

**COMPARECENCIA DEL MINISTRO DEL INTERIOR EN LA COMISION NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL PARA INFORMAR SOBRE "LAS LÍNEAS DEL DEPARTAMENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL" A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR Y SOCIALISTA, QUE SE CELEBRARÁ EL DÍA 28 DE JUNIO DE 2006.**

Sr. Presidente

Señoras y Señores Diputados:

Quiero empezar mi primera comparecencia en esta Comisión haciendo un breve repaso de lo que hemos hecho en seguridad vial, pero estén tranquilos sus señorías que es mi intención hablar fundamentalmente de los planes que como Ministro pretendo llevar a cabo en relación con esta materia.

**El programa** de gobierno del **Partido Socialista** establece el compromiso de *“dotar a España de una política alternativa de seguridad vial, capaz de hacer frente al grave problema de la siniestralidad y lograr un cambio profundo de tendencia”*. A tal fin establece el **objetivo** de *“lograr reducir hasta un 40 por ciento el número de fallecidos en un plazo de cinco años”*

Dicho objetivo se encuentra alineado con el objetivo europeo de la reducción de un 50 por ciento de las víctimas mortales en el horizonte del año 2010.

Ya en el **año 2001 la Unión Europea**, siendo Comisaria de Transportes la Sr. Loyola de Palacio, entra con fuerza en la lucha contra la siniestralidad con la aprobación del Libro Blanco titulado “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad” cuyo capítulo III se haya dedicado a la seguridad vial y lanza el ambicioso **objetivo de reducir en un 50 por ciento** el número de víctimas mortales con el horizonte 2010.

En el año **2003**, la **Comisión** aprueba el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial donde nos dice que no valen las iniciativas aisladas, que la seguridad vial debe tener un tratamiento integral y multidisciplinar, que deben fijarse objetivos concretos y cuantificados en el tiempo y que deben

identificarse las actuaciones o acciones para conseguirlos. En el mismo documento la Comisión **recomienda la elaboración de planes estratégicos** y establece las pautas que deben seguirse para su redacción.

**Al llegar al gobierno** nos encontramos que en el **año 2003** se habían producido 99.987 accidentes de tráfico con un resultado de 5.399 fallecidos de los que 4.480, es decir el 83 por ciento de los fallecidos correspondían a la carretera y sólo un 17 por ciento de las víctimas mortales (919) a zona urbana.

Nuestro primer análisis sobre lo ocurrido en 2003 nos mostró que la cifra total de **accidentes con víctimas** se había **incrementado respecto del año anterior** en un 2 por ciento y la de muertos por accidente de tráfico en un 1 por ciento.

Estas cifras y sus enormes consecuencias humanas, sociales y económicas reclamaban que se estableciera como **prioridad política** y una **movilización social** capaz de hacer frente al excesivo precio pagado por la forma y modo de desplazarnos.

Los planes comunitarios, las reformas que adoptan los países de nuestro entorno, así como las líneas de actuación que impone el nuevo Gobierno, que encuentra eco y **apoyo decidido de los grupos parlamentarios** en la Cámara, pone fin a los tiempos en que se pensaba que los accidentes eran inevitables o accidentales.

En nuestro país llevábamos un retraso respecto a países de nuestro entorno europeo que, como Francia, empezaban a obtener buenos resultados en la lucha contra los accidentes de tráfico. Los resultados obtenidos por países como Suecia, Reino Unido y Holanda, que llevan tiempo trabajando en el ámbito de la seguridad vial, nos muestran de forma inequívoca el camino.

La gravedad de la situación justificó la adopción de medidas inmediatas o especiales a corto plazo para frenar el drama

de los accidentes y sus víctimas e hizo necesario trabajar para vertebrar una auténtica política de seguridad vial.



Quiero señalar que en mi criterio existen **dos momentos diferenciados** en la gestión de la seguridad vial: **antes y después de la Ley del permiso por puntos**. Permítanme que me refiera en primer lugar al antes, y para ello debo referirme a las Medidas Especiales 2004-2005.

Una de las carencias que encontramos al llegar al Gobierno fue la ausencia de un órgano que tal y como recomendaba la Unión Europea constituyera un referente para la obtención y difusión de datos e indicadores y es por lo que en **julio del 2004** se procedió a la **creación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial**.

Coetáneamente **se abrió el debate a la sociedad sobre los accidentes de tráfico y sus víctimas:**

- ❖ organizando con las asociaciones de víctimas del primer Foro contra la Violencia Vial;
- ❖ informando en los paneles de información variable del número de fallecidos en fechas señaladas y
- ❖ facilitando a través de la web de tráfico la información diaria de los accidentes y sus víctimas, etc.

También **se creó la Comisión de Seguridad Vial en el Congreso de los Diputados** como foro de encuentro de los partidos políticos, que ha facilitado la presentación de iniciativas consensuadas y una interlocución fructífera entre el legislativo y el ejecutivo básica para el impulso a la política de seguridad vial.

Se ha **potenciado el Consejo Superior de Seguridad Vial como órgano de consulta y participación de la sociedad civil**.

Por último y siguiendo las recomendaciones de la Unión Europea se han centrado los esfuerzos a través de **operaciones especiales de vigilancia y control**, con el apoyo de las correspondientes campañas de concienciación, en el materias como **conducción y alcoholemia, la velocidad, el uso del cinturón de seguridad y el casco**.

En cuanto a **ALCOHOL Y CONDUCCIÓN** se han intensificado las operaciones especiales de control y vigilancia. Y así si en el año 2003 se hicieron dos millones trescientos mil controles preventivos, en 2005 se han realizado **cuatro millones de controles**.

Este mismo mes de junio estamos realizando una campaña especial y seguiremos incrementando los controles preventivos para evitar la sensación de impunidad, así como realizando campañas especiales como las que se producen los meses de junio y diciembre.

Sobre **USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD** hemos hecho campañas especiales de vigilancia y control a lo largo del 2005 y especiales en los meses de mayo y noviembre. En el año se formularon **ciento sesenta mil denuncias** por parte de la Guardia Civil por no llevar el cinturón de seguridad.

Como saben sus señorías, **el avisador luminoso y acústico** del cinturón es actualmente facultativo en los vehículos hemos pedido a los fabricantes de coches que los incorporen a **todos los vehículos nuevos** y a la Unión Europea le hemos solicitamos en la última reunión de Ministros de Transportes la revisión de la directiva para hacerlo **obligatorio**.

Hemos pasado de **leve a grave** la infracción por no uso del cinturón de seguridad y su falta de uso comportará la pérdida de 3 puntos en el permiso por puntos.

En cuanto al control de **VELOCIDAD** no debería olvidarse que la velocidad inadecuada aparece en el **28 por ciento** de los accidentes mortales.

Cuando en **2004** accedimos al Gobierno había una previsión para la instalación de **14 radares fijos para el 2005**.

En noviembre de ese año, el Congreso de los Diputados aprobó por unanimidad instar al gobierno a la elaboración de un plan para la instalación de radares fijos en las carreteras españolas. Al mes siguiente, el Ministro del Interior compareció ante ustedes para presentar el Plan para la Instalación de Radares Fijos en las carreteras españolas con el objetivo de suprimir los grandes excesos de velocidad, reducir las velocidades medias de nuestras carreteras, recuperar agentes para otras infracciones en movimiento y crear demanda para la instalación de reguladores de velocidad en los vehículos.

En aplicación del Plan hemos instalado **125 radares fijos en el año 2005** y tenemos previsto la instalación de **175 nuevos** en este año, al tiempo que estamos ampliando el número de radares móviles de la guardia civil para el control de las velocidades en las carreteras secundarias.

El año pasado entre la guardia civil y los radares fijos se cursaron **novecientas mil denuncias** por exceso de velocidad en las carreteras españolas.

Fíjense Señorías en el dato: en Gran Bretaña hay 7.000 radares fijos instalados; Holanda, con una extensión parecida a Extremadura dispone de 1.000 radares y Francia a finales de año tendrán 1.500 radares desplegados.



Las políticas que les he referido han dado importantes frutos, pero no quiero dejar de señalar que estamos hablando de vidas humanas con el consiguiente drama personal y familiar que conllevan, que los muertos siempre son demasiados y que nunca bajan sino que los nuevos vienen a sumarse a los anteriores, porque no quiero ser yo quien haga más realidad

el dicho que todos ustedes conocen de que una muerte es un drama y mil son una estadística,

Si en el 2003 se produjeron 5.399 muertos por accidente de tráfico, en 2004 la cifra descendió a 4.791. La reducción más importante se produjo en carretera con un 14 por ciento menos (3.841 fallecidos) y sólo de un 2 por ciento en el ámbito urbano (900 fallecidos). **El descenso del 12 por ciento en la cifra de fallecidos en el 2004** respecto al 2003, es decir, 658 muertos menos por accidente de tráfico, supone un hito histórico en los resultados de la política de seguridad vial y la tasa de muertos por millón de habitantes (110) fue la más baja de los últimos 25 años.

Sobre el **2005** sabemos los muertos en carretera y estamos acabando de recopilar los datos que nos envían los ayuntamientos de los muertos en las ciudades.

En las carreteras la cifra de víctimas mortales fue de 3.331, lo que supone un descenso de 5,2 por ciento respecto al año anterior y **180 muertos menos que en 2004**.

Por primera vez desde que se dispone de datos de accidentes mortales en carretera se han situado por debajo de los 3.000.

Los resultados provisionales incluidos las ciudades nos dan una cifra alrededor de los 4.400 fallecidos, es decir, **1.000 menos que en el año 2003** en que iniciamos esta nueva etapa de lucha contra los accidentes de tráfico.

Que en el año **2005 haya habido MIL muertos menos que en el 2003** no es una estadística son vidas salvadas y dramas familiares ahorrados, hemos evitado, entre todos, una auténtica catástrofe y esta es posiblemente una de las noticias más importantes para nuestra sociedad y para nuestro país de la que todos podemos y debemos sentirnos protagonistas.

Además, por segundo año consecutivo han descendido los fallecidos en accidente de tráfico lo que parece consolidar una tendencia.

Las cifras de fallecidos siguen siendo demasiadas, pero los resultados obtenidos se encuentran dentro de los objetivos de reducción del 40 por ciento en el horizonte 2008 y señalan que estamos en el buen camino y nos animan y estimulan a continuar trabajando para reducir la siniestralidad en nuestro país.



Me permitirán que haga una mención especial al **PERMISO POR PUNTOS**, pero quiero antes destacar que los países de nuestro entorno que tienen buenos resultados en la política de seguridad vial tienen desde hace tiempo el permiso por puntos y que la U.E. recomienda esta medida para incrementar los niveles de seguridad vial.

Una parte del descenso de la accidentalidad habida en estos dos últimos años es debida al debate abierto por el permiso por puntos. Así que podemos decir que antes de entrar en vigor ya ha surtido efecto.

Respecto a sus efectos señalarles que **NO** sabemos si con el permiso por puntos bajará mucho o poco la siniestralidad, pero lo que es seguro es que **sin el permiso por puntos no bajará la siniestralidad.**

Su implantación supone el cumplimiento del compromiso recogido en el programa de gobierno y es, quizás, la medida más significativa por lo que supone de cambio cultural al considerar el permiso de conducir como un **crédito social** que se va agotando en la medida que se cometen infracciones relacionadas con la seguridad vial.

La aplicación de la medida permite **disuadir al infractor** reincidente que ve cómo se agotan sus puntos, valorar las

**infracciones como pérdida** del crédito concedido por su incidencia social, favorecer la **formación vial** mediante la realización de los cursos para la recuperación parcial y total de puntos, **responsabilizar al conductor** por sus actuaciones y **fomentar la cultura de la seguridad vial**.

Ustedes mismos han sido especiales protagonistas en la implantación de esta medida por su **tramitación parlamentaria y por su aprobación el 19 de julio del 2005**.

Todas las modificaciones legales están hechas, ya tenemos los centros de reeducación que impartirán los cursos, se están formando los profesores necesarios, la campaña informativa ya está en su última fase y el sistema informático entrará en aplicación el próximo 1 de julio.

Por último, quiero dar un **mensaje de tranquilidad** porque el permiso por puntos no va dirigido a quienes cumplen y respetan las normas sino a quienes infringen reiteradamente y es necesario recuperarlos y reeducarlos a través de los cursos de sensibilización en seguridad vial que les van a servir para modificar sus comportamientos.



Como ya dije al principio de mi intervención hay un antes y un después del permiso por puntos. Les he hablado hasta aquí del antes. Paso ahora a referirme al después. Y en este lugar ocupan un sitio muy relevante los **PLANES DE ORDENACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL**.

La Unión Europea nos dice que NO valen las iniciativas aisladas y que para obtener resultados consolidados en el tiempo se necesitan Planes con objetivos cuantificados en el tiempo y la identificación de las acciones para conseguir estos objetivos y destaca la necesidad de implicar al territorio en la política de seguridad vial.

En aplicación de estas políticas **cuatro** son los **planes fundamentales** en los que trabaja el Ministerio del Interior:

1. El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008.
2. Planes Autonómicos de Seguridad Vial.
3. Planes Municipales de Seguridad Vial.
4. Planes de empresa de seguridad vial

Paso a hablarles ahora en primer lugar del **Plan Estratégico de Seguridad Vial: 2005-2008**

Los antecedentes mencionados y el compromiso político adquirido son los que hemos tenido en cuenta para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial: 2005-2008 que fue presentado por el Ministro Alonso ante esta Comisión de Seguridad Vial el 20 de diciembre del 2005.

**Su elaboración** se realizó a partir de tres pilares:

1. el análisis de la documentación existente;
2. las entrevistas a los principales agentes, asociaciones y organismos que trabajan en la seguridad vial con la intención de que sientan suyo el Plan estratégico y
3. la investigación de las mejores prácticas y modelos a nivel internacional.

Queremos destacar el **proceso de la consulta y participación** de la llamada sociedad civil como el elemento esencial en la elaboración del plan a fin de reflejar las diferentes inquietudes y puntos de vista puestos de manifiesto en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial que hizo suyo el documento en su sesión plenaria de 27 de octubre de 2005.

El contenido del Plan, homologable con el de los países de nuestro entorno europeo, debe llevarnos a la obtención de resultados análogos a los países de referencia.

El Plan estratégico es **la hoja de ruta** que debe guiar la política de seguridad vial en los próximos años, es un ejercicio necesario para dotar a la política de seguridad vial de un **tratamiento integral y riguroso** y supone un paso adelante

significativo en la acción de las administraciones en la lucha contra los accidentes de tráfico.

Es un esfuerzo **estructurado** para incorporar la cultura de la seguridad vial en nuestro país, conseguir el rechazo social a las conductas incívicas y consolidar una nueva forma y modo de abordar los problemas relacionados con la siniestralidad vial.

Un segundo elemento para la ordenación de la Seguridad Vial viene constituido por los **PLANES AUTONÓMICOS DE SEGURIDAD VIAL**.

La política de seguridad vial es una **responsabilidad compartida** tal y como la define la Unión Europea.

**Las CCAA tienen competencias** sobre educación, sobre formación, sobre juventud, sobre infraestructuras, sobre transportes por carretera, sobre asistencia sanitaria, sobre auxilio en carretera y sobre muchas cosas más **que inciden** de forma decisiva en la **política de seguridad vial**.

A fin de fomentar su implicación y ordenar su participación se ha creado la **Comisión Autónoma de Seguridad Vial** en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial.

Al margen del País Vasco y Cataluña, Navarra, Andalucía y Castilla-León ya disponen de planes autonómicos de seguridad vial y, en estos momentos estamos colaborando en la elaboración de los de Galicia y Castilla-La Mancha.

No menos importantes que los anteriores, si tenemos en cuenta la incidencia de la siniestralidad en las zonas urbanas, son los **PLANES MUNICIPALES DE SEGURIDAD VIAL**.

En el **ámbito urbano** se producen el **50 por ciento de los accidentes de tráfico** y es donde se consolidan los hábitos y conductas de la conducción por lo que se justifica un tratamiento especial y específico de los problemas de seguridad vinculados al tráfico urbano. En consecuencia se está elaborando un plan tipo de seguridad vial en el ámbito

urbano que recoge los indicadores básicos, los objetivos cuantificados, los distintos apartados de acciones para conseguir los objetivos y los requerimientos para su impulso político así como los instrumentos de consulta y participación y se promoverá su implantación.

**El objetivo** es conseguir una mayor implicación de las administraciones locales en la política de seguridad vial, una mejor planificación de las actuaciones y un tratamiento más adecuado a las especificidades del tráfico urbano, así como asegurar una mejor coordinación entre el Estado y las corporaciones locales.

Por último, permítanme que ponga el acento en una materia como la accidentalidad laboral vinculada a la seguridad vial. Estamos trabajando en la implantación de **PLANES DE EMPRESA DE SEGURIDAD VIAL**.

Los accidentes de tráfico constituyen el **36,6 por ciento** de los accidentes mortales laborales o vinculados al trabajo y su atención desde la perspectiva de la empresa constituye un reto ineludible para el asentamiento de la cultura de la seguridad vial.

Bajo el liderazgo del Ministerio de Trabajo se está elaborando un estudio sobre la situación de los accidentes de tráfico vinculados al trabajo en nuestro país, las mejores prácticas internacionales y las recomendaciones para incorporar la seguridad vial en la política de prevención de riesgos laborales en las empresas.

El objetivo de la medida es **incorporar los riesgos asociados al tráfico en la política de prevención de riesgos laborales** en el entorno empresarial, involucrar a las empresas en las políticas de seguridad vial haciendo más seguros los desplazamientos de sus trabajadores vinculados con la actividad laboral y reforzar la colaboración con los sectores profesionales afectados para aumentar su implicación en los temas relacionados con la seguridad vial.

Estos son los instrumentos de planificación de la seguridad vial que a nivel nacional, autonómico y local nos deben permitir y en su caso garantizar un tratamiento ordenado, riguroso y eficaz desde todas las administraciones para hacer frente a la lucha contra la siniestralidad en nuestro país.

A nadie se le escapa la ambición de esta vertebración, a diferente nivel de las actuaciones de todas las administraciones, pero les aseguro que si somos capaces de consensuar estos planes y de responsabilizarnos todos en su ejecución ya no habrá marcha atrás en la reducción de los accidentes y de sus víctimas. Es un reto de todos y para todos.



Los resultados obtenidos en los dos primeros años de acción de gobierno y la implantación del Permiso por Puntos el próximo 1 de julio señalan que estamos en el buen camino, supone un hito de las medidas adoptadas y nos animan a dar un nuevo impulso a la política de seguridad vial para consolidar el cambio de tendencia y seguir avanzando, entre todos, hacia los objetivos marcados.

A tal fin proponemos:

1. **REFORZAR EL PRINCIPIO DE AUTORIDAD** mediante:

- ❖ el aumento de la presencia de los **agentes** de la autoridad,
- ❖ la mejora de los **medios** puestos a disposición de la policía de tráfico,
- ❖ la continuación de las **operaciones especiales** de vigilancia para consolidar las normas más elementales de la seguridad vial y,
- ❖ la Creación de un **Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas** para atender y dotar de mayor eficacia a la incorporación de las nuevas

tecnologías para la vigilancia y control de la disciplina.

## 2. MAYOR IMPLICACIÓN DEL SISTEMA JUDICIAL EN LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL a través de:

- ❖ la **modificación del Código Penal** para:
  - adecuarlo a la demanda social,
  - dar mayor seguridad jurídica, con una mayor concreción de los supuestos delictivos,
  - dotar de mayor coherencia al conjunto administrativo-penal.
- ❖ la realización de cursos de sensibilización en seguridad vial dentro de los programas de **formación permanente a jueces, fiscales y secretarios judiciales;** y
- ❖ la creación por Real Decreto aprobado por el Consejo de Ministros del día 9 de este mes de la **Fiscalía especializada** en delitos contra la seguridad vial.

## 3. MEJORA DE LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES mediante:

- ❖ la potenciación de los contenidos relacionados en la seguridad vial a través de la inclusión de la unidad didáctica sobre **seguridad vial en la enseñanza obligatoria;**
- ❖ la **modificación de la prueba teórica** para la obtención del permiso de conducir recogiendo la importancia creciente de los aspectos relacionados con la seguridad vial; y
- ❖ la puesta en marcha de los **cursos de sensibilización y reeducación** en materia de seguridad vial.

## 4. UN NUEVO TRATAMIENTO A LOS CONDUCTORES NOVELES

Para ello proponemos:

- ❖ el establecimiento del **permiso a prueba** con 8 puntos durante los primeros tres años;
- ❖ la elevación a los **16 años de la edad mínima** para conducir **ciclomotores**; y
- ❖ el establecimiento de un **examen** para acceder a la licencia para conducir **ciclomotores**.



Por último, soy consciente de que además de las políticas y acciones relacionadas con la seguridad vial, el Ministerio del Interior, a través de la [Dirección General de Tráfico](#), tiene también la responsabilidad en la **tramitación administrativa** en todo lo relacionado con los conductores y los vehículos.

Para hacerse una idea del volumen de tramitaciones baste señalar que tenemos un censo de **veintitrés millones de conductores**, que cada año se renuevan unos tres millones de **permisos de conducir** y que el año pasado se expidieron un millón cuatrocientos mil nuevos permisos.

Que el **parque de vehículos** es de **veintisiete millones** y que el año pasado se tramitaron tres millones trescientas mil transferencias y se matricularon dos millones y medio de vehículos.

Reitero aquí nuestro compromiso para **mejorar el servicio** al ciudadano y **simplificar y facilitar** los trámites aprovechando las oportunidades que nos ofrecen las nuevas tecnologías.

Como medidas importantes en este apartado quiero avanzarles las siguientes:

- ❖ Vamos a abrir antes de finalizar este año la [nueva Jefatura Local de Alcorcón](#), que está previsto que absorba un 30 por ciento de la carga de trabajo de la Jefatura de Madrid, lo que debe conllevar la

desaparición de las inaceptables colas y tiempos de espera actuales para los ciudadanos de la Comunidad de Madrid.

- ❖ vamos a pasar al sistema, de forma automática, con la puesta en marcha de los **terminales automáticos de denuncia por parte de la Guardia Civil** que entrarán en funcionamiento progresivamente y por provincias este año, los dos millones y medio de denuncias de media anual, que actualmente se deben introducir una a una en el sistema informático de sanciones por las Jefaturas de Tráfico. Esta medida va a suponer una significativa descarga de trabajo en las Jefaturas y una mejora en los tiempos de tramitación de los expedientes sancionadores.
- ❖ Se **volcarán automáticamente**, directamente al sistema desde las policías de tráfico, **los datos** de los **casi cien mil accidentes** que se producen **cada año** y que actualmente se introducen uno a uno por los operadores informáticos de las Jefaturas. La implantación del **programa ARENA** será progresiva y supondrá una importante reducción de la carga de trabajo de las Jefaturas y mejorar los tiempos para la obtención de datos e indicadores.
- ❖ Serán enviados por **vía informática los certificados médicos** para la renovación de los permisos de conducir que actualmente se envían por fax y son introducidos uno a uno por los operadores informáticos de las Jefaturas con la consiguiente mejora en la tramitación y en el servicio. Podrán también los **Centros de Reconocimiento Médico**, a donde siempre tendrá que desplazarse el ciudadano, **recoger la documentación** para la renovación de los permisos, haciendo innecesarios los desplazamientos del un millón ochocientas mil personas que actualmente acuden a las Jefaturas para tramitar sus respectivas renovaciones.
- ❖ Y, por último, está **en estudio**:

- o la ampliación de los **trámites** que es posible realizar **por internet** a través de la web de la DGT; y
- o la utilización de las 2.014 **oficinas de correos** completamente informatizadas **para la realización de algunos trámites**, posibilitando así una mayor proximidad al ciudadano.

Estas son algunas de las medidas incluidas en el [Plan de Modernización de la Dirección General de Tráfico](#) con el objetivo de ir mejorando el servicio al ciudadano y acercarnos a una administración más ágil y eficaz en beneficio de todos.

Muchas gracias Sr. Presidente y quedo a su disposición de Sus señorías para recibir las sugerencias que me realicen, así como responder a las cuestiones que quieran formularme.