y de accidentes en las carreteras, producto de la desidia de la Dirección General de Tráfico de María Seguí y de Fernández Díaz. Ahora, para conseguir el objetivo que anhelamos todos de que en el año 2020 se haya reducido en un 50% el número de víctimas respecto de 2010 hace falta que nos esforcemos más y que se reduzca en los próximos años hasta un 26%. Seguro que es posible y, como bien decía, se lo debemos a las víctimas y a la sociedad española. Vaya para ellos también mi respeto y solidaridad.

Usted ha enumerado algunas de las razones, también lo hizo el director general, al que también quiero dar la bienvenida a la Comisión, en una comparecencia ante los medios de comunicación. Entre ellas ha señalado que unas de las más importantes es el incremento del número de desplazamientos —algo que es cierto— y el envejecimiento del parque automovilístico español, este año menos, pero sobre todo en los años acumulados de la crisis. Nosotros creemos que estas razones operan, sin duda, aunque también es cierto que entre el año 2004 y el año 2009 se produjo un aumento muy significativo de los desplazamientos en carretera y, sin embargo, todos esos años sin excepción se redujo el número de accidentes y de víctimas mortales. Respecto del parque móvil, es muy cierto lo que ha señalado, pero también lo es que esto no se produce por causas exógenas a la labor del Gobierno sino que a veces hay que incentivar la adquisición de vehículos nuevos que mejorarán sin duda la seguridad vial en nuestras carreteras. En ese sentido, le animamos a recuperar el Plan PIVE, que lleva siete meses parado, a reactivar y a mejorar el Plan Movea, cosa que no solamente será buena desde el punto de vista de la seguridad vial sino también desde el punto de vista de la reactivación económica, hecho que agradecerá el ministro de Economía y Competitividad, o del desarrollo sostenible reduciendo las emisiones contaminantes.

Estamos de acuerdo en esas causas y creemos que hay otras más. De hecho, aunque no se han enumerado como razones, sí que se han implementado medidas, las cuales abordaré ahora, pero hay que destacar la espectacular desinversión en mantenimiento de carreteras que se ha producido en los años de la mayoría absoluta del Partido Popular, una reducción de hasta un 27% en la labor de mantenimiento de nuestras vías. También quiero señalar la eliminación de contenidos educativos importantes. La educación vial en España estaba recogida en la asignatura de Educación para la Ciudadanía. Podemos decir que una de las víctimas colaterales de la eliminación ideológica de esta asignatura han sido los contenidos en la enseñanza reglada de la educación vial, que han desaparecido de los contenidos curriculares y que ahora mismo solamente se prestan voluntariamente a través de la labor de ONG, de ayuntamientos y del sector. Hay que recuperar en el pacto educativo contenidos de educación vial para que dejemos de ser uno de los poquísimos países de la OCDE que no abordan esta cuestión. Respecto a las campañas de sensibilización, le agradezco que haya señalado que se van a hacer en coordinación con las asociaciones de víctimas de accidentes, como DIA, que han señalado que en el pasado han sido campañas insuficientes y en algunos casos equivocadas. Asimismo —por qué no—, me gustaría destacar la disminución del auxilio en carretera, una labor importante que ha sido denunciada por la Asociación Unificada de Guardias Civiles y que aparece en los propios datos de la Guardia Civil. Si en el año 2010 se pusieron 95.000 sanciones, cinco años después ascendieron a 135.000, es decir, 40.000 más. Sin embargo, en 2010 hubo 120.000 auxilios y en 2015 solo 15.000, una bajada por encima del 90% que no se justifica en la coherencia del envejecimiento del parque móvil, como usted ha anunciado. Por tanto, pedimos que este asunto sea abordado.

Usted ha enumerado las medidas —algunas las conocíamos porque el director general las había anunciado—, y tengo que decirle que aunque falta leer la letra pequeña, al Grupo Parlamentario Socialista le gusta la música tanto de las más urgentes, que tienen que ver con proteger por ejemplo a los ciclistas, como de las de medio y largo plazo. Estamos de acuerdo en abordar la reforma de los reglamentos de circulación de vehículos y de conductores y la modificación de la Ley de Seguridad Vial. El Partido Socialista está a favor de la recuperación de la seguridad vial como política de Estado, y para conseguir ese pacto que ha anunciado sería muy conveniente recoger lo que funciona, y entre los años 2004 y 2011 tenemos un extraordinario fenómeno que ha funcionado y que tiene mucho que ver con las políticas que se hicieron, pero sobre todo con cómo se hicieron, es decir, con consenso, escuchando a la oposición, pactando con los grupos parlamentarios, con los colectivos profesionales, con las asociaciones de afectados. Usted ha dicho que tiene voluntad para hacerlo, y nosotros le creemos y confiamos en que sea así.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 10

Además, en las políticas de seguridad vial, como ha dicho, deben participar más ministerios: el de Economía, el de Hacienda, el de Energía, y por supuesto los de Fomento, Educación y Sanidad. Asimismo, tenemos que recuperar el consenso con las comunidades autónomas, no solamente con las que tienen competencias en esta materia, como Cataluña, Navarra y Euskadi, sino también con el resto de comunidades autónomas y con los ayuntamientos a través de la FEMP. Por tanto, el Grupo Parlamentario Socialista le va a pedir, además de estas medidas, que se recupere la inversión en carreteras y particularmente en mantenimiento, como bien ha señalado, para reducir los problemas que tenemos en los puntos negros y en los tramos de mayor accesibilidad, pero también en el resto, así como que se recuperen las campañas de concienciación que ha anunciado y se dote de más efectivos a la Guardia Civil de Tráfico. También le pedimos que se estimule la adquisición de vehículos más seguros y más sostenibles, así como proteger la movilidad ciclista y no olvidar al sector de vehículos de dos ruedas.

Voy a introducir dos temas que no se han abordado lo suficiente. Uno tiene que ver con la gestión de los cursos de recuperación del carné por puntos, una situación insólita, una situación que genera un descrédito de la DGT fruto de la herencia de la directora María Seguí y del ministro Fernández Díaz. Creo que usted tiene ahora la responsabilidad de desbloquear la situación para atender al sector. Otra segunda cuestión que me parece muy importante tiene que ver con la insuficiencia de examinadores en la mayoría de las provincias españolas, lo cual está generando un enorme caos y una enorme preocupación y pérdidas económicas en el sector de las autoescuelas y entre los aspirantes a obtener el carné de conducir. En ese sentido, no solamente le pedimos que se dote al sector de más profesionales sino que despeje las dudas que hoy tiene legítimamente el sector sobre cuál es la voluntad del Gobierno respecto de hipotéticas externalizaciones. Creemos que el sector debe seguir siendo puramente público, estar gestionado por funcionarios públicos y dotarles de un mayor reconocimiento profesional. Se trata de un colectivo muy importante a la hora de garantizar la seguridad y la cualificación de los conductores en las carreteras y, por eso, le pedimos que les atienda, les garantice que van a seguir formando parte del sector público...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Bellido, su tiempo se está agotando.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Voy terminando.

... y les procure un mayor reconocimiento profesional.

Hemos echado en falta en la intervención del señor ministro referencias a cuestiones como la conducción autónoma, que es un fenómeno que va a haber que abordar en los próximos años y queríamos conocer cuál es la posición del Gobierno; el problema del tráfico en las ciudades y en las áreas metropolitanas, que tiene también incidencia en la calidad del aire y por tanto en la calidad de vida, y el fenómeno de nuevos sistemas de transporte colectivo, que nos están atropellando.

Sin más, señor ministro, quiero agradecerle su disponibilidad. Buena parte de las medidas que usted ha anunciado iban a ser propuestas, por tanto, va a ser fácil ponernos de acuerdo en las mismas, dada además la disposición que tiene el Grupo Parlamentario Socialista para trabajar, consensuar y desarrollar políticas de seguridad vial que beneficien a la ciudadanía española.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bellido.

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, don Jorge Luis. Tal y como me ha comentado el letrado, intervendrán dos ponentes por este grupo, por lo que tiene cinco minutos cada uno.

El señor **LUIS BAIL**: Bienvenido, señor ministro a esta Comisión. Una Comisión con fama de llegar a consensos, en la que las iniciativas salen transaccionadas incluso por unanimidad y quizá gracias a que al final de todo el camino, cuando cuantificamos los recortes no en euros sino en vidas, cuando nos damos cuenta de que todo se reduce a morir bien o a hacerlo a destiempo, es más fácil ponerse de acuerdo. A nuestro grupo le gustaría que este consenso fluyese aguas arriba en la cadena de toma de decisiones para evitar las tragedias de las que tanto estamos hablando, que esta perspectiva fuese tenida en cuenta en Fomento, en Economía, en Industria e incluso en Empleo, porque esa falta de interés o de perspectiva creemos que es la clave. Fraccionar y precarizar el empleo, por ejemplo, es algo que ha sucedido dentro de la mal llamada recuperación, en la que no aumentan realmente las horas cotizadas, y los alquileres altos y las hipotecas abusivas han llevado a que cada vez haya que ir a buscar el trabajo en polígonos y ciudades cada vez más lejanas de casa. Por ello, como usted mismo ha reconocido, los flujos de tráfico

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 11

se incrementan, se reparten entre los ramales principales y en carreteras convencionales donde el riesgo de accidentalidad mortal o grave es tres veces y media superior que en autovías o autopistas, con mayor accidentalidad en días laborables. Es ese incremento de la movilidad por causa laboral —que es de lo que nos hablan las cifras de siniestralidad, tanto por las causas de accidentalidad como por el tipo de vía— el que constituye un factor desencadenante, que está pesando en el aumento de la siniestralidad de forma suficiente como para compensar los factores que tradicionalmente habían tirado de ella hacia abajo.

A corto y a medio plazo —y en eso coincidimos con usted— necesitamos políticas realistas, inversión sustancial y racional en seguridad en los presupuestos siguientes, con medidas como abordar los desdoblamientos y la liberalización de las vías en paralelo a los tramos con mayor índice de accidentalidad mortal y graves, con vehículos pesados en la red de carreteras, señalizados por la Dirección General de Tráfico y el EuroRAP. Tramos por ejemplo como el de la N-340, en Castellón, del kilómetro 1.038 al 1.050; el de la M-50, en Madrid, entre el kilómetro 45 y el 51; o la N-232, en Zaragoza, entre el kilómetro 269 y el 296, en los que hay consenso sociopolítico desde hace décadas, tanto sustancial como racionalmente. Ha hablado por ejemplo del tramo que une Figueruelas con Mallén y quería enseñarle el mapa porque es bastante elocuente acerca de dónde viene ese tramo y a dónde va. Viene de una autopista, de la AP-68, que discurre en paralelo con la A-68, una autovía. Es un tramo en el que no es que haya más cuestiones de accidentalidad que las producidas por el propio trazado. Estamos hablando de la falta de inversión — como ha comentado el portavoz anterior— en infraestructuras. Hablamos también de que ese mismo trazado de la vascoaragonesa, desde el Cantábrico al Mediterráneo, está nutrido de esos puntos negros en los que además convive un trazado en paralelo de hasta tres vías. Si es nuestra prioridad reducir la siniestralidad, ¿no sería más lógico rescatar las vías paralelas a donde se mata para evitarlo, en lugar de los ramales de las autopistas en quiebra por falta de uso?

Añadido a estos compromisos, respecto de los cuales cada uno está más sensibilizado en su territorio, no podemos dejar de mencionar la falta de apuesta por la intermodalidad: la bicicleta, los cercanías entre núcleos de población y el transporte de mercancías por vía férrea. Impulsar la intermodalidad y particularmente la movilidad sostenible no solo es una política contra la siniestralidad, también lo es de responsabilidad para con la salud de la población, con el desarrollo del medio rural —que es algo de lo que no se suele hablar— y con las generaciones futuras. Igualmente necesitamos políticas activas sobre el funcionamiento del sistema y una perspectiva a largo plazo, no solo sobre la modificación del reglamento general de circulación —que acumula ya una considerable dilación en su aprobación— donde, de un borrador con alto grado de acuerdo fruto de largas negociaciones con los sectores implicados, se ha pasado a una etapa de oscurantismo y desidia, o sobre la reducción inmediata de la velocidad de 100 a 90 en tramos de alta siniestralidad, sino también en lo que respecta al funcionariado. En esto coincidimos con el Partido Socialista en cuanto a la reivindicación que hacen los propios funcionarios. ¿Cuál es su consideración —esta es una pregunta que le hago— acerca de las denuncias de falta de incentivos y personal en el funcionariado examinador, que en la práctica supone un proceso de privatización encubierta del servicio de examinadores? ¿Se va a dignificar a corto plazo mediante una escala técnica específica o la subida del complemento solicitada por la Dirección General de Tráfico al Cecir en 2015 a estos funcionarios? Nos alegra que haya anunciado la revisión y el rediseño del Plan estratégico de la dirección y la Ley de Seguridad Vial o reenfocar el sistema formativo de los conductores, que deben ser también prioridades. Vamos a trabajar con usted en ello.

Frente a las cortinas de humo del *lobby* del motor, el ministerio debe mostrar una posición sin ambages que no culpabilice a los colectivos viarios más débiles en los excesos de la motorización. Más si cabe cuando no se ha desarrollado un plan estratégico estatal de la bicicleta —del que ha afirmado estar interesado en impulsar—, que vienen reclamando las coordinadoras, las mesas nacionales y el sector unánimemente, y cuando no existe un protocolo estandarizado de formación ciclista...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Luis, vaya terminando.

El señor **LUIS BAIL**: ...en el currículum escolar de último curso de primaria, como ya se hace en otros países europeos. Y acabo con esto. En el medio urbano, donde la mayor parte de las víctimas son peatones, ha afirmado que van a elaborar una guía de buenas prácticas. ¿Se plantea adoptar la velocidad máxima de 30 kilómetros/hora como referencia en la reforma del reglamento? Solo si conseguimos compartir un análisis integral de las causas que nos están asesinando en la carretera ya antes del impacto mortal, si no nos perdemos ni en las cifras ni en el dolor que hay tras ellas, solo así haremos un servicio a la población.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 12

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, para compartir el tiempo de su grupo, tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO RAMOS**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor ministro por su comparecencia para explicar el aumento de la siniestralidad en nuestras carreteras, así como esas quince medidas que ha presentado. Es verdad que España sigue estando entre los países más seguros en lo que se refiere a seguridad vial, pero también es cierto que si se sube ese ránquin de los más seguros, se puede bajar si no se hacen las cosas bien. Es decir, hay que poner medidas y trabajar mucho en ello. Todo depende de lo que se haga y los datos nos están diciendo que no se están haciendo las cosas bien, que el Gobierno no está haciendo los deberes. Usted ha traído quince propuestas en materia de seguridad vial que llevaba el Partido Popular en el año 2004 en su programa electoral y que no se han cumplido, y algunas las ha nombrado aquí usted hoy. Una era incrementar el número de efectivos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil con 4.000 nuevos agentes. Incumplida. Crear una escala de funcionarios técnicos de tráfico que tendrá encomendada la labor de examinar a los nuevos conductores así como de investigar accidentes. Incumplida. Fortalecer la colaboración de las empresas para potenciar la formación continua de sus conductores profesionales. Incumplida. Promover la inclusión de la seguridad vial en los planes de estudio, que además es una de las más importantes. Incumplida. Aprobar un plan de gestión de los puntos de especial riesgo, puntos negros. Incumplida. Implantar un plan nacional de auditoría de seguridad en las carreteras. Incumplida. Introducir incentivos fiscales a la adquisición de vehículos con velocidad limitada. Incumplida. Es decir, muchas de las medidas que usted ha presentado hoy y que traía su partido político en el año 2004 todavía no se han cumplido.

Le voy a dar unos datos muy ilustrativos para saber por dónde va el problema, lo que entendemos nosotros que necesitamos para mejorar, para acabar con esta siniestralidad o para evitar que siga subiendo la siniestralidad en nuestras carreteras. En el año 1970, el parque móvil en España era de 4.300.000 vehículos y la plantilla de la Guardia Civil, de 7.000 agentes. En el año 1980, la Guardia Civil seguía con 7.000 agentes y el parque móvil había subido ya a 15 millones. En el año 2017, la Guardia Civil aumentó un poco, 10.000 agentes, y el parque móvil ha subido a 31 millones. Es evidente que la progresión del parque de vehículos-censo de conductores y agentes de tráfico no avanza con la misma rapidez. Eso crea un desequilibrio en las labores de vigilancia, de prevención y de auxilio, que es la labor que tienen los agentes de la Guardia Civil de Tráfico. Aunque la Administración sigue haciendo esa manipulación, anunciando en los medios de comunicación al inicio de cada operación —la operación salida, por ejemplo— la presencia de más de 10.000 agentes de la Guardia Civil en nuestras carreteras, esto no es cierto, porque solamente en periodo de vacaciones el 33 % de la plantilla de la Guardia Civil está también disfrutando de sus vacaciones. Por tanto, si a esos 10.000 le quitamos el 33 %, comprobamos que no es cierto.

Quiero poner encima de la mesa y recordar un dato muy alarmante, que es el índice de accidentes en la plantilla de la Guardia Civil de Tráfico. Cada año se producen más de quinientos accidentes de agentes, de compañeros de la Guardia Civil de Tráfico. En estos momentos hay unos 1.000 guardias civiles de baja, no todos por accidentes de tráfico lógicamente, pero esos datos ponen de manifiesto que se va reduciendo la presencia de guardias civiles en nuestras carreteras. De hecho, en cualquier turno de la operación salida no hay más de 2.500 guardias civiles en nuestras carreteras. Esos 2.500 guardias civiles para vigilar 180.000 kilómetros de carreteras es una cifra muy corta. En el año 1980 había 0,69 agentes de tráfico por cada 1.000 vehículos y en el año 2016 había 0,31, es decir, menos de la mitad de guardias civiles en nuestras carreteras. Eso es importante. En el año 1995 se aprueba el plan elaborado por la propia Dirección General de la Guardia Civil de Tráfico, que establece como objetivo que la Agrupación de Tráfico alcance una plantilla operativa de 14.000 agentes, a la que todavía no hemos llegado ni de lejos catorce años después. Ante la falta de agentes en la Agrupación de Tráfico, una unidad de la Guardia Civil que en estos momentos sufre además la penosidad que conlleva en su trabajo la lluvia o el calor ya que siempre están al pie de la carretera, se implantó por el Partido Socialista el RAI. El RAI es el resumen de actividad individual de los agentes de la Guardia Civil. Se hace, por decirlo rápido porque tengo poco tiempo, un baremo del trabajo que hacen los guardias civiles; por un auxilio en la carretera se les concede 0,10 puntos y por denunciar la ley de transporte, que son las denuncias más cuantiosas, se les conceden cuatro puntos. ¿Qué se está haciendo? Premiar a quien denuncia y castigar a quien menos denuncia y más auxilia en nuestras carreteras. Esa es la política de la represión al conductor, del castigo, de la denuncia. Usted decía que no era así, pero sí lo es. Aquí están los datos, en este gráfico que ha hecho la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 13

secretaría jurídica de la Asociación Unificada de Guardias Civiles (**Muestra un gráfico**), donde se refleja muy claramente. Mire dónde están las denuncias y dónde los auxilios en carretera. ¿Qué prima? La denuncia. Menos agentes, menos por patrulla. Los datos los han elaborado una asociación de profesionales del ramo que están en la Guardia Civil de Tráfico. Esa herencia, heredada en parte del Partido Socialista, la han asumido ustedes como propia. Con esa política del RAI, en la que además estamos hablando de dinero en las nóminas de los guardias civiles, se premia con un mínimo de 150 euros la productividad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Delgado, tiene que terminar.

El señor **DELGADO RAMOS**: Voy acabando, señor presidente.

Eso hace que haya una gran desmotivación dentro de la Guardia Civil de Tráfico. Si tenemos uno de los parques móviles más antiguos de Europa y a ello le sumamos que prácticamente se ha acabado con las campañas de concienciación —se ha reducido mucho el presupuesto en campañas de concienciación— y la falta de mantenimiento, sobre todo en las vías secundarias, que es donde se produce el 80 % de los accidentes, lógicamente vemos que la política hoy por hoy está más enfocada a denunciar, a recaudar, a convertir a los guardias civiles de tráfico en meros recaudadores. Como ejemplo, cada minuto se producen seis denuncias solamente por el tema de los radares. Toda esa política es la que tenemos que intentar ir revisando y mejorando para que al final los guardias civiles hagan el trabajo que les tiene encomendado la Constitución, que es la de auxiliar, velar, vigilar y potenciar que no se produzcan esos accidentes con el trabajo que realizan cada día.

No me da mucho más tiempo para decir varias cosas que tenía que comentar, pero creo que con eso más o menos podemos ir trabajando.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Delgado.

Supongo que a lo largo del desarrollo de la legislatura habrá tiempo suficiente para, como ha dicho el ministro en su intervención, poder analizar muchas circunstancias y llegar a muchos acuerdos. Al final, trabajar por el interés general de la ciudadanía, que para eso estamos aquí.

A continuación tiene la palabra, por diez minutos, la señora Rivera, del Grupo Ciudadanos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, el Grupo Parlamentario Ciudadanos se manifestó favorable a su comparecencia hoy en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y le voy a decir por qué. Porque de la importancia que usted dé en esta legislatura a la seguridad vial dependerá que cambien las cifras. Como usted bien sabe, en 2016 los accidentes de tráfico se cobraron la vida de 1.160 personas: 1.160 tragedias y 1.160 familias rotas. Además, 5.067 personas necesitaron hospitalización y puede que hoy aún se estén recuperando. Estos son, como usted sabe, datos provisionales, como usted mencionaba en su comparecencia, que cuando se consoliden sin duda aumentarán.

Le voy a mostrar una gráfica que tanto usted como yo conocemos bien porque es de la Dirección General de Tráfico, que el señor director general de Tráfico, que hoy nos acompaña, el señor Serrano, mostraba en su rueda de prensa a los medios el 3 de enero de este año. (**Muestra una gráfica**). Es cierto que según esta gráfica hemos avanzado mucho desde el año 1960 y desde finales de los años ochenta, donde la siniestralidad estaba en sus cotas más altas. Pero lo cierto es que hoy en día seguimos teniendo más de 1.000 fallecidos al año en nuestras carreteras. Más de tres personas pierden la vida cada día en las carreteras de nuestro país. En 2016, que es por lo que estamos hoy aquí, por primera vez desde el año 2003 —estamos hablando de trece años—, aumenta el número de personas que han perdido la vida en las carreteras españolas. Me va a permitir que le muestre esa misma gráfica con un detalle. (**Muestra una gráfica**). Creo que esto es en lo que nos tenemos que centrar, y es que desde el año 2013, desde el momento en que gobierna el Partido Popular, hay un estancamiento claro en la reducción de los accidentes de tráfico. Creo que aquí está la clave. Hasta entonces estábamos consiguiendo una reducción clara, pero a partir de 2013 se produce una resistencia asintótica que no consigue nunca vencer la frontera que mencionábamos antes de esos 1.000 fallecidos. Yo creo que tenemos que preocuparnos por esa tendencia, que viene siendo así desde el año 2013. Está claro que la reducción de la accidentalidad en estos últimos tres años ha sido prácticamente nula, y esto es realmente preocupante. Ya en marzo de 2016, en esta misma Comisión, desde el Grupo Ciudadanos alertábamos de que había incluso un repunte en esa accidentalidad. Desde entonces hemos perdido importantes meses para emprender acciones, por lo que le insistimos, señor ministro, en que no hay tiempo que perder, porque cada día que pasa se pierden nuevas vidas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 14

Señor ministro, usted tiene los medios, usted y su homólogo en Fomento, el señor De la Serna, y de la importancia que ustedes den a la seguridad vial y a la Dirección General de Tráfico dependerá que la segunda causa de mortalidad en varones en nuestro país —lo dice el Instituto Nacional de Estadística— disminuya. Por eso es importante que hoy esté aquí y por eso es importante que la seguridad vial sea un área clave de su departamento. He hecho referencia a su homólogo de Fomento, señor De la Serna, porque no debemos olvidar que la Dirección General de Carreteras, dependiente de Fomento, es clave para mejorar la seguridad vial, por lo que la relación que ustedes establezcan va a ser también clave. Los accidentes mortales en vías interurbanas en 2016 fueron, como usted sabe, 1.038; esto quiere decir que la calidad de nuestras vías interurbanas y su mantenimiento afectan, evidentemente, a este tipo de accidentes. De esto necesitamos hablar, de esto necesitan hablar usted, señor Zoido, y el señor De la Serna; de mejorar e invertir y claramente apostar por la seguridad vial desde Interior y desde Fomento. Les voy a poner un ejemplo que ocurrió en la pasada Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, en la que debatimos una iniciativa —por cierto, de su grupo parlamentario, por la cual felicité personalmente a su portavoz— relativa a la señalización de los tramos de mayor número de accidentes que se han producido a causa de la velocidad: 300 tramos y 1.807 kilómetros de vía. Son los tramos Invive, de intensificación de la vigilancia de la velocidad. El Grupo Parlamentario Ciudadanos planteó una mejora, una adición, para que no solamente se señalizaran esos tramos Invive a nivel de señal vertical, sino que también se invirtiera en señalización horizontal de los cincuenta tramos Invive. Esto, en definitiva, consiste en pintar de verde las marcas viales de manera que el conductor perciba que se trata de una zona diferente y, por tanto, extreme la precaución. Son importantes este tipo de señales porque cambian los hábitos de los conductores. Una señalización vertical, al igual que un radar fijo, cambia la actitud del conductor en un momento determinado, pero una señalización horizontal diferente, al igual que un radar de tramo, cambia la actitud del conductor mientras dura toda la zona peligrosa. Estamos hablando de tramos peligrosos y no de puntos negros. Pues bien, señor ministro, la enmienda de Ciudadanos no fue aceptada, por lo que me preocupa que no se esté tomando en serio la importancia de invertir en seguridad vial. Se lo comento porque dentro de las medidas que usted ha mencionado se incluye la señalización vertical pero no se tiene en cuenta la importancia de esa continuidad en la señalización que, realmente, cambiaría la forma en que se mueve el conductor. Insisto, si queremos romper de una vez la barrera de los datos, la barrera de la pérdida de vidas en nuestras carreteras, se necesitan políticas globales, de coordinación, de la Dirección General de Carreteras —Ministerio de Fomento— con la Dirección General de Tráfico —Ministerio del Interior— y contamos con que usted será muy consciente de ello.

Señorías, el Partido Popular ha enmarcado el cambio de tendencia en un contexto en el que se ha registrado un mayor número de turistas y en el que ha habido un mayor número de desplazamientos, pero tenemos que tener en cuenta que la tasa de accidentes de tráfico por cada 10.000 vehículos en circulación lleva aumentando desde 2012. Insisto en la cifra de 2013 como año de estancamiento. Se ha retrocedido siete años en los avances logrados hasta este momento. Esto merece una explicación por su parte. Lo cierto es que las políticas viales desde 2013 no han funcionado y no porque no se tenga claro dónde actuar, sino porque no se ha abordado de una manera definida y valiente y con un presupuesto solvente. Hoy por hoy en la Dirección General de Tráfico se conoce dónde están los problemas y tiene las herramientas para su solución. Por ponerles un ejemplo, en abril de este año la Dirección General de Tráfico actualizó los tramos de carreteras convencionales especialmente peligrosas: 1.331 tramos. No sé si ustedes conocen estos tramos pero a mí esa información no me ha llegado. Es importante que actuemos en áreas claves y que la DGT empiece a pensar en serio que las políticas viales tienen que ser medibles y tener un *backup* continuo. Ciudadanos le propone tres áreas fundamentales para reducir la siniestralidad. Por un lado, la velocidad; actuar de una manera decidida en las carreteras convencionales, invirtiendo, como decíamos, en mantener actualizados esos tramos Invive peligrosos y, por supuesto, que los conductores estén informados de ellos en tiempo real. También mejorar la vigilancia y la atención en carretera en esos tramos mediante las patrullas de la Agrupación de la Guardia Civil y las patrullas de helicópteros mediante el sistema Pegasus. Otra área fundamental que creemos que se debe potenciar son los colectivos más vulnerables: peatones, ciclistas y motos. Me congratulo de que usted haya mencionado dos puntos muy importantes en sus apartados 11 y 12, uno referente a los peatones y otro a los ciclistas, pero, sinceramente, he echado de menos, señor ministro, que no haya habido ninguna referencia a las motos. Es cierto que se ha reducido ligeramente en el año 2016 el número de fallecidos, pero siguen siendo 214 fallecidos en moto y 21 en ciclomotor. Es necesario que prioricemos y trabajemos en esas áreas. Ocurre lo mismo con las drogas y el alcohol. Sabemos que tenemos que trabajar en esas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 15

medidas y es muy importante asignar responsables a estas áreas de siniestralidad y medir para tener retroalimentación continua a través de la Subdirección General de Evaluación. Quería destacarle la importancia de los sistemas de información a nivel estratégico. Los puntos negros, como usted sabe, se mueven, no es algo fijo, sino que van cambiando con el tiempo. Es muy importante el diagnóstico y la medición continua y la información que se dé en tiempo real a los usuarios. Conozco su proyecto DGT 3.0 y creo que es importante apostar por él a nivel estratégico.

El auxilio en carretera es fundamental. No me voy a extender en ello. Ya hemos hablado de la reducción de los auxilios en carretera por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. En la Dirección General de Tráfico tenemos una herramienta, que son las patrullas de helicópteros, con las que ha ocurrido exactamente lo mismo que con las patrullas de la Guardia Civil. Se han limitado los servicios exclusivamente a vigilancia que, en definitiva, comportan la imposición de sanciones. Prácticamente, no se realizan misiones preventivas o misiones disuasorias. Por eso me alegra escuchar que algunas de sus medidas van en esa línea.

Por último, quería hablarle de la necesidad que el Grupo Ciudadanos ve de tener una nueva Ley de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Le digo esto porque ...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rivera, vaya terminando.

La señora **RIVERA DE LA CRUZ**: ... hemos hablado de seguridad vial pero prácticamente no hemos hablado de movilidad. Es necesario crear un marco legal actualizado para desarrollar la legislación relativa a los vehículos autónomos y que asimismo se desarrolle la legislación necesaria para dotar de un marco legal a este tipo de movilidad, así como fomentar la movilidad eléctrica y otras tecnologías más respetuosas con el medio ambiente. Estamos hablando de movilidad sostenible, algo que afecta a la contaminación de nuestras ciudades y que nos afecta a todos porque, al final, están implicadas todas las instituciones. Puedo poner como ejemplo lo que está sucediendo aquí en Madrid, porque no se trata de desplazar la contaminación, que es lo que hace el Ayuntamiento de Madrid con un absurdo plan de cierre del tráfico. Digo que es absurdo porque lo único que hace es desplazar la contaminación hacia otras zonas o municipios. Necesitamos un plan integral en el que todas las instituciones seamos capaces de ponernos de acuerdo. Esto es de lo que queremos hablar con usted, señor ministro, por lo que nos parece de especial urgencia que nos diga hoy, en esta comparecencia, cuál es su visión de la movilidad sostenible. Por eso insisto en la importancia de crear ese marco legal que ampare todas estas medidas de forma global y en todos los niveles administrativos. No olvidemos la imposibilidad con la que se encontró la Dirección General de Tráfico para modificar el Reglamento General de Circulación por informe desfavorable del Consejo de Estado.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Rivera.

A continuación, tiene la palabra el señor Olóriz.

El señor **OLÓRIZ SERRA**: Gracias, señor presidente, gracias, señor ministro.

Sin duda ha sido un acierto la propuesta del Grupo Socialista de que usted compareciese en esta Comisión; ya tendremos oportunidad de hablar con el director general y con todos aquellos que tienen un apelativo en la movilidad sostenible y en la seguridad vial. Era importante que el ministro nos explicase cuáles son sus prioridades, sus propuestas y que el primer debate lo pudiésemos tener con él en esta Cámara. Compartimos en buena parte el diagnóstico; después tendremos que ver si compartimos también las soluciones en el espacio y en el tiempo en esta legislatura. La cifra de 1.160 personas muertas son muchas y también 130 en Cataluña; a pesar de que se haya reducido el número no estamos contentos porque 130 también son muchas. Por tanto, hemos de ver las cosas que hemos hecho bien pero aún quedan cosas pendientes, y no pocas. Cuando analizamos que el 30% de los accidentes son debido a distracciones y que estas mayoritariamente tienen que ver con el móvil, es que estamos haciendo algunas cosas mal. Es muy importante que tengamos presente este hecho. Pero nos preocupa más que hayan crecido hasta el 49% los conductores muertos que han consumido alcohol, fármacos u otras drogas. El alcohol continúa siendo una de las principales causas, a veces por una situación muy permisiva. El español medio piensa que aguanta mucho, aún persiste esta especie de tontería generalizada sobre el tema, y lo peor es que también se da mucho en las nuevas generaciones. Esto se da en la familia, muchas veces la misma familia ve el alcohol como un mal menor. Es una droga, y sabemos que esta droga se ha de saber

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 16

llevar y controlar, si no erradicar. En estos momentos es importante tratar todos los temas que usted ha dicho, pero es imposible en diez minutos, y por tanto me centraré en dos cuestiones: los puntos negros y los ciclistas.

Sobre los puntos negros pienso que hay una mixtura entre olvido e ineficacia. Nos preocupa en gran medida su existencia, pero sobre todo en carreteras del Estado. En especial observamos que hay un descuido continuado por parte de las administraciones y por parte de los Gobiernos. En este sentido no focalizaremos la responsabilidad solamente en el último Gobierno que ha habido, ya que es una situación en la que ha habido falta de interés para reducir y minimizar estos puntos que se concentran en unos sitios muy determinados. Le voy a poner dos ejemplos de olvido y de ineficacia que se encuentran en Cataluña, porque es la zona que conozco mejor. En la N-260 hablaríamos de olvido. Esta carretera tiene una longitud de 500 kilómetros y va de Portbou a Sabiñánigo. De estos 500 kilómetros, 353 transcurren por Cataluña. Se trata de una de las carreteras más peligrosas del Estado. Entre los tramos más peligrosos del mapa de carreteras del Estado figuran 173, y todos ellos se dan en la parte catalana. Además 5 de estos tramos están catalogados entre los 50 de mayor riesgo de toda la red de carreteras del Estado. Es decir, el 10% de los tramos más peligrosos están en la parte catalana de la N-260. Estos son datos de EuroRAP 2015 —me gusta que usted haya hablado de EuroRAP—. Son especialmente peligrosos el tramo de Ripoll a Puigcerdà, que concentra más del 70% de los accidentes mortales de la comarca del Ripollès, y el tramo de la frontera con el Estado francés, Coll dels Belitres, hasta el desvío con la N-2, que son 36 kilómetros aproximadamente y 17 más entre Navata y Besalú. A pesar de los números de expedientes informativos en ninguno de los tramos afectados se han iniciado obras; en ninguno. Salvo en la variante de Gerri de la Sal, en Puigcerdà, y en este caso para el tramo que afectaba a la circulación que atravesaba la localidad y el ancho de la calzada las obras se iniciaron en 2011, pero un año después aduciendo situaciones presupuestarias sobrevenidas el Ministerio de Fomento decidió resolver unilateralmente el contrato de unas obras en aquel momento poco avanzadas, y reemplazarlas por una mejora insuficiente en la N-260, actualmente en ejecución; insuficiente. Los sucesivos presupuestos del Estado no han incorporado ninguna consignación presupuestaria para ejecutar ninguno de los tramos de la N-260, lo que ha llevado a cronificación, enquistamiento y muerte.

Ahora pasaré a la N-340. En este caso, ineficacia. Otro gran problema de siniestralidad que tenemos en la red de carreteras del Estado en Cataluña. Somos conscientes, señor ministro, de que uno de los motivos de siniestralidad en esta vía obedece a otro factor. ¿Cuál? La falta de vías rápidas que sean gratuitas. Sin embargo las actuaciones que ha habido del Ministerio de Fomento para reducir la siniestralidad en esta vía en este caso son ineficaces, y el territorio y la gente que conocen la circulación lo han ido repitiendo una y otra vez. En el tramo de las comarcas del Vallcebre y el Montsià, de la carretera N-340, en el año 2014 se produjeron seis muertes por accidente de tráfico y en el año 2015 fueron quince. La mayoría de los accidentes mortales se concentraron en el tramo de Vallcebre entre L'Aldea y L'Ametlla de Mar. En la mayoría de los siniestros había camiones involucrados, ya que no hay una vía alternativa. Durante los años 2010-2012 hubo un muerto o herido grave cada 5,4 días a lo largo de la N-340. Según un estudio europeo, también del EuroRAP 2015, tres de los diez tramos de Europa con más accidentes de camión son de la N-340. El Ministerio de Fomento inició una serie de medidas destinadas según fuentes del propio ministerio a reducir la siniestralidad: la construcción de once rotondas en medio de la N-340, eliminando los giros a la izquierda, y la limitación de la velocidad máxima a 80 kilómetros por hora, convirtiendo la carretera en vía interurbana. ¿Dichas actuaciones qué han provocado? Han ralentizado y dificultado más el tráfico, sobre todo el de vehículos pesados, ya que estas medidas lejos de solventar los problemas de movilidad de los residentes los agrava todavía más. Se dificulta sobremanera el acceso a los caminos rurales, en una zona agrícola, y los laterales que son los más usados. Además los colapsos que sufrirán los usuarios durante el periodo estival se multiplicarán. En este sentido un estudio del RACC de Cataluña indica que el 42% de los accidentes registrados en la N-340 son choques frontales y solo el 3% son choques laterales. Por tanto no se actúa en lo que es fundamental, se actúa en lo que no lo es, se agrava el problema y no se soluciona. Escuchar al territorio es muy importante. En esta situación que tendría relación con la siniestralidad y la construcción de rotondas —ya conocen la moda de las rotondas, que pasó de Francia a España y hemos superado a los creadores, como con el tren de alta velocidad— pienso que vale la pena reconsiderar las cosas. Hablar con el territorio es muy importante. Por tanto, olvido e ineficacia, señor ministro, son nuestros enemigos. Tener buena voluntad, hablar con las personas afectadas, con las administraciones y aprender de los errores —no es malo si se rectifica— es el camino.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 17

Por último los ciclistas, que son los grandes olvidados. Fantástico el Plan estatal de bicicleta. Nos parece oportuno un plan estatal de bases que permita luego su desarrollo en las diferentes comunidades autónomas. Ahora bien, ¿qué ha pasado en el periodo 2008-2013? Los accidentes de tráfico con ciclistas implicados se han duplicado en pocos años. Según un informe del centro de estudios Ponle Freno AXA de seguridad vial, de los 2.694 ciclistas implicados en el 2008 se ha llegado a la cifra de 5.806 en 2013, y va subiendo. Dicho informe sitúa a las provincias de Barcelona con el 23%, de Madrid con el 12,4%, de Valencia con el 8,3%, de Gipuzkoa con el 4,1% como los espacios donde hay más ciclistas, donde más esfuerzo de coger la bicicleta ha habido y por tanto más peligro. No tendría que suponer más peligro, sino lo contrario.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Olóriz, vaya terminando.

El señor **OLÓRIZ SERRA**: Lamentablemente se ha observado la fuga como una práctica recurrente por parte de los conductores. El 42% de los accidentes tiene lugar por culpa de los conductores de vehículos, y qué pasa, que el Código Penal no contempla el delito de omisión del deber de socorro cuando el ciclista accidentado resulta muerto. Es una incongruencia. Si el accidentado resulta muerto no existe el deber de socorro, y por tanto muchos conductores optan por la fuga porque no tiene ninguna alternativa penal. Le agradeceríamos, señor ministro, que nos pusiésemos de acuerdo para solventar este enorme problema. Es necesario que se consiga que todos los accidentes en los que hay una muerte, como resultado de una imprudencia, ya sea esta grave, menos grave o leve, vayan a juicio; es la única manera de cambiar las cosas con el ejemplo.

Agradeciéndole una vez más su presencia, como decía el señor presidente, tendremos más momentos para trabajar en el tema y también para evaluar qué ha hecho de lo que se ha dicho.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Olóriz.

A continuación, por el Grupo Vasco, el señor Legarda.

El señor **LEGARDA URIARTE**: Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias también, señor ministro, por su presencia y por las explicaciones que nos ha dado, que hago extensivas a los responsables de su ministerio competentes en la materia de tráfico que hoy nos acompañan.

Estamos hoy aquí —es una obviedad— por una cuestión grave, y no solo porque en 2016 haya habido 29 muertos más por accidentes de tráfico que en el año anterior, 2015, sino también porque es realmente grave que se haya roto una tendencia de los últimos años —como se ha señalado aquí por todos los intervinientes— de constante reducción en carretera de los muertos y también de los accidentes. Pero lo más lamentable no es que se haya producido esta ruptura de la tendencia de una manera sorpresiva, porque ya estábamos avisados, ya nos venían avisando toda la legislatura pasada asociaciones como la DIA, el RACE, etcétera, que controlan y dan cuenta a la ciudadanía de una manera constante de la evolución de la accidentalidad, sino que se venía produciendo un parón ya desde 2013, 2014 y 2015 en la línea de descenso de los fallecidos por accidentes de tráfico, y en 2016 lo que se presenta es una ruptura total, con un ascenso de 29 muertos más. En definitiva desaceleración, parada y caída. Y, señor ministro, no nos ha dado ninguna explicación en su comparecencia de por qué ha pasado esto, porque no se ha ido mejorando durante todos estos años desde 2004 por arte de magia, y tampoco en las últimas legislaturas desde 2013 se ha empeorado por casualidad. Hay más fallecidos en vías urbanas, en vías interurbanas y en travesías, y también más accidentes. Se fue mejorando desde 2004 hasta 2013 porque se hacían cosas, y hay que concluir que se ha ido empeorando desde 2013 hasta hoy en día porque se han dejado de hacer cosas, y esta es una responsabilidad, señor ministro, del partido que sustenta al Gobierno desde los años 2013, 2014, 2015 y 2016, del Gobierno del Partido Popular, porque fíjese que en este mismo periodo, donde ha habido Gobiernos de otro signo político con competencias integrales plenas en todas las carreteras de su ámbito territorial: tráfico, policía de tráfico y educación, como son Cataluña, Euskadi y Navarra —usted ha citado algunas más—, los fallecidos y los accidentes de tráfico siguen disminuyendo, y no lo digo —que quede claro— para elogiar lo que allí pasa, porque mientras haya fallecidos no hay motivo para elogios; simplemente lo digo para poner de relieve que las cosas no pasan porque sí, porque no cabe justificar, señor ministro, lo que pasa y usted nos ha detallado una lista de circunstancias, pero es que todo se refería al comportamiento del conductor o de los implicados: salidas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 18

de carretera, colisión, atropellos, cinturón de seguridad, distracción, velocidad, cansancio, consumo de sustancias que perjudican la conducción —legales o ilegales—, pero no nos ha hablado ni de una sola circunstancia que afecte directamente a la Administración pública involucrada, bien sean medidas de concienciación, de prevención, de vigilancia, de tutela, de sanción, o de obras públicas. Ha focalizado su intervención —no voy a decir que ha sido exculpatoria, porque tampoco sería razonable ni justo decirlo—, de manera indirecta, en el conductor como el agente, y ya sabemos que ese factor es una constante, porque nuestro comportamiento como conductores y como peatones muchas veces no es el más deseable, pero sobre esos factores que son constantes es sobre los que hay que trabajar, y no son una justificación, son los factores de actuación de lo público y de lo privado, y sobre los que considero, señor ministro, que no se ha trabajado adecuadamente en los últimos años, y usted simplemente —no voy a decir que ha corrido un tupido velo— los ha sorteado de manera notoria.

En definitiva consideramos que hay que recuperar y corregir el rumbo perdido, que hay que recuperar una trayectoria que se basó en el planificar, en el dirigir, en el ejecutar y en el enhebrar voluntades e intereses diversos y a veces hasta contradictorios, porque la vialidad, el transporte, la movilidad más bien afecta y se desarrolla en vías urbanas, interurbanas y travesías; afecta a conductores y a peatones, afecta a todo tipo de instituciones, y afecta al uso del vehículo, bien sea automóvil o no, como la bicicleta que aquí se ha señalado, que es elemento de trabajo y de ocio, y afecta en definitiva a todas las administraciones y a todos los agentes. Y toca poner manos a la obra para que la seguridad vial vuelva a ser una prioridad en la agenda del Gobierno del Estado, porque desde nuestro punto de vista dejó de ser una prioridad en las últimas legislaturas, en las legislaturas —hay que decirlo claramente— del Partido Popular, y recuperar un método de trabajo como es la voluntad de llegar a acuerdos y de casar y enhebrar, como decía, intereses contrapuestos, porque ciertamente la seguridad vial o la movilidad es multicausal, como ya se ha señalado por todos los intervinientes, involucra a todos los agentes de la sociedad, públicos y privados, colectivos e individuales, y afecta a todas las perspectivas de la acción: desde la educación, la concienciación, a la prevención, la vigilancia, el auxilio, y por qué no también la sanción. Así pues, señor ministro, nos alegramos de que nos anuncie un cambio de rumbo en el Gobierno, con los tres ejes que nos indica: medidas concretas, plan estatal de educación de seguridad vial, estrategia de seguridad vial. Creo que también han sido muy interesantes las aportaciones que han realizado el resto de intervinientes y de grupos especialmente con los colectivos vulnerables, con los consumos de sustancias incompatibles con la conducción, con la movilidad y la nueva vialidad, y por qué no —como se ha indicado— con la vigilancia y el auxilio, preventivo y disuasorio.

Ya para finalizar, señor presidente, señor ministro, quiero plantear dos cuestiones concretas que en particular y vinculadas a la vialidad nos afectan en el País Vasco, no de la gravedad que ha expuesto nuestro compañero de Esquerra, pero que ya se ha apuntado por algún otro interviniente: la carencia de examinadores a efectos de la obtención del permiso de circulación. Es una necesidad vital hoy en día el poder ser capaz de conducir vehículos, no se concibe la vida o se concibe de una manera limitada sin la posibilidad de la obtención del permiso de circulación; repito que es una necesidad. Creo que el Estado y la Administración, la Dirección General de Tráfico y su ministerio debieran tomar cartas en el asunto; no se pueden generar los embudos de ciudadanos que necesitan obtener el carné de circulación y no lo pueden obtener, no es razonable en un Estado avanzado en el corazón de Occidente en el siglo XXI. Y la otra cuestión sobre la que quería hacer mención se refiere a un tema vital también para la seguridad vial, como hemos hablado, y es el factor vigilancia-auxilio. Sabe que en el País Vasco la policía de tráfico la ejerce íntegra e integralmente la Ertzaintza, tenemos unos problemas —que usted conoce— con las plantillas y las jubilaciones, y es una carencia importantísima. No queremos desatender una actividad y una necesidad como es la movilidad, con las consecuencias graves que podría suscitar. Puede haber tentaciones de desviar la vigilancia hacia patrullas de seguridad ciudadana, pero volvemos a repetir, aun a riesgo de ser reiterativos, que la recuperación de las plantillas, especialmente en materia de tráfico, es una cuestión vital para nosotros, y si no para mantener nuestros datos de accidentalidad y mortalidad —por qué no decirlo, ya que no podemos vanagloriarnos de ellos, porque no son excelentes—, sí al menos para que sigamos mejorándolos de manera paulatina.

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Legarda.

A continuación, en nombre del Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Postius.

El señor **POSTIUS TERRADO**: Gracias, señor presidente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 19

Señor ministro, vaya por delante mi felicitación como portavoz del Partit Demòcrata en esta Comisión. Le deseo los máximos aciertos en su gestión.

Comparece usted hoy a petición propia en esta Comisión —también lo había pedido el Grupo Socialista— para informar de la adopción de medidas urgentes para reducir la siniestralidad vial, después de que en 2016 como se ha dicho aumentara por primera vez en trece años, un aumento que demuestra que las medidas que anunció el anterior ministro en abril de 2016 no eran suficientes. En total el año pasado se implementaron un conjunto de actuaciones que, si bien eran y son necesarias, los datos conocidos demuestran que no eran y no son suficientes. De hecho por este motivo comparece hoy usted ante esta Comisión. Por tanto hoy toca hacer balance, un balance que justamente ayer en Cataluña realizó el conseller de Interior, Jordi Jané, para analizar la evolución de los siniestros urbanos e interurbanos del año 2016. Según datos del Servei Català de Trànsit, en colaboración con la DGT en Cataluña, se redujeron un 11 % las víctimas mortales con respecto a 2015 y también hubo una disminución del 15 % en el número de accidentes mortales. En total 202 accidentes, que representan la cifra más baja de toda la historia de Cataluña. Esta reducción general es mayor si nos referimos solo al ámbito interurbano, en el que la reducción en relación con el año de referencia del plan estratégico de 2010 ha sido del 37 % en el número de víctimas mortales y del 41 % en el número de accidentes. Además la comparativa con el año 2015 indica una reducción del 13 %, a pesar de que este año se han producido dos de los accidentes múltiples más graves desde que Cataluña tiene competencias en tráfico, el de Freginals y el de Pont de Molins, con un total de 20 víctimas mortales y 37 heridos. Por tanto es de destacar que Cataluña es la comunidad, como ha dicho el señor ministro, que más ha reducido la cifra de accidentes y de víctimas, contribuyendo a una amortiguación del aumento producido en otras comunidades, aunque —quiero dejarlo muy claro— mientras tengamos accidentes y víctimas mortales no podremos estar satisfechos jamás.

Me gustaría destacar que el Servei Català de Trànsit y la Dirección General de Tráfico han trabajado de manera coordinada en materia de seguridad vial, con el objetivo común de ofrecer a los ciudadanos las máximas garantías en esta materia. Un buen ejemplo de ello, que no por pasado en el tiempo es menos importante, fue la entrada en vigor del permiso por puntos, una medida que el Servei Català impulsó y que ha dado importantes frutos. Ahora, diez años después de su instauración, creemos que hay aspectos que mejorar y que es necesario incorporar un tratamiento segregado de los infractores reincidentes, con nuevas medidas adaptadas a los perfiles, la calificación en diferido de alumnos fuera del grupo o el replanteamiento de los cursos para personas que tengan dificultades de comprensión escrita. También creemos que es necesaria la aplicación de un número mínimo de horas en cursos presenciales de autoescuela, siguiendo el modelo de cambio de actitudes para preconductores. Con respecto a la colaboración de la DGT con el Servei Català de Trànsit debemos decir que hay margen para mejorar la coordinación entre ambas instituciones, con el fin de mejorar las políticas de seguridad vial. Pedimos que se tomen medidas concretas, como el acceso al Registro de vehículos y de conductores en Cataluña o bien que lo recaudado en tasas por la DGT revierta en su totalidad en la comunidad donde se originan. De esta manera se podrían mejorar e incrementar las políticas de seguridad vial con el análisis de estas bases de datos y más recursos para las campañas de prevención. Asimismo se hace necesario optimizar el funcionamiento actual de los centros de reconocimiento de conductores, no en cantidad, sino en calidad, para que estos aporten un estudio psicofísico más profundo, tanto en la obtención del permiso de conducir como en las posteriores revisiones periódicas. Por ejemplo, en enfermedades no declaradas, en enfermedades diagnosticadas y no comunicadas a las autoridades de tráfico. Por eso es necesario avanzar en la comunicación de las condiciones psicofísicas de los conductores y su coordinación con el ámbito de la salud y de la medicina.

Por último consideramos también necesario que se apruebe el proyecto de reglamento general de circulación, que lleva algún tiempo trabajándose y que debe ayudar, entre otras muchas cosas, a la reducción del número de accidentes en vías urbanas, pero también hay otros retos, como el tema medioambiental o el necesario incremento de examinadores para dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos que quieren acceder al permiso de conducir. Me gustaría recordar que una de las propuestas aprobadas en esta Comisión iba justamente en esta línea, a petición del Partit Demòcrata.

Con todo, como se ha dicho, si queremos retomar la senda de la reducción de la siniestralidad es necesario actuar sobre las infraestructuras, es decir, invertir en la mejora de la red de carreteras del Estado. Se lo digo con conocimiento de causa, señor ministro, puesto que según el estudio de evaluación de carreteras EuroRAP, que también se ha citado, publicado hace un mes, Lleida, provincia a la que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 20

represento como diputado, es el territorio con mayor riesgo de accidentalidad de todo el Estado. De hecho según este estudio casi 3 de cada 10 kilómetros de carreteras que discurren por la demarcación presentan un riesgo elevado o muy elevado, y esto se debe en gran parte, señor ministro, al mal estado de las vías, al mal mantenimiento de las carreteras y a que hay un déficit crónico de inversión en estas vías —se ha comentado ya—, como la N-240, entre Lleida y Les Borges Blanques. Justamente este último domingo los vecinos de Lleida, de Juneda, de Les Borges Blanques y de la comarca del Segrià y Les Garrigues han vuelto a cortar la carretera, como hemos hecho en anteriores ocasiones, con el objetivo de pedir soluciones al Estado, vecinos que estamos cansados de ver cómo esta carretera se lleva vidas inocentes cada año —veintiocho desde 2009— y cómo los compromisos del Gobierno caen en saco roto. De hecho el año pasado el Gobierno del Estado se comprometió a construir tres rotondas, y a fecha de hoy solo se ha construido una. También se comprometió a duplicar la N-240 en este tramo y no se ha hecho el proyecto, y mucho me temo que tampoco se van a hacer las obras si no tenemos presupuesto. Así pues, señor ministro, le pido en nombre de la plataforma Prou Morts, que está aprobando mociones en el territorio y que aglutina ayuntamientos, entidades, vecinos e instituciones, que el Estado cumpla con sus obligaciones y compromisos, y que mientras no se ejecuten estas obras tan importantes y tan necesarias se libere el peaje de la AP-2 entre Lleida y Tarragona con efectos inmediatos. Es una propuesta que se ha puesto encima de la mesa y me gustaría saber su opinión al respecto, por no hablar de la falta de seguridad vial de la N-230 a su paso entre Lleida y Huesca. Fíjese si la situación es grave en esta carretera nacional que hace poco más de un mes 40 representantes de ayuntamientos, consejos comarcales de la provincia de Lleida y de Huesca, cámaras de comercio junto con la Diputación de Huesca y el presidente de la Diputación de Lleida, el señor Joan Reñé, acordaron de manera unánime pedir conjuntamente al Gobierno soluciones de mejora de la seguridad vial para la N-230, así como un compromiso firme para que la A-14 sea una realidad, un acuerdo que pone de manifiesto que en nueve años el Estado solo ha ejecutado 19 kilómetros de la A-14, mientras que desde 2010 se han producido más de 400 accidentes. Me gustaría saber, señor ministro, cuáles son las medidas que va a tomar para mejorar la seguridad vial en esta carretera.

También se ha hablado de la N-260, que forma parte del eje pirenaico, una de las carreteras más peligrosas del Estado. De hecho, según el EuroRAP, es la segunda carretera más peligrosa, con 232 kilómetros calificados de riesgo elevado o muy elevado, y de ellos 173 discurren entre Lleida y Girona, un vial de vital importancia para los habitantes del Pirineu, *pirinens* y *pirinenques*, que también están cansados de promesas, declaraciones y buenas intenciones en relación con esta carretera, y que nunca se terminan de ejecutar. Por lo tanto, señor ministro, me gustaría saber qué medidas van a tomar en relación con esta vía. También le quería poner en conocimiento de la situación del mantenimiento de la autovía A-2 entre Lleida y Barcelona, una vía importante para la conexión con la capital de Cataluña que adolece de falta de mantenimiento. Justamente los alcaldes de Mollerussa, Tàrrrega y Cervera han pedido por activa y por pasiva al Gobierno que actúe, puesto que existe una relación muy clara entre menos mantenimiento y más accidentes. Pues bien, aunque se le ha pedido muchas veces a la subdelegada del Gobierno de la demarcación que se actúe, a fecha de hoy la situación continúa exactamente igual.

Para terminar, le quería trasladar una reflexión por un tema concreto que afecta a tres provincias en Cataluña. Tiene que ver con la línea del AVE y Avant que une Lleida, Girona o Zaragoza con Barcelona, cuya mala regulación en horarios, frecuencias, precios y abonos conlleva que muchos usuarios tengan que desplazarse a las diferentes capitales con vehículo privado. Sorprende —se ha pedido muchas veces— que no se haga nada en este aspecto, sobre todo porque una mejor regulación de esta línea de tren permitiría reducir notablemente el uso del vehículo privado, con todos los beneficios que conllevaría también a efectos de la seguridad vial. Por lo tanto, como estamos en un momento de inicio de la recuperación económica, con el consiguiente aumento de la movilidad, es necesario abordar la mejora de las políticas de seguridad vial con nuevas medidas, más coordinación y reformas legales que den impulso a la reducción de la accidentalidad grave. Desde el Partit Demòcrata le ofrecemos nuestra máxima voluntad de colaboración en un tema tan sensible y que todos compartimos, como es reducir los accidentes de tráfico.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Postius.

Para terminar el turno de intervención de los grupos parlamentarios, tiene la palabra el señor Gamazo, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 21

El señor **GAMAZO MICÓ**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor ministro, por su ilustrativa exposición y los planteamientos efectuados en la mañana de hoy.

Señor ministro, en nombre del Grupo Parlamentario Popular y como portavoz del mismo en esta Comisión le felicito por su nombramiento y por el contenido de su exposición, y le doy la bienvenida a esta, su Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, deseándole los mayores de los éxitos, porque sin duda sus éxitos serán los de toda la ciudadanía. Me gustaría asimismo agradecerle su predisposición a comparecer ante esta Comisión, ya que es también a petición propia como comparece ante la misma para informarnos de la adopción de las medidas urgentes que su departamento ha adoptado con la finalidad de reducir la siniestralidad en nuestras carreteras. Los españoles ya saben que es un hombre de palabra, señor ministro. Fue el mes pasado, en el transcurso de su comparecencia en la Comisión de Interior de esta sede parlamentaria, cuando manifestó que sería en esta Comisión donde presentaría las propuestas políticas y técnicas para frenar con todos y entre todos el trágico drama evitable e irreparable que sufre nuestra sociedad como consecuencia de los accidentes de tráfico, y lo ha cumplido. La seguridad vial es y siempre ha sido una prioridad para el Partido Popular y, tras escuchar con atención sus palabras, señor ministro, hemos podido constatar que la seguridad vial constituye uno de los objetivos prioritarios de la agenda del Gobierno de España. Finalmente, permítame que le agradezca que en esta comparecencia haya manifestado de nuevo su firme compromiso político y personal en la mejora de la seguridad en todos y cada uno de los elementos del sistema vial para reducir el número de accidentes de tráfico y las lesiones que se producen en los mismos, así como para garantizar una movilidad segura y sostenible.

Señor ministro, los datos que ha expuesto no son simplemente números, son personas, son familias, son datos que demuestran que la seguridad vial es un grave problema de Estado que, pese a las medidas adoptadas, sigue provocando unos índices de siniestralidad inaceptables. En esta nueva legislatura el Grupo Popular continuará dedicando toda la energía a resolver los problemas de las personas en el ámbito de la seguridad vial. Velaremos por el interés general, siempre con un espíritu constructivo en beneficio de la seguridad de las personas, porque en el Partido Popular tenemos como objetivo que ninguna persona pierda su vida en un accidente de tráfico. Disminuir la siniestralidad es nuestro principal objetivo, nuestra meta; el cero es nuestro objetivo irrenunciable. No vamos a cesar en el empeño de acercarnos al objetivo de cero víctimas mortales y lesionados graves en nuestras carreteras.

Señor ministro, tras su intervención nadie puede poner en duda el firme compromiso del Gobierno de continuar impulsando medidas y acciones para conseguir una movilidad segura, sostenible, competitiva, universal y saludable que nos permita alcanzar los retos establecidos en la estrategia de seguridad vial 2011-2020 alineada con el Plan mundial para el decenio de Naciones Unidas. Los exhaustivos datos que hoy nos ha facilitado son una motivación más que suficiente para mejorar las estrategias que nos lleven a erradicar el grave problema de salud que son las lesiones por accidentes de tráfico. Hoy nos ha planteado un amplio paquete de acciones sumamente necesarias e interesantes que tienen como fin mitigar el drama individual y colectivo que todos sufrimos, con repercusiones sociales y económicas devastadoras; medidas preventivas y flexibles, medidas donde el Gobierno prima la prevención frente a la represión; medidas entre las que destacaría, por ejemplo, la instalación de las guías sonoras en el eje central de la calzada, una medida que ya ha sido aprobada en otros países con resultados satisfactorios en la reducción de los accidentes de tráfico, o el refuerzo de la seguridad en los 1.000 kilómetros de zonas de adelantamiento con mayor siniestralidad, o los cruces inteligentes, o las cámaras de control del cinturón de seguridad, o los tramos de avisadores de velocidad, o los refuerzos de las señales de los tramos Invive, con 1.200 tramos nuevos, además de la campaña de concienciación de las distracciones en la conducción. Me gustaría destacar entre sus propuestas la señalización de las nuevas rutas ciclistas seguras, porque demuestra que es una preocupación del Gobierno reducir la siniestralidad en los usuarios más vulnerables de las vías. Está el Gobierno con los ciclistas; está el Gobierno con la bicicleta, porque la bicicleta necesita un plan estratégico estatal y el Gobierno lo va a impulsar. Además, el Gobierno, aunque no es su área —en este caso es de Justicia—, está revisando la calificación de las imprudencias graves en accidentes de tráfico y la omisión del deber de socorro. Los usuarios más vulnerables de la vía están en nuestros objetivos y estamos con ellos. Nuestro grupo aprueba la revisión urgente de la estrategia tal como la ha planteado, así como el paquete de medidas urgentes adoptadas para su aplicación inmediata con el fin de reducir los accidentes de tráfico.

Señor ministro, el Partido Popular tiene muy claro que la seguridad vial es una responsabilidad de todos y por eso apoyamos el plan de medidas urgentes que nos acaba de presentar. Aprobamos las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 22

medidas a corto, medio y largo plazo y las propuestas que ha planteado porque estamos convencidos de que es el momento de revisar la estrategia de seguridad vial e implementar nuevas medidas, y no porque hayan fracasado las medidas hasta ahora tomadas, sino porque parece que la efectividad de algunas ha llegado a su límite. Hemos de apoyar todo lo que ha funcionado, pero tenemos que hacer más incorporando nuevas medidas y acciones para recuperar la tendencia de disminución de accidentes de los últimos años.

Señorías, los españoles tenemos un Gobierno responsable que se ocupa y preocupa de la seguridad vial y que ha tomado decisiones desde el minuto cero; un Gobierno que nunca ha bajado la guardia, que siempre ha hecho los deberes. Así, a principios de enero, sin más dilación, la DGT adoptó una serie de medidas urgentes para regular la circulación durante el año 2017 por razones de seguridad vial, movilidad y fluidez de la circulación, unas medidas que hoy ha detallado el señor ministro y que tienen como objetivo reducir la siniestralidad vial. No podemos pasar por alto que a finales de abril del año pasado, en una época de ajustes presupuestarios, el Gobierno adoptó acciones y medidas especiales de intervención por un valor de 7,2 millones de euros para reducir la siniestralidad vial en las carreteras. Con esas medidas especiales se pretendía frenar la accidentalidad en tres áreas concretas: carreteras convencionales, el colectivo de los motoristas y entre los usuarios de las furgonetas. Pues bien, entre los tres ámbitos, en el balance final de 2016 hemos logrado una mejora sustancial, unos resultados más positivos. Otra medida que ha adoptado el Gobierno con anterioridad ha sido la puesta en marcha del plan de señalización de los trescientos tramos más peligrosos de carreteras convencionales, con 8.707 kilómetros de carreteras. Me gustaría destacar que de los 160.000 kilómetros de carreteras del Estado tan solo 26.000 son de competencia de la Administración central. En octubre de 2012 se crearon las unidades de víctimas de accidentes de tráfico. Desde entonces más de 70.000 personas, 70.000 personas que han sufrido las consecuencias de los siniestros, han recibido asistencia telefónica y presencial, la orientación e información necesarias, así como asistencia psicológica, además de los continuos controles de vigilancia sobre el cumplimiento de los límites de velocidad o los controles preventivos de alcohol y drogas entre los conductores, entre tantas cuestiones que realiza el Gobierno.

Señor ministro, en el Grupo Parlamentario Popular estamos convencidos de que hemos de aprovechar la oportunidad que los españoles nos han proporcionado en esta legislatura, la legislatura del diálogo, del acuerdo y del pacto, y por eso apoyamos firmemente que el Gobierno impulse un pacto de Estado por la seguridad vial que ponga fin al continuo y permanente drama humano provocado por la siniestralidad vial. Como bien sabe, una de las primeras propuestas de nuestro grupo en esta Comisión fue una proposición no de ley en la que manifestábamos al Gobierno la necesidad de impulsar ese pacto de Estado que representara un compromiso social, que buscara el consenso y la coordinación con el objetivo prioritario de reducir las víctimas. La propuesta fue aprobada por unanimidad, tras su enmienda, por todos los miembros de esta Comisión. Hoy, tras sus palabras, se ha evidenciado que es una prioridad para el Gobierno alcanzar y acordar el primer gran pacto de Estado por la seguridad vial de nuestra democracia. Ese es el gran reto que todos los aquí presentes tenemos: alcanzar un pacto —como usted ha señalado— ambicioso y con vocación de continuidad, que cuente con el consenso de todos los grupos parlamentarios; un pacto que cuente también con el consenso de las distintas administraciones competentes y donde la cooperación multisectorial y la asociación de todas las partes interesadas —sector público y privado, así como participación de la sociedad civil— estén presentes para la consecución del objetivo cero. De los datos que hoy nos han facilitado se desprende que España continúa siendo uno de los países del mundo con mejor seguridad vial. El amargo repunte de 2016 en siniestralidad nos ha de servir de impulso a todos los actores implicados en la seguridad vial para redoblar los esfuerzos. Señorías, esa es nuestra responsabilidad. Hemos de seguir trabajando todos juntos en la concienciación, la formación, la educación, la prevención y el fortalecimiento de la seguridad de todos los elementos que conforman nuestro sistema vial para acabar con este mal endémico.

Permítanme que al final de mi intervención tenga un recuerdo especial para todas las víctimas de accidentes de tráfico en nuestra red viaria. Por ellas, por sus familiares, por sus amigos, para que no haya más vidas rotas, hemos de dialogar, acordar y alcanzar puntos de acuerdo en materia de seguridad vial y movilidad sostenible. Señorías, tengamos todos amplitud de miras, abandonemos los debates estériles, que se producen sobre todo en otras Comisiones, y arrimemos el hombro fomentando una política de seguridad vial basada en el consenso y en la responsabilidad compartida. Les invito a todos a que trabajemos en esa línea, colaborando proactivamente en la revisión de la estrategia de la seguridad vial, recogiendo el testigo que nos ha lanzado el señor ministro.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 23

Finalizo, señor presidente. Señor ministro, con las medidas propuestas en la mañana de hoy ha quedado reflejada la voluntad inequívoca del Gobierno de España de avanzar hacia una sociedad sin víctimas mortales ni lesionados graves como consecuencia de los accidentes de tráfico. Al Gobierno y a mi partido, al Partido Popular, nos sigue ocupando y preocupando la seguridad vial y la movilidad sostenible. Señor ministro, tiene por delante grandes objetivos y ha de saber que puede contar con el apoyo del Grupo Parlamentario Popular. Cuenta con nuestra implicación y compromiso para dar respuesta a las preocupaciones reales de los ciudadanos en un campo tan relevante como el de la seguridad vial y la movilidad sostenible.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Gamazo.

Tal y como he explicado al inicio, a continuación tiene la palabra el ministro del Interior para concluir la sesión de la Comisión.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Zoido Álvarez): Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero destacar y agradecer el tono que han empleado todos y cada uno de los portavoces de las distintas fuerzas políticas representadas en el Congreso de los Diputados. Sinceramente, muchas gracias porque han sido muchas las coincidencias que hemos tenido respecto de las medidas, pero también por las otras cuestiones y las dudas planteadas, que incluso han profundizado en determinados aspectos que considero que son importantes.

Desde el primer momento de mi intervención, he querido tener un recuerdo muy especial para las víctimas; todos hemos tenido ese recuerdo para las víctimas y todos hemos tenido en cuenta, a la hora de hacer el análisis, la evolución habida. No se ha pretendido ocultar ningún dato ni se ha pretendido tampoco falsear nada que pudiera llevarnos a ver una realidad distinta de la que es y de donde hemos partido. Por eso yo quería comparecer —y así se lo dije desde el primer momento al presidente de la Comisión—, era lógico porque era la primera intervención y aunque después, en sucesivas comparecencias, venga a hacerlo el director general de Tráfico —tengo en él una confianza absoluta porque sé el compromiso y la voluntad que tiene y sé el trabajo que viene desplegando—, cada vez que yo tenga que comparecer no les quepa a ninguno de ustedes duda de que lo haré con mucho gusto porque entiendo que también es mi obligación y esta materia lo merece como cualquier otra. No hay materias de primera y materias de segunda; esto es materia de primera, y si hubiera una categoría especial sería también el tema de la seguridad vial y la movilidad sostenible. Y esto no es un recurso porque muchos de ustedes saben por qué puedo hacer una afirmación de esas características.

Después de los datos, he destacado que hay una serie de medidas urgentes que ya se han venido implantado, dado el crecimiento de víctimas mortales en el mes de agosto. Se han aplicado una serie de medidas que han dado lugar a que por lo menos disminuyera el ritmo de crecimiento que venía experimentando la seguridad vial en el año 2016. Me había comprometido el día 21 de diciembre en la Comisión de Interior del Congreso de los Diputados, porque se veía que las circunstancias iban a ser así, a venir para exponer las medidas que tuvieran carácter de urgencia. Después de haberse analizado los datos que arrojó el año 2016, ese compromiso lo ratificó también el director general de Tráfico y hoy nos hemos presentado aquí con quince medidas urgentes. La limitación de tiempo hace que no se pueda profundizar en todas de ellas, pero quiero agradecer que coincidamos en muchas de ellas. Estas medidas no han sido fruto de la ocurrencia, se lo puedo garantizar a su señorías; estas medidas han sido fruto del trabajo que se venía desarrollando de una forma rigurosa con el sector, con los especialistas, pero también con los técnicos de la Dirección General de Tráfico y habiendo escuchado las opiniones valiosas y los informes de la Guardia Civil. Ello hace que las hayamos concretado en quince, que habrá que ir desarrollando e implementando y, como también he dicho desde primer momento, aquello que haya que cambiar, mejorar o adaptar hágase inmediatamente, una vez que se hayan comprobado los resultados que arroja cada una de las medidas que se han puesto. ¿Qué les quiero decir con esto a sus señorías? Que esto tiene ya una valoración económica. El coste total de estas quince medidas es de 11.700.000 euros que la Dirección General de Tráfico va a asumir; es decir, que es la Dirección General de Tráfico quien tiene que sufragar los gastos. Les detallo un poco estos gastos: el refuerzo de seguridad en las zonas de adelantamiento con mayor siniestralidad supone, para actuar sobre 1000 kilómetros, 800.000 euros; para los cruces inteligentes, que hemos dicho que queríamos poner cuarenta y cinco, la inversión es de 2,4 millones de euros; los avisadores de velocidad —en 250 puntos—, un millón de euros; en cuanto al nuevo estudio de los puntos negros —aprovecho para contestar porque se me había planteado por el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 24

Partit Demòcrata, por su representante—, no cabe la menor duda de que estamos dispuestos a que esos puntos negros sean revisados, actualizados y se puedan comunicar a las distintas administraciones competentes para que tomen las medidas adecuadas en función del marco competencial que entre todos nos hemos dado. Esto no implica un coste directo, porque si hay un punto negro y es Fomento quien tiene que actuar o es la comunidad autónoma, tendrán que tomar las medidas correspondientes. De ahí que yo incida en la necesidad de que haya unos grupos de trabajo multidisciplinares que sean capaces de sentarse y analizar al mismo tiempo todas las circunstancias que pueden concurrir y así evitar los accidentes. En cuanto a la nueva instrucción de vigilancia de la Guardia Civil de Tráfico —el plan operativo—, no implica un coste directo, como tampoco la optimización de los radares. Se trata de que tengan una utilización más óptima, como las cámaras de control del cinturón de seguridad. A los tramos con avisadores de velocidad se destinarán 100.000 euros y a los puntos de control de velocidad en los tramos de especial peligrosidad, que son sesenta, se destinarán 1.500.000 euros. Otros 600.000 euros son para el refuerzo de las señales en los tramos de Invierte y también 200.000 euros para la señalización de nuevas rutas ciclistas, para que sean más seguras. Y las guías sonoras longitudinales, que se pretenden implantar en 3.000 kilómetros, supondrán una inversión de 5 millones de euros. Para medidas de comunicación y para profundizar en que no existan distracciones se destinarán 100.000 euros y para todos los medios de comunicación y redes sociales, a través de los cuales queremos hacer llegar el testimonio de las víctimas —queremos contar con su opinión al mismo tiempo que contamos con la opinión de los expertos—, 50.000 euros. En resumen, 11.700.000 euros inmediatamente.

Paralelamente a estas quince medidas, que son las urgentes, las que tenemos que empezar a poner en marcha ya, les he ofrecido elaborar el plan estatal de educación vial en el seno del Consejo Superior de Tráfico; nos parece que es una medida fundamental, así como la revisión de la estrategia de seguridad vial. Es verdad que tiene plazo hasta el año 2020, pero si se han dado las circunstancias que se han dado, es lógico, es de sentido común y de responsabilidad que empecemos a analizar nuevamente todos y cada uno de los puntos de la estrategia que estaba ya diseñada y a ver qué puntos están funcionando bien, qué puntos deben ser modificados y qué otras medidas habrá que incorporar, porque eso nos va a llevar a que podamos modificar la seguridad vial así como los reglamentos de circulación, de conducción e incluso los propios vehículos.

He ofrecido el plan estatal de la bicicleta, algo en lo que, junto con la movilidad sostenible —como muy bien decía la portavoz de Ciudadanos—, tenemos que estar implicados, no puede ser de otra manera. Pero en el día de hoy yo venía con las medidas urgentes y no les quepa la menor duda, no solo al Grupo de Ciudadanos sino también a los restantes grupos presentes en la Comisión, de que vamos a estar trabajando, como no podía ser de otra manera, en todo lo relativo a la movilidad sostenible.

Para alcanzar el pacto de Estado por la seguridad vial —creo que es lo que se merecen y lo que esperan los españoles de todos nosotros— hace falta que miremos hacia delante. Mirar hacia el futuro es la mejor forma de conseguirlo; el pasado lo hemos analizado y lo tenemos que analizar para mejorarlo pero ahora lo que nos toca es mirar al futuro, que es lo que nos vienen pidiendo. No he querido ampararme en ninguna excusa en mi comparecencia. Creo que lo que tenemos que hacer es aportar soluciones para que la seguridad sea mucho mayor en nuestras carreteras y para que disminuyan considerablemente los accidentes de tráfico. No he querido utilizar el incremento de la movilidad ni del parque, creo que no merece la pena que se utilice eso, aunque políticamente alguien lo pudiera haber considerado oportuno; lo que tenemos que hacer es partir de la realidad y adoptar todas las medidas necesarias para que el pacto de Estado por la seguridad vial sea una realidad. Sí he destacado —porque se ha puesto de manifiesto a lo largo de las distintas intervenciones— que es necesario implicar a todas las administraciones, a los sectores y a las víctimas, pero también es verdad que tenemos que implicar a distintos departamentos del Gobierno de la nación. Este pacto que les he ofrecido en el día de hoy, sin la participación, la implicación o el compromiso de todas las administraciones, sectores o colectivos que cuentan con competencias o que tienen intereses o distintas sensibilidades, no sería factible. Por eso les ha hablado a todos de la coordinación interministerial, sobre todo con el Ministerio de Fomento, porque hay vías de competencia estatal y otras que no; la coordinación con Fomento es necesaria pero es verdad que hay distintas competencias en esta materia. No lo tomen los portavoces como un deseo de polemizar, con ese ánimo no se puede venir a plantear un pacto de Estado pero de los 166.000 kilómetros de carreteras, 140.000 son de otras administraciones y 26.000 son del Ministerio de Fomento. No nos perdamos en discusiones pero esa es la realidad. Creo que la coordinación con el Ministerio de Sanidad también es muy importante y asimismo se ha puesto encima de la mesa el papel del Ministerio de Educación —por eso estaba aquí



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 25

incluido—, porque la formación vial en los centros educativos la consideramos importante, y también lo ha señalado así el Partido Socialista. Incluso hemos hablado del papel del Ministerio de Empleo porque una gran parte de los accidentes de circulación se producen *in itinere*. Y también es esencial la coordinación con el Ministerio de Industria porque el fomento de la renovación de vehículos para nosotros es muy importante, y sobre todo el correcto funcionamiento de las ITV. Es decir, que hemos coincidido en muchos extremos de lo que aquí se ha hablado y yo lo agradezco.

En cuanto a la coordinación y los acuerdos con las comunidades autónomas, son imprescindibles para avanzar, y aquí quiero destacar el argumento —que sabe el portavoz del PNV que compartimos— relativo a las plantillas de la Ertzaintza. Ahora que son otros tiempos en las administraciones públicas —igual que ahora hablaré del incremento de plantillas de la Guardia Civil o de los técnicos de la Dirección General de Tráfico— esperamos que pueda resolverse ese problema porque consideramos que es necesario y urgente que se pueda abordar. Asimismo la coordinación y los acuerdos con la Federación Española de Municipios y Provincias tiene que darse igual que con todos y cada uno de los sectores.

Ha habido alguna referencia a la escasez de examinadores. Todas sus señorías conocen que están recurridos ante la justicia los cursos de habilitación para ser examinadores. He de decirles que faltan aproximadamente 176 examinadores en todo el territorio nacional pero me gustaría dar unos datos que demuestran que, pese a que falten examinadores, no hay una situación de caos, ni muchísimo menos. Para cubrir el déficit hay 15 examinadores itinerantes —una medida tomada para paliar los efectos de este déficit— que se están desplazando por todas las provincias, sobre todo por aquellas donde hay más problemas. También se ha autorizado una programación de horas extras para poder atender la demanda hasta que seamos capaces de cubrir esas 176 plazas de examinadores. También se ha alegado por alguno de los grupos que han intervenido que habría que negociar la modificación de la relación de puestos de trabajo para que incluya nuevos incentivos a los examinadores, de forma que sea atractivo ese puesto de trabajo y a los funcionarios les interese acceder. La dirección general, con Función Pública, están ahora mismo tratando ese tema, por lo que les pido un poco de tiempo, un tiempo razonable porque no va a tardar mucho en resolverse. Pero fíjense que solo hay doce provincias que superan el plazo de veinte días naturales para los exámenes de circulación. Ojalá no hubiera ninguna pero solo superan los veinte días naturales doce provincias y frente a eso hay provincias que prácticamente no tienen tiempo de espera. En Badajoz, cero días; en Albacete y Palencia, dos días; en Burgos, Huesca, Jaén, Oviedo, Gijón, Pontevedra, Teruel, Vizcaya o Melilla, tres días. Por tanto, sabemos que había un problema y se están tomando medidas para poder ir resolviéndolo poco a poco.

Desde el punto de vista de los recursos humanos, ha habido una reducción de las plantillas en torno al 13%, tanto en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil como en el funcionariado de la propia Dirección General de Tráfico. Esto en algunos momentos ha llegado a provocar alarma. Es verdad que en ocasiones ha habido alguna dificultad, pero en ningún momento, lo puedo asegurar, ha afectado a la atención de los accidentes o a la prestación del debido auxilio en carretera. Sobre ese aspecto haré alguna concreción, sobre todo por los puntos y los coeficientes de los que antes nos han hablado. Está previsto hacer una planificación de los recursos necesarios —con esto contesto al portavoz del PNV— y estamos en negociaciones con el objeto de poder recuperar tanto los puestos de los técnicos de la Dirección General de Tráfico como también, como no podía ser de otra manera, los de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para que pueda prestar los distintos servicios.

En cuanto a la relación entre las sanciones de tráfico y los salarios de los agentes, y los auxilios en carretera, me gustaría, en honor a la verdad, dar una serie de datos, sin obsesión, ante el informe jurídico que hacen los servicios jurídicos de una de las asociaciones. **(El señor Delgado Ramos muestra un gráfico)**. Yo tengo otros datos, que también le voy a facilitar, sin que yo diga que ese informe no concuerde con la realidad. Lo que sí le puedo decir es que las sanciones de tráfico no tienen en ningún caso afán recaudatorio, y se lo digo yo, que no llevo ni tres meses al frente del Ministerio del Interior. No creo que quienes me han precedido hayan tenido, a la hora de diseñar las distintas medidas para mejorar la seguridad vial, el afán recaudatorio con las sanciones de la Guardia Civil. Es verdad que tienen un fin disuasorio y preventivo, porque persiguen castigar las malas prácticas en la carretera y de esa forma mejorar la seguridad para todos. Es falso que los agentes de la Guardia Civil de Tráfico antepongan la imposición de denuncias a otras actuaciones, como pueden ser los auxilios en carretera, que tanto bien hacen y que tanta tranquilidad inspiran a los automovilistas, y los rescates. Les aseguro que no tienen incentivos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 26

Es cierto que los agentes cuentan con complemento de productividad en base al sistema de medición de rendimiento individual. Lo que ocurre es que no comparto el criterio que usted ha expuesto. El MRI analiza la actividad de los agentes con el objetivo de conseguir resultados en los que prima el servicio bien realizado, la iniciativa y el ejercicio de la responsabilidad. De hecho, se basa en unos parámetros que no solo tienen en cuenta las denuncias impuestas, sino sobre todo la protección, el auxilio y los cometidos específicos de tráfico. Le voy a poner un ejemplo. Las denuncias se valoran con un 2, con un 1 o con un 0,5. Si son infracciones muy graves, 2; si son graves, 1, y si son leves, 0,5. Pues los auxilios se valoran con 2 puntos y los rescates con 4 puntos, por lo que está claro que es mucho más valorada la atención a los conductores en situación de riesgo que las sanciones. **(El señor Delgado Ramos hace signos negativos)**. Le puedo asegurar que en los últimos cinco años las estadísticas reflejan un descenso real en las denuncias impuestas, un 16%. Si hubiera una obsesión recaudatoria no habrían descendido, algo que obedece sin duda alguna a que están prestando el auxilio en carretera. También es verdad que cuando se habla de que han disminuido los auxilios en carretera hay que tener en cuenta que se ha cambiado el sistema estadístico que se venía computando. La prueba está en que se cambió en el año 2013 y ahora se ha observado un incremento del auxilio en carretera de 2015 a 2016. Les voy a facilitar todos los datos si no les han entregado ya toda la documentación que, en aras a la transparencia, yo quería que les fuera entregada a todos ustedes en el día de hoy.

En cuanto a la modificación del Código Penal, hay algo que me parece evidente. Es verdad que se ha suscitado ese tema. Se ponía de manifiesto y ha quedado encima de la mesa que hay víctimas que se sienten en cierta medida desprotegidas y, sobre todo, que no encuentran el amparo del derecho penal y tienen que recurrir a la vía civil. Este no es un tema nuevo, se ha venido denunciando. Es verdad que la reforma del Código Penal es del año 2015 y que esto se está poniendo de manifiesto. Las víctimas se sienten desprotegidas. No les quepa la menor duda de que seguiremos trabajando para que jamás puedan sentir esta desprotección. El Partido Socialista ya propuso, creo recordar que en el mes de diciembre, que se creara un grupo de estudio multidisciplinar con el objeto de que se pudieran analizar estas cuestiones. Esto debe entrar también dentro del pacto, porque tendrá cabida en alguno. Con independencia de que se cree ese grupo multidisciplinar, no cabe la menor duda de que podrá tener cabida en los distintos grupos que vayamos creando.

Aprovecho también para decirles que es fundamental que sigamos trabajando. Igual que el 21 de diciembre me comprometí a que hubiera medidas inmediatas —ahí están, las tendremos que completar—, también les puedo decir que si los portavoces, o quienes ellos decidan, pueden acudir el día 14 a la primera cita que van a tener en la Dirección General de Tráfico, estamos dispuestos a empezar a trabajar. Esta Comisión de Seguridad Vial será la primera en poder evaluar el ofrecimiento que hoy hago, en el más amplio sentido de la palabra, para la seguridad vial y la movilidad sostenible, que es algo de todos y no de uno. Estoy convencido de que si lo sacamos un poco de lo que quizá pueda entenderse como esa lucha política —permítanme la expresión—, tendremos un marco perfectamente establecido y, sobre todo, desde la Dirección General de Tráfico hay que generar la confianza de que se está trabajando de verdad. Hay medidas que se pueden tomar inmediatamente y hay otras sobre las que habrá que reflexionar. Algunas no necesitan siquiera cambio legislativo, sino que se vaya comprobando cómo van surtiendo efecto.

Me van a permitir, sobre todo el señor Olòriz, de Esquerra, y el portavoz del Partit Demòcrata, a los que quiero pedir disculpas, que no pueda contestar con ese lujo de detalle con el que me han hablado de determinados puntos. Espero que lo puedan entender. Estoy a su disposición para poder evaluarlo, como si de cualquier otra comunidad autónoma o provincia se tratara, y me parece que tendremos ocasión de hacerlo. No quiero entrar en polémica, pero si hay aproximadamente 12.000 kilómetros de carreteras de competencia de la Generalitat, solo 1.800 kilómetros son competencia del Estado. No sé dónde estarán los puntos negros. Busquemos los puntos negros y actualicémoslos, tal y como he ofrecido en el día de hoy, comuniquémoslos y aquel que tenga que ir adoptando medidas que lo haga. No se podrá hacer de la noche a la mañana, pero siempre que podamos eliminar un punto negro deberíamos hacerlo con la mayor celeridad. Debemos poner todos los esfuerzos ante cualquier medida que pueda redundar en beneficio de la seguridad vial, de la movilidad sostenible, de la coexistencia de la bicicleta, del peatón, del coche y de la motocicleta, para que detrás de esos números cada día haya menos víctimas. Si hay menos víctimas hay menos tragedia y menos dolor. Es lo que se merecen las víctimas y lo que están esperando de nosotros tantos españoles.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 102

31 de enero de 2017

Pág. 27

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

Terminada la intervención del señor ministro, vamos a dar por concluida la Comisión. Quiero agradecer el tono de colaboración que he advertido en los grupos parlamentarios y el compromiso muy especial demostrado por el ministro con el objetivo central de esta Comisión y también la importante cantidad de información que nos ha facilitado. Habrá un interesante trabajo a desarrollar por todos nosotros en esta legislatura.

Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

**Eran las doce y cuarenta y cinco minutos del mediodía.**

cve: DSCD-12-CO-102