



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1987

III Legislatura

Núm. 157

JUSTICIA E INTERIOR

PRESIDENTE: DON CARLOS SANJUAN DE LA ROCHA

Sesión celebrada el martes, 29 de septiembre de 1987

Orden del día:

- Dictaminar la proposición de Ley orgánica por la que se reforma parcialmente el Código Penal en relación al delito de incendio («B. O. C. G.» número 26, Serie B) (número de expediente 122/000021).
 - Debate sobre las líneas generales de la proposición no de Ley del señor Bandrés Molet (G. P. Mixto), por la que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que promueva las reformas legislativas necesarias en relación con las pensiones de viudedad de la Seguridad Social y de las clases pasivas, equiparando las consecuencias jurídicas de la convivencia en el matrimonio y en las uniones de hecho («B. O. C. G.» número 100, Serie D) (número de expediente 161/000036).
 - Comparecencia del Director General de Tráfico para informar sobre el nivel de seguridad vial durante las vacaciones estivales de 1987 y sobre la existencia de conductores peligrosos en la CN-VI (a solicitud del Grupo Parlamentario Coalición Popular) (número de expediente 212/000484).
 - Ratificación de la Ponencia que ha de dictaminar el proyecto de Ley de reforma de la Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre propiedad horizontal («B. O. C. G.» número 41, Serie A) (número de expediente 121/000042).
-

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

DICTAMINAR LA PROPOSICION DE LEY ORGANICA POR LA QUE SE REFORMA PARCIALMENTE EL CODIGO PENAL EN RELACION AL DELITO DE INCENDIO

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señoras y señores Diputados.

En este nuevo período de sesiones vamos a iniciar una vez más los trabajos de esta Comisión de Justicia e Interior, con arreglo al orden del día que todos ustedes supongo tienen en su poder.

El primer punto del orden del día es dictaminar, a la vista del informe de la Ponencia, la proposición de ley orgánica por la que se reforma parcialmente el Código Penal en relación al delito de incendio.

Al objeto de ordenar este debate, dado que a la proposición citada sólo se habían presentado enmiendas del Grupo Socialista, que han sido aceptadas por el informe de la Ponencia, lo que vamos a hacer es discutir, naturalmente, sobre dicho informe y, en este caso, lo que habría serían votos particulares en el sentido de mantener la proposición de ley en los términos originales en que se presentó en la Cámara.

Por consiguiente, pregunto en primer lugar a SS.^{as} SS. si hay algún Grupo Parlamentario que desee mantener algún voto particular con relación a esta proposición de ley. (Pausa.)

El señor Trías de Bes tiene la palabra.

El señor **TRIAS DE BES I SERRA**: Señor Presidente, en las discusiones de la Ponencia quedaron pendientes dos precisiones que se dejaron a estudio hasta la celebración de esta Comisión. Con estas dos precisiones que el Grupo Socialista se obligó a proponer en esta Comisión posiblemente no se mantenga ningún voto particular de ningún orden y podamos proceder al examen del informe de la Ponencia, tal como viene redactado, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Desde esa perspectiva vamos a ir analizando artículo por artículo con relación a la proposición y con arreglo al texto ya sustentado por la Ponencia, y cuando lleguemos a alguno de los artículos a los que su señoría ha hecho referencia en que haya precisiones a efectuar, daremos la palabra al Grupo Socialista en primer lugar para que efectúe las precisiones que considere oportunas en su caso y, a continuación, corresponderá intervenir a los demás Grupos en relación con ese mismo tema. Con independencia de esto, al final podríamos hacer un pequeño turno para que cada Grupo fijara su posición global en relación con esta proposición de ley orgánica.

Artículo 1.º Por consiguiente, vamos a debatir el artículo 1.º de la proposición y a examinar la rúbrica del Capítulo VIII del Título XIII del Libro Segundo del Código Penal, rúbrica

que quedará redactada de la siguiente manera: «De los incendios y otros estragos».

No se ha presentado ninguna enmienda ni voto particular. Por consiguiente, sometemos a votación este artículo 1.º (Pausa.)

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad.

Pasamos al artículo 2.º, según el informe de la Ponencia, que establece que el Capítulo VIII del Título XIII del Libro Segundo del Código Penal queda clasificado en las siguientes secciones: Sección 1.ª, De los incendios, artículos 547 al 553, ambos inclusive; Sección 2.ª, De los incendios forestales, artículos 553 bis a) al 553 bis c), ambos inclusive; Sección 3.ª, De los estragos, artículo 554; Sección 4.ª, De los incendios y estragos en bienes propios, artículos 555 y 556. Artículo 2.º

No habiéndose presentado ningún voto particular a este artículo 2.º ni ninguna enmienda, lo sometemos a votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad.

Pasamos al artículo 3.º, que se refiere a la nueva redacción del artículo 549 del Código Penal. No habiendo ninguna precisión a efectuar en relación con este precepto, sometemos a votación el artículo 3.º (Pausa.) Artículo 3.º

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado dicho artículo por unanimidad.

Pasamos al artículo 4.º según el informe de la Ponencia, que se refiere a la nueva redacción del artículo 551 del Código Penal. Artículo 4.º

El señor **TRIAS DE BES I SERRA**: Señor Presidente, pido la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Trías de Bes tiene la palabra.

El señor **TRIAS DE BES I SERRA**: Señor Presidente, creo que es precisamente en este artículo donde quedó abierto un pequeño debate en cuanto a la enmienda socialista, por la que se pretendía la supresión de todo el artículo. Considero que, quizá, sea aquí donde convenga hacer una precisión al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: En ese caso, en primer lugar tiene la palabra el señor Lloret, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, para exponer la opinión del Grupo con relación al informe de la Ponencia y la precisión solicitada por el señor Trías de Bes.

El señor **LLORET LLORENS**: En relación con la sugerencia, para manifestar la aceptación de la misma, he de señalar que se mantienen los términos «mieses, pastos y plantíos», número 2.º del artículo 551. (El señor **Trías de Bes** pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: El señor **Trías de Bes** tiene la palabra.

El señor **TRÍAS DE BES I SERRA**: Señor Presidente, hecha la aclaración, mi Grupo no mantiene ningún voto particular. Como los términos señalados corresponden al texto actual del Código Penal, me parece bien.

El señor **PRESIDENTE**: El artículo 4.º, que se refiere al artículo 551 del Código Penal, quedaría del siguiente tenor: «Serán castigados con la pena de prisión menor: 1.º Los que incendiaren un edificio destinado a habitación en lugar despoblado cuando el daño causado excediese de 250.000 pesetas. 2.º Los que incendiaren mieses, pastos o plantíos.»

¿Están sus señorías de acuerdo? (**Asentimiento.**)

¿Están igualmente sus señorías de acuerdo en que la referencia a las 250.000 pesetas efectuada en relación a edificio destinado a habitación en lugar despoblado se extiende también a mieses, pastos y plantíos? (**Asentimiento.**)

En ese caso, redactamos el artículo en su totalidad y nuevamente. El artículo 551 quedaría del siguiente tenor: «Serán castigados con la pena de prisión menor cuando el daño causado excediere de 250.000 pesetas: 1.º Los que incendiaren un edificio destinado a habitación en lugar despoblado. 2.º Los que incendiaren mieses, pastos o plantíos.»

De acuerdo con esta redacción, lo sometemos a votación. (**Pausa.**)

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad el artículo 4.º según la redacción leída por la Mesa anteriormente.

Artículo 5.º A continuación, pasamos al artículo 5.º, por el que se pretende incorporar al Código Penal los artículos 553 bis a), 553 bis b) y 553 bis c), que quedan redactados de acuerdo con el informe de la Ponencia que todas sus señorías tienen en su poder.

¿Hay algún señor Diputado que desee efectuar alguna precisión a alguno de los preceptos concretos que contiene este artículo? (**Pausa.**)

Por consiguiente, sometemos a votación el artículo 5.º (**Pausa.**)

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad.

Con ello hemos terminado el informe de la Ponencia. Unica y exclusivamente faltaría que sus señorías se mos-

trarán de acuerdo con la supresión efectuada de la exposición de motivos, dado que se incorpora el texto al Código Penal.

Por consiguiente, sometemos a votación la supresión de la exposición de motivos. (**Pausa.**)

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, queda dictaminada la proposición de ley aprobada por esta Comisión.

Seguidamente daremos a sus señorías, según lo habíamos anunciado, un pequeño turno para que fijen su posición, aun cuando la unanimidad ha sido suficientemente clarificadora.

¿Señores Diputados que deseen tomar la palabra? (**Pausa.**) El señor **Trías de Bes** tiene la palabra.

El señor **TRÍAS DE BES I SERRA**: Señor Presidente, voy a ser muy breve. Intervengo para explicar el voto respecto al texto que se acaba de aprobar. Nuestro Grupo Parlamentario, ante todo, como autor de la ley, es decir, como proponente de la modificación del Código Penal, quisiera resaltar el hecho de que una iniciativa de un Grupo de la oposición haya sido aprobada por esta Comisión. Digo que nuestro Grupo quiere resaltar este hecho, porque no es habitual que una iniciativa de la oposición sea aprobada en la Cámara en esta legislatura. Y se ha aprobado, señor Presidente, con una redacción distinta a la que propuso mi Grupo Parlamentario, aunque no contradictoria. Lo demuestra el hecho de que mi Grupo Parlamentario ha votado afirmativamente todas las enmiendas del Grupo Socialista.

Creo que esto puede ser un ejemplo, señor Presidente, de la aceptación de las iniciativas de la oposición, que luego, en la tramitación parlamentaria, el Grupo Socialista, con su mayoría, puede modificar o mejorar, como en este caso ha ocurrido. Hemos llegado a una nueva redacción de los delitos de incendios forestales en nuestro Código Penal que ha modernizado el texto vigente hasta el momento, como era la pretensión, señor Presidente, de nuestro Grupo Parlamentario.

Nuestro Grupo Parlamentario planteaba en esa exposición de motivos, que obviamente no se ha sometido a votación, la necesidad de una reforma parcial para no distorsionar demasiado la sistemática del Código Penal y planteaba una modificación para la modernización de la represión y prevención de los delitos de incendio. Se ha llegado a este consenso, muy positivo en la Ponencia, con la aportación positiva de las enmiendas del Grupo Socialista, que nuestro Grupo Parlamentario ha acogido favorablemente y que han sido, como han visto SS. SS., aprobadas por todos los señores Diputados de esta Comisión. Por lo tanto, éste es un ejemplo de que la oposición a veces tiene razón, de que se pueden mejorar los textos en la tramitación parlamentaria y, sobre todo, nunca mejor llegada esta modificación y que llegue cuanto antes a la aprobación definitiva por las Cámaras, porque el tiempo nos está deparando, señor Presidente, presagios de peligros de incendio que nos recuerdan cada día los medios de comunicación.

Por tanto, queremos felicitarnos de que nuestro Grupo Parlamentario haya podido ver positivamente aceptada una proposición de Ley, de que haya sido mejorada por las aportaciones del Grupo Socialista y aprobada por unanimidad por los Grupos de la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Para explicación de voto tiene la palabra el señor Bandrés, en nombre del Grupo Mixto.

El señor **BANDRES MOLET**: Brevisísimamente, para indicar que muchas veces, y ciertamente algunas de ellas con razón, se suele decir que la ley no tiene nada que ver con la realidad social, pero éste no es nuestro caso.

Hoy nos encontramos en un momento en que el Congreso de los Diputados aprueba en esta Comisión, en el nivel donde nos encontramos, una proposición de ley del Grupo catalán, luego reformada por el Grupo Socialista y consensuada, como se ha dicho, por todos los Grupos representados en la Ponencia. Yo me congratulo de que nuestro Grupo también haya colaborado, de una manera, si se quiere, pasiva, con la aceptación de esta proposición de ley, ya que nos encontramos ante un delito que tiene gran relevancia social, que se está produciendo con lamentable abundancia pero que, además, incide en dos bienes, ambos, no me atrevo a decir igualmente, importantemente defendibles. Me refiero a que este delito incide en la propiedad privada, que debe ser preservada —y el Derecho Penal tiene una función en ese sentido y lo hace— pero también incide en lo que llamaríamos la ecología, que es de todos. Alguna vez se hizo un chiste cuando se decía «Cuando el bosque se quema, algo suyo se quema», y alguien añadía: «algo suyo se quema, señor marqués». No es éste el caso. Cuando la naturaleza queda vulnerada, estropeada o perjudicada por un delito de esta clase, todos salimos perjudicados.

En consecuencia, insisto y termino, este Grupo Parlamentario se congratula de haber tenido posibilidad de colaborar en esta proposición de ley.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Buil.

El señor **BUIL GIRAL**: Con la brevedad que exige la unanimidad que hemos alcanzado en este breve debate, quiero resaltar que, como ya se puso de manifiesto en el debate de totalidad, ésta era una regulación absolutamente necesaria, más todavía por las características de delito complejo que reviste el de incendio. Esto se ha conseguido en el doble aspecto de que afecta a las personas en cuanto delito de daños especiales y en cuanto a la vertiente ecológica. Por otra parte, se ha conseguido, por vía de las enmiendas, una ordenación de los preceptos, que también se han completado.

Después, yo resaltaría que se ha conseguido no solamente una función penalizadora, sino también los aspectos preventivos, con los que se consigue una gran fuerza disuasoria, vamos a llamarlo así, hasta con algún aspecto poco frecuente en nuestro Código Penal, como es el incluir, por una parte, la tentativa del delito, pero también

prever el desistimiento voluntario, con lo que creo que se ha alcanzado una regulación que puede ser ejemplo para futuras reformas del Código Penal.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, el señor Cañellas.

El señor **CAÑELLAS FONTS**: Para no incidir en temas que ya han sido objeto de los parlamentos anteriores, yo quisiera iniciar mi intervención reproduciendo aquí y ahora una frase de mi compañero de Grupo Coalición Popular, al fijar las posiciones en el debate sobre la toma en consideración o no de la proposición de ley que hoy nos ocupa.

La frase, que leo textualmente, decía así: Por último, quiero decirles a SS. SS. que entre España y Portugal se destruye al año un número de hectáreas de arbolado equivalente a las del resto de los diez países comunitarios.

Es evidente que los españoles somos un pueblo de amantes del fuego —numerosos ejemplos tenemos: hogueras, tracas, cohetes, corridas de pólvora— y, por razón de ello, entendemos que el problema de los incendiarios es educacional, como ya ha puesto antes de relieve otro Diputado. Hay que convencer a la gente de que quemar el bosque no es quemar «la propiedad del señor marqués», convencer a la gente de que es totalmente irracional querer ser tuerco con tal de que los demás se queden ciegos.

¿Servirá esta reforma del Código Penal para este problema de educación de la ciudadanía? Personalmente, yo me planteo ciertas dudas. No creo que ninguno de los incendiarios se lea antes el Código Penal para saber si le han agravado las penas a que puede llevarle su actividad. De todos modos, lo dijimos al fijar posición en la toma en consideración de la proposición y lo hemos dicho ahora con nuestros votos, entendemos que la reforma era absolutamente necesaria, y lo entendemos hasta el punto, como ya ha sido citado por otros intervinientes, de que hemos votado a favor de un texto que difiere literalmente del original, pero no sustancialmente, porque la proposición que presentó el Grupo de Minoría Catalana no es la que hemos aprobado hoy en la letra, sí en su espíritu.

Nos queda alguna duda también en cuanto al efecto disuasorio que pueda tener alguna de las penas que se han aprobado para esta regulación del delito de incendio, que son las económicas. Realmente, pensar que alguno de los incendiarios pueda ser capaz de responder de una multa de cincuenta millones de pesetas nos parece un poco utópico y entendemos que seguramente la penalidad económica acabará en una correccional equivalente por reducción a días de prisión del importe de la multa.

De todas maneras, seguimos insistiendo. La reforma era necesaria, la reforma era imprescindible. No ha terminado, puesto que hemos tenido que hacer un retoque de esta sección del Código Penal y quizás habrá que llegar a la reforma total de nuestro Código para tener una visión mucho más efectiva de lo que puede dar de sí la penalización de estos delitos de incendio, tan perjudiciales para

nuestra economía, para nuestra ecología y para el bien de todos los españoles.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Lloret.

El señor **LLORET LLORENS**: El señor Trías de Bes agradecía al Grupo Parlamentario Socialista la aceptación de una iniciativa de la oposición. De igual manera, el Grupo Parlamentario Socialista tiene que manifestar el agradecimiento a la oposición por el nivel de confianza depositado en el Grupo Parlamentario Socialista, en la medida en que el único Grupo que ha presentado enmiendas ha sido el Grupo Parlamentario Socialista y que todas ellas, gracias a ese espíritu de consenso que se ha producido en Ponencia y en Comisión, han sido aceptadas.

Dicho esto, he de significar que la regulación que se propone del delito de incendios forestales tiene una significación y relevancia importantes. Voy a resumir, siquiera sea brevemente, algunas de las líneas que se introducen, a través del debate de las enmiendas en Ponencia, en la reforma del Código Penal. La nueva distribución sistemática que se propone para el Capítulo VIII del Título XIII del Código Penal, con agrupación en cuatro Secciones, desde luego cumple fielmente algo que todos los Grupos Parlamentarios manifestaron en el Pleno: la necesidad de ajustar las conductas de los incendios forestales a la autonomía y sustantividad que debían de tener. En ese sentido, la creación de una Sección II, la Sección del delito de incendios forestales, tiene un significado especial y está perfectamente correlacionado con esta idea.

En segundo lugar, he de significar que la supresión de apartados de artículos del Código que pasarían a la Sección I se hace en función de la necesidad de despojar de estos artículos referencias a los supuestos de incendios de bosques o montes que cobran sentido en la nueva regulación de la Sección II.

En tercer término, tengo que manifestar que la nueva normativa conforma tres figuras delictivas: una primera, la que hace referencia a los incendios forestales con peligro para la integridad de la vida de las personas; una segunda, que hace referencia a los incendios forestales sin la existencia de tal peligro; y una tercera figura delictiva, la referente a la acción de prender fuego, quemar un bosque o un monte sin que éste llegue a propagarse, sin que se genere el resultado de incendio.

Asimismo he de señalar que a través de la aceptación de las enmiendas presentadas se suprime un criterio importante; el criterio de la cuantía del daño producido no puede ya ser rector de la determinación de la pena imponible. Precisamente por la importancia que tiene el daño económico, social y ecológico del incendio éste en sí mismo justifica, al margen de la cuantía del daño producido, la imposición de la sanción criminal. Y ni siquiera hace

falta tener en cuenta este criterio económico para delimitar los posibles límites de diferenciación entre la falta y el delito de incendio forestal, en la medida en que no cabe hablar de falta de incendio forestal por la gravedad del tema y por la inaplicabilidad de los artículos del Código Penal en relación con la falta para incendios, que sólo son aplicables a partir de ahora a la Sección I. Todos los preceptos de incendios forestales cabe tipificarlos como delitos.

En cuanto a la materia punitiva que se incorpora a las líneas impuestas de penas de privación de libertad contenidas en la proposición, es decir, la imposición de elevadas penas de multa, entendemos que son relevantes bajo el punto de vista de evitar cualquier ilusión que pueda ligar el futuro beneficio económico a la actitud de conducta incendiaria.

Por último, hay un aspecto referente a la fijación de la pena en su grado máximo, atendiendo a los caracteres catastróficos que pudiera tener, que ya venía recogido en la proposición y en ese sentido se expresa y se recoge, y, otro, el que se refiere a la creación «ex novo» de la excusa absolutoria que permita la reducción de la pena cuando la positiva y voluntaria acción del autor evite el hecho punitivo.

Creo que estas líneas fundamentales permiten albergar la esperanza —y esta afirmación está en relación con la expresión manifestada por el señor Cañellas— de que se cumplan dos objetivos, uno de los cuales ya se expresó como línea motora en el Pleno del día 22 de abril, donde se debatió la toma en consideración de la proposición, que pretende ajustar las conductas que estamos analizando hoy a la frecuencia e importancia económica, social y ecológica que tienen.

En segundo lugar, quiero poner de relieve la superación de aquellas dificultades técnicas que había en la proposición que afortunadamente, con el trabajo de debate y de unanimidad que se ha producido tanto en la Ponencia como en la Comisión, han quedado superadas. El resultado de trabajo, que es la reforma que se propone, viene a satisfacer plenamente nuestros deseos y tiene que ser un nivel complementario de otras políticas que vengan a solucionar el grave problema de los incendios forestales. Creemos, señor Presidente, que el esfuerzo para llegar a este acuerdo puede permitirnos vislumbrar un panorama que no queda limitado a este aspecto concreto de los delitos de incendios forestales, sino a un aspecto más amplio de lo que puedan suponer posteriores medidas y la contemplación de problemas frente a los cuales el Grupo Parlamentario Socialista expresa su voluntad de seguir trabajando.

El señor **PRESIDENTE**: Dictaminado por esta Comisión la presente proposición de Ley Orgánica por la que se reforma parcialmente el Código Penal en relación al delito de incendio y explicado voto por todas SS. SS., se le dará el trámite que corresponda para su pase al Pleno, al tratarse de una Ley Orgánica.

DEBATE SOBRE LAS LINEAS GENERALES DE LA PROPOSICION NO DE LEY DEL SEÑOR BANDRES MOLET (GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO), POR LA QUE EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS INSTA AL GOBIERNO A QUE PROMUEVA LAS REFORMAS LEGISLATIVAS NECESARIAS EN RELACION CON LAS PENSIONES DE VIUDEDAD DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y DE LAS CLASES PASIVAS, EQUIPARANDO LAS CONSECUENCIAS JURIDICAS DE LA CONVIVENCIA EN EL MATRIMONIO Y EN LAS UNIONES DE HECHO

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al segundo punto del orden del día, que es el debate sobre las líneas generales de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto, señor Bandrés, por la que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que promueva las reformas legislativas necesarias en relación con las pensiones de viudedad de la Seguridad Social y de las clases pasivas, equiparando las consecuencias jurídicas de la convivencia en el matrimonio y en las uniones de hecho.

A esta proposición no de ley ha presentado una enmienda, dentro de plazo, el Grupo Parlamentario Socialista. El debate se desarrollará defendiendo, en primer lugar, la proposición no de ley el proponente, señor Bandrés; a continuación intervendrá el Grupo Parlamentario enmendante y posteriormente podrán fijar su posición el resto de los Grupos Parlamentarios que así lo deseen.

Para la defensa de la proposición no de ley, por tiempo de diez minutos, tiene la palabra el señor Bandrés.

El señor **BANDRES MOLET**: Quiero indicar simplemente que esta proposición no de ley le fue sugerida al Diputado que tiene hoy el honor de informar en esta Comisión en pleno verano, con la lectura, a través de los medios de comunicación, de una noticia que «prima facie» aparecía como una noticia regresiva: el Tribunal Constitucional niega la pensión de viudedad a los no casados, decía la noticia. Y añadía: el Tribunal Constitucional ha rechazado el recurso de amparo presentado por una mujer contra la sentencia del Tribunal Central de Trabajo que le negó el derecho a obtener una pensión de viudedad después de convivir más de cuarenta años con su compañero, con el que tuvo tres hijos. El alto Tribunal considera que la actual legislación sobre pensiones no viola el principio constitucional de igualdad, entre otras razones por entender que el matrimonio y la convivencia en una relación extramatrimonial no son situaciones equivalentes.

Desde una perspectiva de hombre que pertenece a un Partido de izquierdas, con una mentalidad abierta hacia el futuro, comprensiva de la realidad social actual, el contenido de esta sentencia, en principio y con estos datos que acabo de dar, repugnaba mi sentido del Derecho y de la Justicia. De una lectura más atenta de la propia sentencia y de las circunstancias que la rodearon, llega uno a la conclusión de que el Tribunal Constitucional no es que diga que estas situaciones no son equiparables; sino que, en la legalidad actual, con las leyes que nosotros tenemos obligación y derecho de promulgar, preparar o pre-

sentar a nuestro pueblo, esto no es equiparable; pero no hay una repugnancia intrínseca del Derecho para que esa situación pueda llegar a ser equiparable. Esto es, lo que dijo un conocido jurista: socialmente parece razonable esta pretensión, pero jurídicamente no es exigible mientras no exista una ley que así lo regule. Lo único que se le ocurría al Diputado que estaba al borde de una piscina en el mes de agosto era: en cuanto llegue, en septiembre, voy a pedir al Gobierno que haga esa ley que falta en nuestra legislación, en nuestro panorama legal actual, para no llegar a situaciones como la que ha sufrido esta viuda —yo me atrevo a llamarle viuda—, con cuarenta años de convivencia con un marido y tres hijos de su matrimonio (de su «matrimonio», entre comillas; lo digo con toda claridad).

¿Cuál es el problema? El problema de fondo es simplemente el tratamiento de las uniones de hecho —hoy tan abundantes, señores Diputados— a la luz de la Constitución de 1978. Todavía no hace media hora ha llegado a mis manos algo que me parece muy interesante: «La Constitución española de 1978 y la unión libre», por Enrique Fosar Benlloch, notario, miembro del Comité de expertos sobre el derecho de los esposos del Consejo de Europa, años 1980-1981. Me excuso, primero, por no ser original, porque voy a tener que citar a otros autores y, en segundo lugar, porque a lo mejor hay un cierto desorden en mi exposición, por las convicciones políticas e incluso jurídicas que uno tiene. Pero voy a tratar de desarrollarla de la manera más sistemática posible.

Es cierto, y está simplemente en la realidad social que nos circunda, que hoy, cada día más, parejas jóvenes y no tan jóvenes eligen un modo de unión, un modo de satisfacer su afectividad y su amor distinto del tradicional del matrimonio, sea éste canónico o civil; eligen lo que se llama la unión libre. Este no es un hecho que se nos presente especialmente en España; al revés, en España y en el Sur de Europa va llegando con retraso. Es un hecho notorio, constante y conocido en los países europeos, sobre todo del Norte y del centro. Por eso se han hecho reformas muy importantes, en toda Europa, en materia de Derecho de familia y se han introducido una disciplina del divorcio, una plena equiparación de los sexos en el matrimonio y fuera de él, un nuevo ordenamiento de regímenes matrimoniales de bienes, etcétera. Se ha avanzado mucho ciertamente en la regulación de la igualdad del hombre y de la mujer en el matrimonio. Pero ahora surge esta nueva —ha surgido hace ya algún tiempo— preocupación, lo que los juristas llaman los problemas planteados por las parejas no casadas, fenómeno que se está estudiando con mucho interés en el Consejo de Europa y en otras instituciones de carácter internacional. No es un fenómeno marginal ni coyuntural. Todos podemos tener en casa o cerca de nosotros a alguien en esa situación; si no lo tenemos, lo podemos tener y no hay que escandalizarse. Además, no es un fenómeno que se pueda reabsorber a corto ni a medio plazo en Europa, sino que más bien tiende a extenderse en las áreas europeas, sobre todo en la Europa del Sur, donde, como he dicho, hasta ha aparecido el fenómeno con un cierto retraso, como con frecuencia ocurre.

Entre los juristas más conservadores hay una tendencia a llamar a esto simplemente concubinato, expresión

del Código canónico. Nosotros preferimos llamarle unión libre porque no hay nada más libre precisamente que esa unión sin trabas ni formalidades, o sujeción a impedimentos o prohibiciones, que se contrae libremente —insisto—, y que libremente, sin trámites judiciales ni pronunciamientos de divorcio, también se puede disolver. Esa es la unión libre entre dos personas de distinto sexo.

Es cierto que los ordenamientos jurídicos occidentales han optado una posición tradicionalmente hostil ante este fenómeno de la unión libre. No vamos aquí a recordar a nuestro profesor García Cantero, quien, a su vez, recuerda a Trento, donde se señalaba que eso era pecado, después de una triple admonición a las parejas concubina-rias para que se separasen y si no lo hicieran caían en penas canónicas e incluso civiles. Ni vamos a recordar tampoco a Napoleón, quien dijo: Si los concubinos ignoran la Ley, la Ley ignora a los concubinos. Ya ha pasado Trento, afortunadamente, y han pasado también los tiempos napoleónicos. Hoy en día se va abriendo una concepción, entre la gente del Derecho de los países más desarrollados, que tiende, desde luego, a no penalizar la unión libre, a disciplinarla de algún modo, pero no como un matrimonio de segunda clase o de segunda división, como está en el Derecho histórico español por lo menos: la barraganía, etcétera, sino con una concepción mucho más abierta y democrática.

El Ministro sueco de Justicia, en agosto de 1969, dijo: Toda nueva Ley debe ser neutra, en la medida de lo posible, frente a las diversas formas de cohabitación y de actitudes morales. El matrimonio es y debe continuar siendo la piedra angular del Derecho de familia, pero conviene velar para que las legislaciones sobre las relaciones familiares no contengan disposiciones que puedan crear dificultades inútiles para la gente que tiene hijos y vive en familia sin estar casada. El matrimonio debe ser un modo de cohabitación voluntaria de individuos independientes. Las disposiciones legales deben tender a resolver problemas prácticos y no a aventajar una forma de cohabitación respecto de la otra. Podría seguir haciendo citas en esta misma dirección, pero voy a abreviar.

¿Qué pasa en las Constituciones modernas europeas? La verdad es que en las Constituciones hoy en vigor en la Europa occidental no se dice una palabra sobre la unión libre: ni se la reconoce ni se la prohíbe expresamente. Existe un hecho social que está ahí y los juristas solamente dicen que el silencio no significa prohibición. Un hecho «*praeter legem*» no tiene por qué ser «*contra legem*». En los preámbulos y partes dogmáticas de las Constituciones aparecen principios que llevan perfectamente a comprender la existencia y la protección incluso legal de este tipo de parejas que no han pasado por los trámites formales del matrimonio.

La Constitución italiana, de diciembre de 1947, establece una importante disciplina de la familia y del matrimonio y no habla para nada, en ningún momento, de este tipo de uniones extramatrimoniales. Pero, curiosamente, los juristas italianos dicen que se tiende a implantar en las últimas décadas una interpretación, que llaman los juristas laica, en virtud de la cual la protección constitucional

de la familia —que aparece legitimada en el artículo 29— no excluye el reconocimiento de la familia de hecho por otros preceptos constitucionales. Dicha interpretación —cito literalmente— tiene a su favor el espíritu e incluso la letra de numerosas sentencias de los Tribunales italianos, incluso del de Casación, y las modernas leyes que modifican muchos preceptos del Código Civil del año 1942, por ejemplo, la del 19 de mayo de 1985 y otras en materia de previsión y seguridad social (y hago hincapié en esto: leyes italianas en materia de previsión y seguridad social) se hacen eco de la necesidad de proteger, a la par que a la familia legítima, a la familia de hecho. Hay una sentencia del Tribunal de Casación, del 8 de febrero de 1977, que ha argumentado con la función de gratificación afectiva y de solidaridad social, propia de la misma familia de hecho, para sostener que ésta, aun no presentando los caracteres formales de la familia legítima, aparece, no obstante, siempre como una formación social según el principio fundamental fijado en el artículo 2.º de la Constitución.

Podríamos sacar conclusiones muy semejantes y admitir también algunas sentencias importantes dentro del marco de la Ley Fundamental de la República Federal Alemana, de 23 de mayo de 1949, pero vamos a pasar sobre ello para no cansar a SS. SS. y vamos a ir a la Constitución española. Primero, vamos a ir a la Constitución española de diciembre de 1931. Aquella Constitución —imitación de la alemana de Weimar de 1919— contiene una detallada regulación jurídico-política del matrimonio y de la familia, y tampoco habla para de las uniones de hecho. El precepto que habla de la familia no hace alusión expresa alguna a estas uniones libres. Sin embargo, de hecho, en el período en que estuvo en vigor la Constitución de la República hubo una absoluta equiparación de toda suerte de filiaciones, igualdad jurídica de la mujer con el hombre, y se consiguieron en parte todas estas ventajas o avances como consecuencia de interpretaciones constitucionales, aun no estando en la Constitución de modo expreso ninguna referencia a las uniones de hecho.

El señor Delgado Iribarren dice que de aquella Constitución se deducía indirectamente la equiparación de las relaciones sexuales extramatrimoniales con las que proceden del matrimonio, con lo que se afloja considerablemente la fuerza de sujeción de estas relaciones, y viene a resultar como lógica y natural consecuencia el predominio en la vida de la familia netamente natural, que no tiene más vínculo de sujeción que el derivado de la sangre con la prescripción de todas las formalidades legalistas.

La legislación republicana, durante la Guerra Civil, reconoció el derecho de pensión a las mujeres convivientes con los combatientes por la República, muertos en campaña. Con esto no se hacía otra cosa sino copiar las legislaciones de guerra de todos los países de Europa que habían hecho la Primera Guerra Mundial. Eso fue ley vigente en España. Y, si me descuido, sigue siéndolo, porque, a lo mejor, esa ley no ha sido derogada expresamente por ninguna otra.

Llegamos a nuestra Constitución, que es la que nos in-

teresa en este momento. ¿Cómo podemos hacer alguna ley que encaje en nuestra Constitución y que equipare estas situaciones? Con respecto a la Constitución del año 1978 —y aquí hay algunos Diputados constituyentes, como yo mismo—, recordamos que en el anteproyecto constitucional, que se publicó el 5 de enero de 1978, se decía que a partir de la edad núbil el hombre y la mujer tienen derecho a contraer matrimonio y a crear y mantener, en igualdad de derechos, relaciones estables de familia. Fíjense bien: «A contraer matrimonio y a mantener, en igualdad de derechos, relaciones estables de familia». Esa redacción —que no es la actual— permitía sostener perfectamente que en el Derecho español cabían dos posibilidades: la de contraer matrimonio, de una u otra clase, civil o canónico; y la de mantener unas relaciones estables de familia independientes del matrimonio pero en igualdad de derechos. Quiero añadir más. El Grupo Socialista mantuvo una enmienda al precepto sosteniendo el derecho de toda persona —no el hombre y la mujer, toda persona— a desarrollar su efectividad y sexualidad. Lo que tenía, obviamente, un alcance todavía mucho más amplio que el previsto en el primer párrafo del precepto, en su redacción original de anteproyecto.

Desgraciadamente, no tuvo fortuna ni la enmienda del Partido Socialista ni el propio texto del anteproyecto. Todos sabemos las vicisitudes que corrieron. Y vamos a ir ya hasta el final.

Al final, ¿qué pasa? Que el artículo 34 del proyecto, que se convirtió en el 39 de la Constitución, decía: Los poderes públicos aseguran la protección económica, jurídica y social de la familia, en particular por medio de prestaciones sociales, de disposiciones fiscales y de cualquier otra medida adecuada. La madre y los hijos, iguales éstos ante la ley con independencia de su filiación, disfrutarán de la protección oficial del Estado y de todos los poderes públicos. Los padres tienen para con los hijos habido fuera del matrimonio los mismos deberes que respecto de los nacidos en él, sin perjuicio del respeto a la institución familiar. Fíjense en este último inciso: ... sin perjuicio del respecto a la institución familiar.

El informe de la Ponencia suprimió el inciso «Sin perjuicio del respeto a la institución familiar». La desaparición de ese inciso se debió a la aceptación de una enmienda del Grupo Minoría Catalana, otra del Grupo Vasco-PNV, y otra de UCD; todas ellas —sería curioso analizarlo— por muy distintos y a veces contradictorios motivos.

En opinión de los juristas de hoy, se llega a la conclusión de que de los trabajos previos a la redacción actual de la Constitución se desprende expresamente, de una parte, la no regulación constitucional de otra relación distinta de la heterosexual. Y, de otra, una noción amplia de familia que, en todo caso, debe ser protegida por los poderes públicos, aunque no se asiente sobre el matrimonio.

En esta interpretación progresiva (que, desde luego, puede tener contradictores y que puede llevar a un debate interesante) puede asentarse perfectamente lo que yo estoy pidiendo: Que el Gobierno traiga un proyecto de ley que regule esas situaciones y que las aclare.

Voy a terminar señor Presidente, diciendo, con el que

ha sido mentor de mi discurso en su parte más importante, Enrique Fosar Benlloch, que si la Constitución no prohíbe la unión libre y lo que no está prohibido está permitido, en virtud del «favor libertatis» que aduce Vasili, y que trescientos setenta años antes que él sostuvo y fundamentó Francisco Suárez, parece lógico que una situación social estadísticamente significativa y en trance de extenderse más, según la evolución previsible en las tendencias de la sociedad, no puede dejar de ser regulada jurídicamente, ya sea por la ley, por la jurisprudencia de los Tribunales, por los pactos de los interesados, y lo que es más prudente, por un conjunto de todos estos medios jurídicos.

Nosotros somos legisladores, no nos competen los pactos de los particulares, no nos compete hacer jurisprudencia, pero sí hacer leyes. Yo creo que podemos y debemos hacer leyes. Tenemos que hacer leyes que interesen a la sociedad, que incidan en ella, que no creen esas noticias realmente alarmantes, como la leída en el mes de agosto y que no vuelvan a producirse situaciones semejantes. Yo entiendo que, en la medida en que el matrimonio y la familia adoptan regulaciones jurídicas más democráticas, las posibles diferencias entre matrimonio y unión libre se atenúan. Ello también es un imperativo para que el legislador tome en serio este problema social que tenemos, que yo presento, y adopte la solución pertinente, que, desde mi punto de vista, no es otra que una ley que regule satisfactoriamente este tipo de situaciones de hecho.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista y para la defensa de su enmienda, el señor Navarrete.

Ruego al señor Navarrete que proceda a la lectura de la enmienda, en primer lugar, por si hay algún Diputado que no la tiene en su poder.

El señor **NAVARRETE MERINO**: La enmienda dice lo siguiente: La Comisión de Justicia e Interior del Congreso de los Diputados acuerda la constitución de una Ponencia en su seno, encargada del estudio de la problemática jurídica derivada de la situación de la convivencia de hecho como equiparable al matrimonio, en relación al reconocimiento del derecho a prestaciones de viudedad del sistema de Seguridad Social y de clases pasivas. Las conclusiones y propuestas que puedan resultar de los trabajos de esta Ponencia serán elevadas a la Mesa de la Comisión, a los efectos reglamentarios oportunos.

Y entro en las razones que nos han llevado a proponer esta enmienda. De la intervención del señor Bandrés, como casi siempre, me complacen varias cosas. Una de ellas, la cita de mi amigo don Enrique Fosar, que fue notario de la provincia de Huelva, desde cuando arranca una amistad que se ha mantenido en el tiempo. Asimismo, me satisface que ponga de actualidad un debate que no debe estar ausente de esta Cámara, y que ponga de manifiesto una serie de problemas que envuelven su enmienda.

Empiezo por lo más simple. Si hiciéramos el ejercicio de trazar un paréntesis —y suprimir lo que quedaría dentro de él— en el texto literal de su proposición no de ley,

de tal manera que pudiera decir: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que, en plazo breve, promueva las reformas legislativas necesarias a fin de que en lo sucesivo las normas legales equiparen las consecuencias jurídicas de la convivencia en el matrimonio y en las uniones de hecho...», yo no sé si el señor Bandrés estaría de acuerdo. Meteríamos entre paréntesis la equiparación que él formula: los efectos sobre las pensiones de viudedad, sea en la Seguridad Social, sea en las clases pasivas. Entendemos que en esta proposición no de ley hay que considerar la posibilidad de que la equiparación se desarrolle en todos los órdenes que anudan consecuencias jurídicas bien a la contracción del matrimonio, bien a la contracción de un vínculo fáctico. Si formuláramos aquí como proposición no de ley el texto más arriba mencionado habría muchas personas que no estarían de acuerdo con él, incluso dentro del sector progresista de la sociedad española. Porque hay, en el fondo de todo esto, un problema. Admitiendo, en un terreno teológico o metafísico, que las situaciones de hecho —las uniones de hecho, como dice el señor Bandrés— son equiparables al vínculo matrimonial, nos tendríamos que formular una pregunta: ¿Todas las situaciones de hecho son equiparables entre sí? Si todas las situaciones de hecho no son equiparables entre sí, equiparar todas las situaciones de hecho a la institución matrimonial puede producir unos efectos indeseados para la comunidad, que es la que, en definitiva, se tiene que regir por las leyes.

De la misma manera que todas las situaciones de hecho no son equiparables entre sí, tampoco hay un concepto unívoco del matrimonio, ni en la izquierda ni dentro de lo que pueden considerarse sectores progresistas de la sociedad española. No quiero hacer referencias históricas a apóstoles de la izquierda, sobre los cuales habría que plantearse el tema de cuándo estaban de acuerdo con la institución matrimonial o cuándo estaban de acuerdo con otro tipo de relación. Lo que sí creo que se puede constatar, si hacemos la simplificación de reducir la historia a dos tipos de períodos (los períodos que podríamos llamar revolucionarios y los períodos que podríamos llamar de restauración, con toda la imprecisión y la inadecuación que pueda tener esta manera de designar las realidades) es que hay en los períodos revolucionarios una primacía del hecho sobre el Derecho, una primacía de la costumbre sobre la ley y una primacía de las uniones libres sobre las instituciones matrimoniales. En los períodos de restauración ocurre lo inverso. Sin embargo, hay una constante en toda la evolución del Derecho, con independencia del período histórico en que situemos el análisis del mismo. La constante es que hay siempre una zona fronteriza entre el hecho no productor de consecuencias jurídicas y las instituciones jurídicas. Y esto no solamente existe en el campo de los derechos reales sino también en el campo del estado civil. Es decir, que el Derecho en todas las épocas ha admitido, junto a la regulación de la propiedad, la regulación de la posesión como temas diferentes. Y también los intérpretes del Derecho han admitido en el terreno de los derechos de las personas, junto a la posesión del estado civil, la posesión de hecho del es-

tado civil, caracterizado por la concurrencia de tres circunstancias que, si mal no recuerdo, eran el «nomen», el «tractatus» y la «fama». Es decir, que una persona que no pudiera probar por los medios constitutivos del estado civil su condición de legítima —me refiero a otra época—, se admitía que si esa persona había poseído el apellido de su supuesto progenitor, había sido tratado como tal dentro de la familia, y ese trato y ese nombre habían trascendido a la comunidad —la «fama»—, a esa persona se le podía dispensar, aun prescindiendo de la prueba constitutiva, su condición de filiado legítimamente.

Por otra parte, y si nos vamos a la evolución de la institución matrimonial, yo tengo que disentir cariñosamente de que el concubinato sea una expresión inventada en el Concilio de Trento, porque el matrimonio, en el Derecho Romano, no era más que el concubinato más la «affectio maritalis». Y la palabra concubina o concubino significa una cosa muy hermosa, que es el hecho de que dos personas conviven conjuntamente. Pero el problema es la «affectio maritalis». Y en una concepción laica del derecho, desvinculado de connotaciones teológicas o trascendentales del matrimonio, que es la concepción propia de nuestra Constitución, que reserva al dominio privado las concepciones teológicas que cada particular pudiera tener, el matrimonio es una institución inmanente, una institución sin consecuencias teológicas, más bien con consecuencias jurídicas. Y lo que en el matrimonio tiene que resplandecer —en el matrimonio o en cualquier otra forma de relación— es el acuerdo de dos personas para convivir juntos por un período que ponga a prueba su afecto y que deje constancia pública, legal y segura de su existencia. Así es como nosotros nos tenemos que plantear en un Estado laico y desde una concepción progresista del Derecho —por lo menos el Grupo Socialista—, los temas familiares.

El matrimonio o la relación de pareja, en hipótesis, puede producir varios tipos de consecuencias. Uno, los derechos pasivos o de Seguridad Social; otro, el reconocimiento por la ley; y otro, el tema del régimen económico. Y con la misma licitud que nosotros estableciéramos que de una unión de hecho se deriva la causación de derechos pasivos, podríamos establecer también que es presuntamente aplicable el régimen económico de gananciales a una situación de hecho. Por eso yo decía que si nosotros eludíamos la parte concreta que tiene la proposición no de Ley y pretendíamos realizar la equiparación a todos los efectos, posiblemente habría personas que nos correrían a gorrazos, porque en ningún momento se han planteado el hecho de constituir una sociedad económica de gananciales. Todo esto hay que contemplarlo. Evidentemente, predomina hoy una concepción progresista en la interpretación de nuestra Constitución en relación con los temas familiares. Y en virtud de esta concepción progresista hemos introducido ya en la legislación en varias ocasiones —la última que recuerde es la regulación todavía en curso del derecho de adopción— la contemplación de las situaciones de hecho como generadoras de consecuencias en el terreno familiar. Lo que pasa es que para ser progresista y no quedarnos en «progres», que es la descalifi-

cación del progresismo, yo creo que las cosas hay que medirlas, pesarlas, contarlas, ver todas sus implicaciones, y entonces podremos realizar primero una interpretación y luego una creación progresista de normas.

Por lo pronto, yo disiento de que se pueda plantear aquí un tema constitucional, porque es el Tribunal Constitucional el que nos dice que no es equiparable la situación de hecho a la institución matrimonial. Por consiguiente, lo único que cabrá plantearse será una interpretación constitucional de las normas; interpretación que no puede estar coaccionada por el hecho de que si damos una determinada solución ésta no va a ser constitucional.

Yo estoy también de acuerdo en que hay a veces, como en el ejemplo que el señor Bandrés ha citado del artículo 29 de la Constitución italiana, interpretaciones paradójicas del Derecho, porque la sentencia de la Corte de Casación de 8 de febrero de 1977 considera la familia originada por situaciones de hecho como formaciones sociales cuyo derecho reconoce y garantiza el artículo 2.º de la Constitución, a pesar de que el artículo 29 de la Constitución dice que la República reconoce la familia como sociedad natural fundada en el matrimonio. Por tanto, hay una interpretación que le ha dado la vuelta al sentido literal del artículo 29 de la Constitución. Y a mí me parece lógico porque, aunque las constituciones se hagan con el propósito de una duración ampliamente prolongada en el tiempo, la realidad social evoluciona a veces más rápidamente y, por consiguiente, el mecanismo de la interpretación viene a ser un mecanismo intermedio entre el mantenimiento congelado de un precepto constitucional o su derogación traumática. Es un mal menor la interpretación de la Constitución.

Para centrar más el tema, yo creo que la unión de hecho no es un término unívoco, sino que dentro de ella coexisten distintas situaciones. Existe la situación de la persona que por razones de conciencia, de tipo intelectual, de tipo filosófico, del orden que sea, rechaza la institución matrimonial y tiene «*affectio maritalis*» y propósito de convivir con una persona durante un largo período de tiempo —y eso es absolutamente respetable—, como existe otro tipo de uniones de hecho que no parten de esos presupuestos y a los que sería excesivo anudar el nacimiento de consecuencias jurídicas trascendentales. Lo que no se le ocultará al señor Bandrés es que el matrimonio tiene una ventaja probatoria sobre la unión de hecho, y que al existir esa ventaja probatoria también se puede utilizar fraudulentamente la institución conyugal; sin duda. Pero las posibilidades de utilización fraudulenta de la institución conyugal son más limitadas que en el caso de las uniones de hecho. Por otra parte, los legisladores también nos tenemos que plantear —porque la economía se define como el uso de recursos, que por definición son escasos— a cuánto asciende económicamente la equiparación que se pretende, porque eso condiciona qué otras necesidades esenciales de la comunidad van a dejar de ser atendidas con ese dinero.

Por consiguiente, a mí me parece que hay implícitos varios problemas y porque en estos momentos el Grupo Socialista no puede repentizar sus criterios, ni tampoco se-

ría bueno que sólo el Grupo Socialista o el Gobierno de la nación repentizase sus criterios en una materia tan complicada, yo creo que hay que plantearse que si las situaciones de hecho pueden ser entre sí mismas distintas hay que ver quiénes voluntariamente quieren darle a las situaciones de hecho en las que viven una equiparación jurídica con la institución conyugal. Por consiguiente, yo creo que esa Ponencia, sin pregiudicar lo que pueda decidir, se tiene que plantear hacer valer el elemento de voluntariedad en las consecuencias jurídicas que se pretenden originar. En segundo lugar, yo creo que hay que hacer un estudio estadístico, porque no sabemos cómo va la evolución social. Seguramente que, de una manera intuitiva, yo puedo estar de acuerdo en lo que ha dicho el señor Bandrés. Cada vez son más frecuentes las uniones de hecho y menos frecuentes las instituciones conyugales, aun cuando yo creo que el contrato matrimonial todavía es más abundante que las uniones de hecho. Pero hay que hacer ese estudio estadístico. En tercer lugar, yo creo que hay que plantearse la situación de hecho como un todo. Al poner el ejemplo de las sociedades gananciales, yo no quiero en modo alguno caricaturizar la proposición. Lo que quiero es decir que evidentemente hay que plantearse todas las consecuencias jurídicas que origina una situación de hecho, con las limitaciones que se quieran, para que de una vez podemos acometer la solución de ese problema tan arduo.

Termino agradeciendo al señor Bandrés la presentación de su proposición no de ley y confiando en que los demás grupos vean razonable cuanto acabamos de decir.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, los demás grupos Parlamentarios que deseen intervenir sobre esta cuestión podrán hacerlo. Pero antes, señor Bandrés, ¿acepta la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista?

El señor **BANDRES MOLET**: ¿Tengo que aceptarla pura y simplemente diciendo sí o no, o puedo argumentar algo? Porque en la exposición del señor Navarrete ha habido cuestiones que suscitan un mínimo debate.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Bandrés, vamos a conceder un turno de réplica o de rectificación por una sola vez y por tiempo de cinco minutos a S. S., pero con una condición, que nos manifieste si acepta o no la enmienda. Tiene usted la palabra por tiempo de cinco minutos.

El señor **BANDRES MOLET**: Vamos a ver si lo hacemos en menos tiempo.

Yo agradezco el tono general y sobre todo el contenido de las palabras del señor Navarrete, pero me ha dado la impresión, como a veces ocurre, de que al crear artificialmente un paréntesis en la proposición de ley y preguntarme si estoy de acuerdo con esto me está tirando un poco de la lengua. Yo me dejo tirar de la lengua. Yo estaría de acuerdo con esta proposición, haciendo este paréntesis, que suprimiré los elementos exclusivamente de pensiones, y haciendo una equiparación mucho más amplia en

todo el derecho civil, el derecho hereditario, el derecho al arrendamiento y evidentemente la Seguridad Social y, además, como lo hacía el Partido Socialista en 1978, yo le añadiría a los matrimonios convencionales entre hombre y mujer, a las uniones de hecho convencionales entre hombre y mujer, el matrimonio de homosexuales y las uniones de hecho entre homosexuales. A todo eso extendería la protección, como lo hacía en 1978 el Partido Socialista. Pero yo soy realista y, si se quiere, tímido, y en consecuencia no voy a plantear cosas que sé positivamente que no van a ser aceptadas. Por tanto, soy realista, quiero hacer política real, no quiero hacer locuras, y traigo una proposición que me parece razonable.

Una precisión histórica también quiero hacer. No sé si lo he dicho, pero yo ya sé que en Trento no se inventó el concubinato. En Trento se inició la connotación peyorativa del concubinato —es una institución de Derecho Romano bien conocida— y en Trento comenzó a decirse: «Esto es pecado; le damos tres ocasiones de rectificar y, si no rectifica, excomunión», con lo que quería decir la excomunión en aquellos tiempos. Esto es lo que he querido decir, si no lo he dicho.

Me preguntan: ¿Todas las uniones de hecho son equiparables entre sí? No. ¿Que el problema de prueba de las uniones de hecho es mucho más complicado que en los matrimonios? Claro, como también las fincas no registradas tienen mayor dificultad en cuanto a la propiedad, el dominio y la servidumbre que las que están registradas, perfectamente matriculadas; claro que sí. Pero el Derecho tiene medios, los jueces todos los días hacen el ejercicio de dilucidar situaciones a través de medios de prueba que no son precisamente los fehacientes, sino a través de los medios probatorios. Además, yo diría que todas las uniones no son iguales como todos los matrimonios no son iguales, pero en este momento no es éste el problema. El problema es si son iguales a efectos jurídicos, o a algunos efectos jurídicos, los matrimonios y las uniones de hecho. Yo creo que sí, y me parece totalmente injusto que si fulanita y menganita se casan ante el cura o el juez hoy, dejan de quererse en el mismo instante, se echan los trastos a la cabeza, no se pueden ver y tienen una vida pésima, se separan de hecho, si muere el marido la mujer recibe la pensión, y esa otra pareja feliz, amorosa, estupear, que conviven juntos, que se hacen felices ellos y a los que están a su alrededor, pero que no han pasado por los trámites del papeleo, sin embargo, cuando él muere ella no tiene derecho a la pensión. Eso es lo que yo planteo, no lo otro. Ese problema tiene que tener solución en la ley, y es difícil y complicado por todas esas cuestiones que se han planteado desde ese banco y que yo admito, pero me parece que habría que hacerlo.

Termino, señor Presidente, diciendo que yo acepto gustoso la enmienda que presenta el Partido Socialista. Yo quería suscitar la cuestión, plantear el debate, abrir a la sociedad española ese planteamiento, y me parece casi mejor —yo me he quedado incluso corto—, me gusta más el planteamiento del Partido Socialista. ¿Por qué? Porque permite que los representantes del pueblo aquí, en el lugar legítimo, en una Ponencia de la Comisión de Justicia

e Interior planteen estas cuestiones, las debatan, discutan las opiniones, creen, informen y lleven algo que luego el Gobierno tenga como elemento básico para, en su día, presentar el proyecto de ley correspondiente. A mí eso me satisface y por eso doy mi plena aprobación a esa enmienda del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos Parlamentarios que deseen intervenir? (Pausa.) En nombre de la Agrupación de Diputados del PDP, del Grupo Parlamentario Mixto, en primer lugar tiene la palabra el señor Cavero.

El señor **CAVERO LATAILLADE**: Muy brevemente, desde el momento en que la enmienda del Partido Socialista ha sido aceptada por el proponente, tengo que señalar que, si se hubiera debatido en Comisión el fondo de la proposición del señor Bandrés, nuestra intervención evidentemente hubiera sido para fijar posiciones, pero en la medida en que la enmienda va a permitir que una Comisión serenamente pueda analizar este problema complejo y difícil, en la medida en que el matrimonio es un derecho que concede la Constitución española y sin embargo, se dan en la sociedad una serie de situaciones de hecho en las que los poderes públicos en la legislación han de tener una comprensión, pues por circunstancias muchas veces al margen de la voluntad de los propios componentes de la pareja familiar no pueden encontrar un cauce adecuado para darles una solución legal, y ante la complejidad en función de los plazos, circunstancias, etcétera, como se ha señalado por los anteriores intervinientes, la posición de nuestro Grupo es de apoyar la enmienda y remitirla precisamente a esta Ponencia que, con toda serenidad y con todo el sentido de solidaridad para la contemplación de situaciones muy similares, pueda en su momento elevar a la Comisión algunas conclusiones que, esperamos, sean de aproximación entre las posiciones, que puedan ser diferenciadas en los Grupos en función de componentes ideológicos, pero sobre todo por encima del reconocimiento de la solidaridad ante situaciones de hecho que, sin embargo, no pueden ser desconocidas por el Derecho.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra, en nombre de Minoría Catalana, el señor Trias de Bes.

El señor **TRIAS DE BES I SERRA**: Quiero expresar la posición favorable de nuestro Grupo Parlamentario al texto de la enmienda a la proposición no de ley del Grupo Socialista y hacer tan sólo dos reflexiones.

Yo espero que esta Ponencia eleve unas conclusiones que permitan llegar a formulaciones concretas respecto a posible mejora de nuestra legislación en diversos aspectos y que estas situaciones de convivencia de hecho de parejas estables tengan un reconocimiento lo más amplio posible en nuestra legislación en todos los aspectos. Es indudable que plantea problemas jurídicos de diversa índole —aquí se han suscitado casi todos, yo no los voy a repetir—, pero evidentemente en el legislador hace muchos

años y en esta Cámara, desde la aprobación de la Constitución, está latente —y se ha expresado así en diversas formulaciones, incluso en diversos textos legales— esta idea de tender al reconocimiento de derechos a estas uniones, que yo llamaría familiares, para equipararlas al máximo. En la misma Ley de 7 de julio de 1981, creo recordar, de modificación del Título IV del Código Civil, en relación con la separación y el divorcio, se introdujo un precepto en las últimas disposiciones en el que precisamente se planteaba el problema a que se refiere el señor Bandrés, y se resolvió positivamente. Luego yo no sé cómo ha ido la aplicación práctica de esa norma, pero ahí ya se dejó muy clara cuál era la voluntad del legislador en el sentido de tender hacia la equiparación más amplia posible en los derechos, salvando todas las dificultades que plantee naturalmente en las instituciones jurídicas reconocidas hoy por nuestra Constitución.

Por tanto, nuestro Grupo Parlamentario, que ha sido siempre muy sensible a estas cuestiones, que ha tendido a plantear soluciones progresistas en estos aspectos —salvando, naturalmente, toda cuestión ideológica y no dejándose llevar excesivamente por el temperamento sino actuando con cierta frialdad— que ha atendido siempre a formulaciones de tipo progresivo, continuará con ese mismo espíritu y colaborará en esa Ponencia que se cree para que, en un tiempo que no sea excesivamente largo, se eleven propuestas que luego puedan mejorar nuestro ordenamiento jurídico.

Agradezco al señor Bandrés la iniciativa, que es buena porque suscita, cuando menos, la reflexión importante de que nuestra legislación debe variar y modificarse, y también agradezco al Grupo Socialista la propuesta de constitución de esta Ponencia, para que en su seno se estudie toda la problemática jurídica derivada de estas situaciones de convivencia de hecho de parejas estables que así lo han elegido fuera de la institución del matrimonio. En consecuencia, adelanto desde ahora el voto favorable a la enmienda y la colaboración de nuestro Grupo Parlamentario como siempre lo ha hecho en estas cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Coalición Popular, el señor Cañellas.

El señor **CAÑELLAS FONS**: Vaya por delante que el Grupo Parlamentario que me honro en representar en este momento votará favorablemente la proposición no de ley tal como ha quedado redactada con arreglo a la enmienda del Grupo Socialista. Pero como ya ha apuntado el Diputado que me ha precedido en el uso de la palabra, colaborará en esa Ponencia con el ánimo de que se resuelvan no sólo los problemas que presenta el reconocimiento del derecho a prestaciones de viudedad del sistema de la Seguridad Social y de las clases pasivas, porque entendemos que las uniones de hecho entrañan muchos más problemas que este simple de pensiones de viudedad o de clases pasivas. Entrañan problemas de otros derechos y también de otras obligaciones, si la convivencia ha de ser el elemento esencial del nacimiento de estos posibles de-

rechos y obligaciones. Convivencia, por lo demás —permítanme esta breve digresión—, que es el elemento esencial en la legislación actual, porque aquí se ha hecho mucho énfasis en el reconocimiento del matrimonio, pero es que realmente el artículo 160 de la Ley de 30 de mayo de 1974, texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, articula el matrimonio como condición necesaria, pero no suficiente, puesto que dice que tendrá derecho a la pensión de viudedad la viuda cuando al fallecimiento de su cónyuge se den los requisitos siguientes: a) Que hubiese convivido habitualmente con su cónyuge causante o, en caso de separación judicial..., etcétera. Y de hecho hoy en día al pedirse una pensión de viudedad, aparte de los certificados de defunción y de matrimonio, se exige el de convivencia, sin el cual no hay lugar al nacimiento del derecho a la pensión. Una técnica, por lo demás, que no es ajena a nuestro ordenamiento jurídico porque, según decía el señor Trías de Bes, en la Ley 30 de 1981, disposición adicional décima, norma tercera, se resolvía provisionalmente el derecho a la pensión de viudedad, que se le atribuye al cónyuge viudo siempre que haya sido cónyuge legítimo y en la cuantía proporcional al tiempo vivido con el fallecido. Es decir, no basta solamente el matrimonio, sino que se ha de computar el tiempo real de convivencia. Y conste que el matrimonio no es prueba más que «iuris tantum» de convivencia, porque con la reforma que la misma Ley introdujo en el artículo 69 se estableció que se presume, salvo prueba en contrario, que los cónyuges viven juntos, pero el matrimonio por sí es susceptible de prueba en contrario en lo que se refiere a la convivencia.

Insisto en que esta normativa, tanto de la Ley de la Seguridad Social como de la Ley 30/1981 que resuelve este tema, no es más que una traslación de lo que era ya la norma en nuestro ordenamiento civil, porque el artículo 806 del Código establece que son herederos forzosos, entre otros, el viudo o viuda, en la forma y medida que establece este Código, y la forma y medida que establece este Código es el artículo 834, en el que se dice que el cónyuge que al morir su consorte no se hallare separado...; es decir, exige la convivencia. Este es el tema esencial. Por tanto, entendemos que hace falta regular de una forma definitiva y aproximada a la realidad los derechos y las obligaciones que puedan derivarse de situaciones de hecho queridas tan afectivamente como las del matrimonio, pero siempre teniendo presente, como alguien ha apuntado aquí, me parece que era el señor Navarrete, que el matrimonio es un contrato que garantiza mucho mejor que la simple unión o, por lo menos, contiene más elementos para valorar la existencia de esas relaciones constantes, de esas relaciones, por lo menos en intención, duraderas. Y el matrimonio, en definitiva, aquí no vendría a ser más que ese requisito del artículo —aunque no tiene nada que ver con el tema— 539 del Código Civil, que dice que las servidumbres continuas no aparentes y las discontinuas, sean o no aparentes, sólo podrán adquirirse en virtud de título. Las situaciones de hecho no dejan de tener, al menos por lo que respecta a este Diputado, una cierta simi-

litud con estas situaciones continuas no aparentes o discontinuas, sean o no aparentes.

Señor Presidente, repito que votaremos a favor de esa proposición no de ley tal como queda redactada con la enmienda, e insistiremos en el seno de esta Ponencia en que se regulen totalmente los derechos y las obligaciones que derivan de estas situaciones, porque discriminación por discriminación, señor Bandrés, mucho más discriminatoria es la situación del viudo en cuanto a pensiones de viudedad, porque además del matrimonio y de la convivencia se le exige que, al tiempo de fallecer su esposa, se encuentre incapacitado y a su cargo; es mucho más discriminatorio que la situación de la viuda.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a someter a votación la proposición no de ley tal como queda como consecuencia de la enmienda propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista y aceptada por el proponente.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Se solicita por la Mesa a los diferentes grupos parlamentarios que, en el plazo más breve posible, propongan los Diputados que han de formar la Ponencia que acabamos de aprobar que se constituya. (El señor Cañellas Fons pide la palabra.)

El señor Cañellas tiene la palabra.

El señor **CANELLAS FONS**: Señor Presidente, aunque pueda parecer obvio, ¿la designación de miembros se va a hacer con arreglo a lo que es normal en una Ponencia de un proyecto o de una proposición de ley? Me estoy refiriendo a la cuantía de miembros de cada Grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que sí. Puesto que no se explicita en la enmienda que ya ha sido aprobada cómo se constituye esta Ponencia, hemos de entender que es la fórmula normal.

Suspendemos la sesión con permanencia, porque el Director General de Tráfico está esperando ya fuera y, por consiguiente, únicamente el Presidente de la Mesa va a ir a solicitarle que se incorpore a la Comisión. Por tanto, ruego a los señores Diputados que no se ausenten.

Se suspende la sesión por tiempo de tres minutos.

Se reanuda la sesión.

COMPARECENCIA DEL DIRECTOR GENERAL DE TRAFICO PARA INFORMAR SOBRE EL NIVEL DE SEGURIDAD VIAL DURANTE LAS VACACIONES ESTIVALES DE 1987 Y SOBRE LA EXISTENCIA DE CONDUCTORES PELIGROSOS EN LA CN-VI

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a reanudar la sesión con el tercer punto del orden del día, que es la comparecencia del Director General de Tráfico, don David León Blanco, para informar sobre el nivel de seguridad vial durante las vacaciones estivales

de 1987 y sobre la existencia de conductores peligrosos en la carretera nacional VI.

Advierto a SS. SS. que el debate se realizará de acuerdo con lo establecido en el artículo 202 del Reglamento, es decir, exposición oral del señor Director General de Tráfico, después suspenderemos brevemente la sesión por tiempo de cinco minutos todo lo más, a continuación los Grupos Parlamentarios podrán formular las preguntas u observaciones que estimen conveniente y terminará con la réplica o contestación última del Director General de Tráfico.

Agradeciendo a don David León Blanco, Director General de Tráfico su presencia, puede hacer uso de la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRAFICO** (León Blanco): Muchas gracias, señor Presidente.

Señoras y señores Diputados, como ha dicho el señor Presidente, mi intervención va a versar sobre dos cuestiones: el nivel de seguridad vial en el verano de 1987 y sobre los conductores llamados peligrosos en la nacional VI. Yo entiendo que esta información debe referirse fundamentalmente a lo que se ha dado en llamar conductores suicidas o «kamikaces» y sus actuaciones irregulares en la carretera nacional VI y posiblemente también en otras carreteras.

Como ya tuve ocasión de hacer en otra intervención mía ante esta Comisión, quisiera recordar brevemente que las competencias en materia de seguridad vial si bien las ejerce fundamentalmente la Dirección General de Tráfico, están también compartidas, en aspectos fundamentales de la seguridad vial, con otros organismos de la Administración Central del Estado, de la Administración Autonómica y de la Administración Local, especialmente por lo que se refiere a la infraestructura de nuestras carreteras, aspecto esencial y básico también del nivel de la seguridad vial en España.

Por lo que respecta a los conductores peligrosos, hay también otro aspecto a tener en cuenta, como es el de la investigación de la posible conexión de estas infracciones de tráfico, que es lo que afecta a esta Dirección General, con el Derecho Penal, en la medida en que pudieran constituir conductas delictivas que no son de la competencia de esta Dirección General y cuya investigación se lleva a cabo —como ha recordado recientemente en alguna intervención ante el Congreso el Ministro del Interior— por otros organismos también dependientes de ese Ministerio.

Por lo que se refiere al nivel de seguridad vial, no existe ningún índice de medición internacionalmente aceptado de este concepto de seguridad vial, porque son muchas las variables que concurren en ese nivel de seguridad vial. Por citar algunas, está la infraestructura que recordaba anteriormente que no depende de esta Dirección General; está el número de vehículos en circulación en nuestro país en un momento determinado, que no se corresponde normalmente con el número de vehículos que tiene el parque automovilístico español. En general, muchos de esos vehículos no circulan, aunque también hay vehículos extranjeros que, en determinados supuestos y en este caso, especialmente en las épocas de vacaciones, circulan por

nuestras carreteras y no están dentro del número total del parque de vehículos españoles.

También otro factor importante en el nivel de seguridad vial es el estado de esos vehículos, es decir, la mayor o menor antigüedad del parque de vehículos y, sobre todo, un dato poco conocido y todavía poco controlado, que es el número efectivo de kilómetros recorridos por los vehículos que están circulando en las carreteras españolas. A este respecto hay que decir que es un dato que significaría una mayor o menor exposición al riesgo del conjunto de los vehículos que circulan y, como digo, no se toma en consideración muchas veces al hablar del nivel de seguridad vial.

Por último, dato esencial es también el comportamiento de los conductores, que puede variar y, sobre todo, que no es el mismo, en el caso de los conductores españoles, en época de vacaciones que el que se tiene en épocas en las que no hay ese relajamiento que se produce durante la época estival. También es verdad que los conductores extranjeros, cuando entran en España, no mantienen habitualmente la misma conducta en las carreteras que la que tienen en sus respectivos países, probablemente porque al encontrarse en un país distinto al suyo, pierden la referencia del control social y de todo tipo que sus propias normas tienen sobre sus conductas.

Normalmente, como índice básico que se maneja al referirse a la seguridad vial, se toma siempre la referencia del número de accidentes, número de víctimas y, dentro de ese número de víctimas, del número de víctimas mortales.

Si tomamos como base este dato, tendríamos que decir que el nivel de seguridad vial en España durante el verano de 1987 ha sido francamente malo. Es decir, el verano, especialmente el mes de agosto, ha sido, desde que se tienen datos estadísticos, el mes con mayor número de accidentes y de víctimas de todo tipo y especialmente de víctimas mortales.

Dicho esto, había que matizar que no siempre el número de víctimas y el de víctimas mortales son reflejo fiel del nivel de seguridad vial que pueda haber en un país, en este caso en el nuestro. Por poner un ejemplo de este mismo verano, en el mes de julio de 1987 se han producido algunos accidentes menos, no muchos, pero algunos, que en el mes de julio de 1986 y, sin embargo, el número de víctimas de todo tipo, y sobre todo el de víctimas mortales, ha sido superior. Quiere esto decir que el número de víctimas por accidente ha sido mayor. Esto habría que achacarlo a una mayor ocupación de los vehículos que han circulado durante el año 1987 y que se han accidentado sobre los del año 1986 y también, sin duda alguna, porque se circula cada vez más a mayores velocidades, y vengo insistiendo, aunque a veces no se comprende esta insistencia, que, en igualdad de condiciones, la velocidad es un factor de riesgo añadido y, sobre todo, el que determina la mayor o menor gravedad de la mayoría de los accidentes.

Por tanto, matizando este dato, habría que decir que no siempre el número de víctimas y el de muertos es el

reflejo fiel del nivel de seguridad vial que puede haber en un país como el nuestro.

La Dirección General de Tráfico, consciente de que se iba a producir un incremento espectacular de la circulación en el año 1987, y como ha venido haciendo también otros años, puso en marcha una serie de medidas de tipo coyuntural, puesto que los factores básicos de la seguridad vial no pueden ser modificados en un corto período como es un verano. Es evidente que las carreteras a principios del verano de 1987 eran lo que eran en un momento en que están en gran parte en obras, sobre todo la red principal, con vistas a introducir una mejora sustancial, mejora que representa precisamente evitar al máximo las posibilidades de choque frontal de los vehículos, que es el accidente que produce mayor número de víctimas. Por tanto, modificar la infraestructura en este corto período de tiempo no era posible, no solamente por parte de la Dirección General de Tráfico, sino tampoco por parte de otros organismos responsables, como pueden ser la Dirección General de Carreteras de la Administración Central o las Direcciones Generales de Carreteras de los gobiernos autonómicos o las diputaciones provinciales. Es decir, en ese corto período de tiempo no se iba a modificar ese dato y, por tanto, había que incidir sobre otros factores, especialmente sobre la conducta de los usuarios de la carretera.

En este sentido, la Dirección General de Tráfico introdujo, como también otros años, por lo demás, una campaña de divulgación, buscando tocar dos aspectos fundamentales: uno, recordar que no es precisamente —y los datos así lo reflejan— en las operaciones masivas de circulación, llamadas de salida y de retorno, cuando se producen los accidentes en mayor número y con más gravedad, sino en el resto de los días, cuando ya se está con una cierta relajación y parece que no existe peligro.

Con la agudeza que le caracteriza, el dibujante Máximo publicó a primeros de agosto un dibujo que reflejaba perfectamente esta situación. En un recuadro estaba la operación salida, totalmente lineal, es decir, todos ordenados y en una misma dirección. En otro recuadro, a la derecha, estaba la operación retorno, es decir, eso mismo en sentido contrario, y luego un gran recuadro central que él llamaba, si no recuerdo mal, operación no estarse quieto. Esto es precisamente lo que reflejan los datos del mes de agosto, el mes, como digo, más grave desde el punto de vista de la accidentalidad, pues cualquier fin de semana del mes de agosto ha sido más grave, desde el punto de vista de la accidentalidad, que las operaciones salida y retorno.

La divulgación iba precisamente en esa línea y también haciendo una llamada a la responsabilidad del conductor de los vehículos, comparándole con otros conductores, como pueden ser los de aeronaves, barcos y trenes, que también llevan vidas humanas a su cargo dentro de sus vehículos, en este caso con un carácter más colectivo que en la circulación de los turismos en época de vacaciones.

Se ha dado, como otros años también, aunque con una insistencia especial en éste, una atención a los conductores marroquíes y portugueses que transitan por dos rutas

muy características; primero, desde la frontera de Irún hasta Burgos y ahí se dividen, bajando unos hacia Andalucía, hasta Algeciras en concreto, y otros hacia la frontera portuguesa. Se ha mantenido una actuación especial, con resultado diverso por lo que respecta a los dos colectivos. En uno ha habido más accidentes y menos víctimas y en otro ha habido menos accidentes, pero más víctimas, lo cual corrobora una vez más que el dato del número de víctimas no siempre refleja exactamente el nivel de seguridad vial.

También se ha dedicado una atención especial a la regulación del tráfico y a la vigilancia, si bien en este terreno hay una limitación, que es el número de personas disponibles y, en la medida en que estas personas se dedican a la regulación, se pierde efectividad en el terreno de la vigilancia, y viceversa. En esta dialéctica entre la regulación, que yo diría que es igual a la comodidad —mayor comodidad para el tráfico en las carreteras— y la vigilancia, que teóricamente tiene que proporcionar una mayor seguridad, en verano el aspecto de la regulación de tráfico ocupa sustancialmente al personal de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, si bien, en la medida de lo posible, no se descuida tampoco la vigilancia.

Concluyendo esta parte, si SS. SS. quieren, luego podremos entrar en más detalles de este apartado y con datos concretos de los accidentes que se han producido cada mes, que puedan interesarles sobre la información disponible en la Dirección de Tráfico, por lo que respecta al nivel de seguridad vial durante el verano, si bien podemos decir que en conjunto las carreteras españolas no están —y se ha reconocido incluso por el Ministerio responsable a estos efectos— en condiciones de absorber con una cierta comodidad y garantía de seguridad la circulación que se produce en los meses de verano en España, especialmente en esos meses, partiendo del dato de que era poco fácil de modificar en un corto espacio de tiempo, yo diría que, por lo que respecta al nivel de seguridad proporcionado por las actuaciones de la Dirección General de Tráfico, se ha hecho todo lo humanamente posible y se ha alcanzado un grado suficiente por lo que respecta a las operaciones en las que más directamente se ha visto implicada. Los datos lo reflejan en relación con las operaciones de salida y retorno, si bien, como decía anteriormente, las posibilidades de actuar en todos los puntos de España a este respecto durante todo la época de vacaciones son muy limitadas. Ha habido, y los datos estadísticos lo reflejan, un desplazamiento intenso de la circulación de las carreteras principales a otras carreteras que habitualmente no tienen tanta intensidad de tráfico. Esto ha hecho que, bien por utilizar itinerarios alternativos o simplemente por el deseo de visitar lugares menos conocidos, se desplace sustancialmente, en porcentajes bastante altos, una parte de la accidentalidad que se producía habitualmente en las carreteras de la red principal hacia las llamadas carreteras de la red secundaria, dependientes de comunidades autónomas y de diputaciones provinciales.

Por lo que respecta a los conductores peligrosos en la carretera nacional VI, la Dirección General de Tráfico

sólo está en condiciones de afirmar que en ocasiones se circula en algunas carreteras, no solamente en ésta, en sentido contrario al establecido. Dicho esto, no corresponde a la Dirección General de Tráfico, ni puede hacerlo ni tiene datos para ello, ni creemos que en este momento los tenga ningún otro organismo, ni siquiera los jueces que están tratando estos casos, la certeza absoluta, desde luego no la certeza jurídica, de que se han producido hechos como los que se han señalado en los medios de comunicación, si bien este Director General, por la información que le han aportado esos mismos medios de comunicación y por las presunciones que puede haber de algunos datos que tenemos recogidos, acepta que el hecho puede existir, pero la demostración jurídica del mismo es enormemente difícil.

Hemos hecho una investigación retrospectiva sobre los accidentes de estas características que se han producido desde el año 1980. Tenemos localizados alrededor de 26 ó 27 accidentes de estas características, y de su análisis llegamos a la conclusión de que sólo tres de ellos podrían tener alguna relación con hechos de las características que ha suscitado la petición de información a esta Dirección General.

En cuanto al resto de los accidentes, por la edad de los conductores, por el tipo de ocupantes de los vehículos, por toda la serie de circunstancias que los rodean hace pensar más bien en una equivocación real, por parte de quien ha conducido un tramo de esas carreteras en sentido contrario, que en una intencionalidad de la conducción.

Por otra parte, hemos hecho una investigación (ha sido difícil porque la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil sólo guarda los partes de denuncias de los dos últimos años, aunque se han reconstruido los que existían) y hemos analizado las denuncias de carácter retrospectivo, desde el año 1980 hasta lo que llevamos de 1987 así como aquéllas por conducir en sentido contrario, en tramos de autopistas, autovías o carreteras que están desdobladas y tienen mediana central, puesto que en el resto de las carreteras el que haya un vehículo que va por el carril contrario al de su sentido es bastante fácil pues eso se produce en todo tipo de adelantamientos de forma normal y así está previsto en el Código. Pues bien, la media aproximada de denuncias de estas características viene a ser de alrededor de 150 al año. En general, se trata de equivocaciones o, en algunos casos, supone el aprovechamiento de la posibilidad de, sin recorrer varios kilómetros, acceder a otra entrada o salida de una autopista —generalmente en autovías más que en autopistas— para evitar ese recorrido. Es decir, una actuación incorrecta que supone una infracción de tráfico pero que, en modo alguno, puede hacer pensar en una intencionalidad como la que podían tener estos conductores llamados suicidas, «kamikazes» o peligrosos, como aquí se ha señalado.

Por tanto, la Dirección General no encuentra razón para la dimensión que adquirió la noticia, si bien reconoce que el hecho en sí mismo es espectacular y que, además de la infracción de tráfico que eso refleja, supondría una connotación delictiva que no es de mi competencia juzgar. Por otra parte, y para completar el estudio, por lo que

respecta a la Nacional VI, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ha analizado detenidamente 25 accesos al tramo de carretera entre Madrid y Villalba. Se ha detectado en dos de ellos la posibilidad de una confusión para el conductor debido a la señalización. Nos hemos puesto al habla con la Dirección General de Carreteras para que, de común acuerdo, se analice si la apreciación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil es correcta y, si lo fuera, se subsane la posible señalización defectuosa en esos dos puntos.

Por lo que respecta al resto, para un conductor, no ya avezado sino simplemente novato, no hay ninguna posibilidad de confusión. Por lo tanto, se trataría de un error porque no se encontrara en las debidas condiciones para la conducción, por ejemplo, que condujera bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas, o que simplemente su grado de cansancio le impidiera percibir con claridad lo que está correctamente señalizado; o que el conductor tuviera la intención de evitarse, como decía antes, un recorrido más amplio dentro de la autovía o autopista.

Estos datos, como información inicial sobre las dos cuestiones que se le han planteado a esta Dirección General, podrían resultar suficientes. Con el permiso del señor Presidente, quedo a la espera de cualquier observación o pregunta que SS. SS. quieran hacerme.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General de Tráfico.

A continuación vamos a suspender la sesión por tiempo de cinco minutos para que los diferentes Grupos Parlamentarios puedan pensar sus preguntas. (**Pausa.**) ¿Pensan que no es necesario? ¿Ningún Diputado desea la interrupción de la sesión? (**Pausa.**) Entonces continuamos la sesión.

¿Grupos Parlamentarios que desean intervenir? (**Pausa.**)

Para formular las preguntas y hacer las observaciones que considere pertinentes, tiene la palabra el señor Bandrés.

El señor **BANDRES MOLET**: Muchas gracias, señor Director General, por haber venido aquí y por la explicación que nos ha dado sobre los graves problemas de la circulación por carretera en el día de hoy.

Recuerdo que hace no muchos años, con ocasión de una pequeña y sin importancia operación quirúrgica que requería anestesia total, el cirujano me dijo: No te preocupes porque esto tiene muy poco riesgo, mucho menos riesgo que un viaje en coche de San Sebastián a Madrid. Me llamó la atención aquello porque normalmente cuando uno va a sufrir una operación quirúrgica, aunque sea mínima, con anestesia total, los creyentes se ponen a bien con Dios, los que no han hecho testamento lo hacen, y a nadie se le ocurre ese tipo de cosas cuando se monta en un coche para venir de San Sebastián a Madrid. Sin embargo, hoy en día es cierto que la mortandad —el señor Director General no ha dado cifras concretas— es muy importante. Desgraciadamente este mes de agosto, como nos ha indicado el Director General, ha sido especialmente si-

niestro en comparación con los datos que existen en las estadísticas.

Es verdad que actualmente en los periódicos se habla mucho más del SIDA o del terrorismo que de la circulación cuando éste crea muchos más muertos que el SIDA y el terrorismo juntos, y realmente las cifras son muy alarmantes.

Partiendo de esta premisa —en la que más o menos estaremos todos de acuerdo—, tengo que decir dos cosas que, aunque son vulgares, a los que andamos por la carretera en coche nos siguen interesando. El señor Director General ha hecho referencia a ese trasiego, a esa invasión automovilística que sufrimos desde la frontera de Irún hasta Portugal o Burgos, de Burgos a Portugal, y, luego, desde Burgos a Algeciras.

Yo conozco mucho este tipo de circulación. Vivo habitualmente en San Sebastián y, además, suelo veranear en Portugal, lo que me obliga a veces a elegir esa ruta que he modificado por si acaso —si no me equivoco, se llegó a llamar la ruta de la muerte de los portugueses a alguna zona concreta en la carretera de Salamanca—. Lo que hago es venir a Madrid y, luego, desde aquí irme a Lisboa directamente en lugar de ir por la ruta normal de Valladolid-Salamanca. El problema, con independencia de la infraestructura viaria —de la cual ya se ha hablado y que, efectivamente, no es competencia de esta Dirección General—, es el de que vienen en unos coches viejísimo, sobrecargados. Ya sabe usted que a veces estos emigrantes abandonan el arrendamiento de la vivienda que ocupan y se traen todo, desde los colchones hasta la tetera. Vienen con unos coches que ofrecen un aspecto increíble: sobrecargados, mucha gente dentro y, además, enormemente cansados porque no tienen o no quieren gastarse un poco de dinero en los hoteles y lo que hacen es comerse los kilómetros para llegar lo antes posible a sus destinos.

Sé que se han inventado las áreas de descanso —las he visto con indicaciones en portugués y en árabe— donde, si no me equivoco, puede haber hasta duchas, lugares de servicios para las necesidades fisiológicas de la gente que viaja, etcétera. Pero yo no sé si está en estudio algo que pudiera solucionar ese terrible problema del coche viejo, de la carga excesiva y del cansancio de ese tipo de visitantes que tenemos en verano. Primera cuestión.

En segundo lugar, yo tampoco puedo hablar aquí por experiencia propia. Yo he viajado este verano mucho por carretera y lo he hecho sin ningún incidente, de forma muy agradable, pero recuerdo que no hace mucho tiempo era frecuente ver a la pareja de la Guardia Civil, y de la Ertzantza en Euskadi, no en un lugar donde se le viera claramente, haciendo una labor de disuasión, sino detrás del cambio de rasante para cazar a alguien que había cometido la infracción y poder multarle; es decir, no funcionaba como elemento disuasorio.

Cuando vemos a la pareja de la Guardia Civil en lontananza, inmediatamente todos miramos si vamos en orden. Si no llevamos el cinturón puesto nos lo ponemos rápidamente y reducimos un poco la velocidad. Ello sirve, forma parte de nuestra cultura. Incluso los coches se co-

munican con las luces para expresar que está la Guardia Civil ahí, lo cual no es malo. A mí me parece bueno porque, por lo menos durante un rato, la circulación se adapta a la legalidad. Lo que me parece malo es lo que antes hacía la Guardia Civil con mucha frecuencia: ponerse a la salida de un túnel para ver si no se llevaban las luces, justo en un cambio de rasante para que no se les viera, debajo de un árbol, disimuladamente, con objeto, única y exclusivamente, de multar y no de crear una circulación menos peligrosa.

Me parece que sería útil que el señor Director General contestara a estas dos manifestaciones que no tienen mucha importancia pero que vemos todos los días.

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

El señor **CAVERO LATAILLADE**: En primer lugar, deseo agradecer la presencia del señor Director General de Tráfico. Y, en segundo lugar, quiero agradecer también al Grupo Parlamentario Popular su iniciativa, que ha motivado la presencia del Director General de Tráfico en la Comisión.

Señor Presidente, señorías, tengo la impresión de que el Gobierno no es suficientemente consciente de la complejidad e importancia del problema y de los accidentes de tráfico en nuestras carreteras, muy especialmente en determinadas épocas del año, porque suponen un conjunto de factores, que alguno de SS. SS. ha recordado ya, que desbordan las competencias del Ministerio del Interior y de la Dirección General de Tráfico.

En primer lugar, el aumento del parque de automóviles este año ha sido espectacular. No hay más que ver las estadísticas de todas las fábricas de automóviles; este año han vendido más coches que en los últimos diez años, en aumento porcentual. En segundo lugar, éste es el país de Europa que tiene mayor tráfico de mercancías por carretera (lo sé por la experiencia profesional de los años anteriores). En tercer lugar, el aumento coyuntural del turismo en España en los meses de julio, agosto y parte de septiembre, se da con la misma incidencia en muy pocos países europeos, lo cual requiere también medidas especiales. Por otro lado, creo que tenemos una infraestructura vial casi de las peores de Europa. Yo diría —lo afirman los técnicos y los expertos en esta materia— que gran parte de los accidentes de tráfico se producen por la infraestructura vial. No hablemos de lo que supone el acceso a grandes capitales, como Madrid, que ha sido víctima de su supuesto centralismo.

De otra parte, señor Director General de Tráfico, tenemos un tráfico especial en las carreteras, al que ya se ha referido el señor Bandrés anteriormente: el tránsito vacacional de los portugueses y de los ciudadanos marroquíes y argelinos, que a finales del mes de julio, primeros días y finales del mes de agosto, incide extraordinariamente en alguna de nuestras carreteras.

Aunque no sea estrictamente competencia de la Dirección General de Tráfico, creo que en alguna medida podría motivarse al Ministerio de Obras Públicas y Urbanis-

mo y a los poderes públicos autonómicos, en cuanto a la defectuosísima señalización de nuestras carreteras, no sólo de las de primer orden, sino y sobre todo de las carreteras provinciales o comarcales. A veces, en la entrada o salida de las grandes ciudades, las señales —incluso, las grandes señales que se refieren al tráfico— están tapadas por un árbol que se ha dejado crecer o un arbusto que la tapa completamente. Muchas veces el número de señalizaciones de orientación hacia una vía u otra es difícil porque con un golpe de vista, por muy despacio que se vaya, es difícil leer siete señales que indican diversos sitios; no se advierte con anticipación suficiente. Un ejemplo de ello es la M-30, de Madrid, donde una parte importante de los accidentes se produce precisamente porque el conductor se encuentra, de repente, con una indicación que no ha previsto y quiere hacer un giro rápido para recuperar la vía. También se ha hablado de la antigüedad del parque, de los vehículos de la población que transita por nuestras carreteras. Por tanto, no se trata de un problema de modificación del Código de la Circulación. No se trata únicamente de un problema de hacer más rigurosas las sanciones administrativas y penales que puedan imponerse en materia de infracciones de tráfico. No se trata exclusivamente de un problema de mayor sensibilidad de la Guardia Civil. Es un tema que desborda las competencias de la Dirección General de Tráfico, pero el Ministerio del Interior, en alguna medida, puede ser promotor, ante otros poderes públicos u otros Ministerios, de un cúmulo de acciones paralelas que podrían disminuir el riesgo de los accidentes de tráfico.

En todo caso —refiriéndome a las competencias del señor Director General—, a mí, que circulo bastante por carretera, me queda muchas veces la duda de qué prima en la Guardia Civil de Tráfico: la regulación o la vigilancia y, por tanto, la acción disuasoria en la comisión de irregularidades en el tráfico. Muchas veces esa función disuasoria se podría combinar, ante la dificultad de la falta de personal de la Guardia Civil para cumplir simultáneamente estas funciones, con algo que en otros países ya hay y que en España se están instalando: aparatos automáticos registradores, que pueden colocarse en determinados sitios, con lo cual no hace falta que se esconda un coche blanco de la Guardia Civil, que lo vemos al pasar en una curva. Estos aparatos, situados con las debidas garantías para el administrado, pueden reflejar, combinando la prueba fotográfica con el registro de velocidad, la comisión de ciertas infracciones.

Me gustaría preguntarle al señor Director General si dada esta situación coyuntural de aglomeración de vehículos que se produce en los meses de julio y agosto, no podría pensarse que la Guardia Civil, sin aumentar sus plantillas, contara con una mayor coordinación con las policías municipales de los distintos ayuntamientos españoles. Cuando se termina una carretera, se entra en la parte urbana y se encuentran, por ejemplo, miembros de la Policía Municipal, parece que son dos policías que no tienen nada que ver, que no se coordinan y que, incluso, tienen hasta una especie de recelo sobre sus respectivas competencias. Hay un campo importante de colaboración a

través de otros servicios de la administración o incluso de voluntarios, como existe en otros países, quienes en la actividad de regulación pueden auxiliar a la Guardia Civil y descargarla de esa misión que es absolutamente necesaria.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Huidobro, en nombre del Grupo Parlamentario de Coalición Popular.

El señor **HUIDOBRO DIEZ**: Quiero dar las gracias también —como han hecho mis compañeros— al señor Director General de Tráfico por su presencia en esta Comisión, porque estimamos que ésta es una materia que, como ha hecho constar el señor Bandrés, tiene una extraordinaria importancia para la seguridad de las personas, para la integridad física de las personas, y que debe de merecer una especial atención del Gobierno.

Solicitamos esta comparecencia para hablar de la seguridad vial, al mismo tiempo que pedíamos (puesto que coincidió en el tiempo con las noticias aparecidas en los medios de comunicación) información sobre los denominados pilotos o conductores suicidas, porque teníamos la impresión de que la Dirección General de Tráfico creía estar plenamente convencida de haber hecho lo posible y de haber alcanzado un nivel suficientemente apto en materia de seguridad vial con el fin de impedir que se produjeran accidentes de tráfico con víctimas mortales o únicamente con accidentados. Nos lo ha confirmado el señor Director quien, al final de su exposición, ha hecho constar que se ha hecho todo lo humanamente posible durante este verano, tanto en la operación de salida como en la de retorno, y que se han obtenido resultados aceptables. Esto es lo que nos preocupaba.

Pedimos su comparecencia ante esta Comisión para que, no solamente nuestro Grupo, sino también todo el resto de los Grupos Parlamentarios, pudieran exponer cómo preocupa a todos los ciudadanos españoles la situación de nuestras carreteras, los accidentes que en ellas se producen y las demás circunstancias relacionadas con este tema.

Se ha hecho referencia en la exposición a que gran parte de la siniestralidad se debe a nuestra estructura viaria, a nuestro parque de vehículos y a que estas circunstancias son todavía más angustiosas durante los meses de vacaciones por el número de vehículos que circulan por nuestras carreteras, no solamente del parque nacional, sino también de extranjeros.

Por último (como si fuera un «ritornello» que se repite durante los meses de julio, agosto y septiembre), la Dirección General ha venido insistiendo en que los conductores tienen una gran parte de culpa en esta materia porque no atienden a las señales adecuadas, porque hay un exceso de velocidad y porque no prestan la debida atención a la conducción.

Estamos de acuerdo en todo eso, pero queremos insistir en que si esos conductores no prestan esa atención, si conducen en circunstancias en las que no deberían conducir —por cansancio, porque circulan con excesiva velo-

cidad, etcétera—, hay que tener en cuenta qué incidencia tiene en esto la mala estructura viaria y las circunstancias en las que se han de realizar sus desplazamientos. No podemos trasladar únicamente a los conductores —como parece querer hacer la Dirección General de Tráfico— la culpa de los accidentes. Tienen parte de culpa, como en toda actividad humana, pero no solamente a ellos les corresponde, incluso se ven empujados a esta actividad irregular en su conducción por otras causas. Es cierto —parece haberse reconocido así por el señor Director General— que hay una mayor accidentalidad durante el mes de agosto, y yo diría también que durante el mes de septiembre. Es cierto que es así y que esto ha empeorado.

La estructura viaria era la misma este año que el año pasado. Nuestro parque de automóviles era el mismo este año que el del año pasado y, como nos acaba de confesar aquí otro de mis compañeros, el señor Cavero, incluso el parque de automóviles es más nuevo; por tanto deberían haber disminuido los accidentes. Los conductores prácticamente son los mismos, únicamente ha aumentado el número con aquellos que hayan accedido este año a obtener los nuevos permisos de circulación. Es decir, las circunstancias normales que influyen sobre la siniestralidad han permanecido más o menos constantes sobre las del año anterior. Sin embargo, se nos acaba de reconocer que la siniestralidad este año ha aumentado, que es peor. Algo tendrá que ver la Dirección General de Tráfico, encargada de esta materia, en esta siniestralidad. Algo habrá ocurrido que dependerá de las medidas que corresponde adoptar a la Dirección General de Tráfico.

No decimos que no haya sido necesaria una mayor coordinación entre la Administración pública central, las autonómicas y las locales en esta materia —que, por lo visto, no se ha hecho, puesto que las obras se realizaban automáticamente—, una coordinación distinta, incluso para esa circulación por carreteras laterales. Algo corresponderá a otros Ministerios, pero desde luego las medidas de la Dirección General de Tráfico —que hizo una pública manifestación, en una comparecencia anterior, de que se iban a adoptar las disposiciones adecuadas para que esta siniestralidad fuera menor— no han dado el resultado apetecido. Ha sido peor que otros años, lo que nos ha inducido a solicitar la comparecencia del Director General de Tráfico.

¿A qué se puede deber esta siniestralidad si, desde nuestro punto de vista, no han variado excesivamente las circunstancias estructurales de la vía, del parque o de los conductores? Se tiene que deber, lógicamente, a que una vez que se ha previsto que esto estaba ocurriendo, las medidas que se han adoptado no han sido las adecuadas. ¿Por qué? Ya se ha hecho referencia aquí a que a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargadas de la vigilancia de la carretera posiblemente se les hayan encomendado misiones más de vigilancia que de disuasión o regulación. Porque quien está escondido detrás de un arbusto o de un cambio de rasante parece que lo que pretende es imponer la sanción más que regular la circulación o servir de

disuasión a aquellos que en aquellos lugares podían cometer una infracción.

Es posible también que no haya habido una coordinación adecuada, desde el punto de vista de la Dirección General de Tráfico, entre la Administración central y las autonómicas, e incluso entre las administraciones locales. Es posible también que no se hayan tenido en cuenta otras circunstancias especiales para regular esta materia. Nosotros pensamos, y la finalidad de esta comparecencia es ésa, que las circunstancias, el número o la incidencia de la siniestralidad como consecuencia del tráfico no ha terminado con la operación de salida y retorno del verano, sino que durante el mes de septiembre continúa. Nos gustaría que la Dirección General de Tráfico encontrara la solución y nos comentará las medidas que tiene previstas para terminar con este problema.

¿Por qué los conductores extranjeros cuando vienen a España —y así lo ha reconocido el Director General— tienen una actuación distinta de la que adoptan en su país cuando conducen? No solamente es porque están de vacaciones. Se debe a algo más. Algo falla en la regulación de nuestro tráfico, que no solamente depende de la estructura viaria y del parque de maquinaria, ¿por qué esos conductores que en su país conducen bien aquí se saltan a la torera las normas? Algo fallará, no respecto a ellos, sino respecto a todo el mundo. Creo que la Dirección General de Tráfico ha de tomar las disposiciones adecuadas y, lógicamente, coordinar su actuación con otros Ministerios.

Es desde ese punto de vista desde el que nosotros hemos pretendido la comparecencia del Director General de Tráfico y desde él queríamos hacerle algunas preguntas, porque pensamos que con lo que se derive de la contestación dada a estas preguntas se puede contribuir de manera importante a mejorar el nivel de siniestralidad. ¿Cuándo piensa traer la Dirección General de Tráfico la ley de seguridad vial? ¿Cuándo piensa adaptar de manera definitiva la normativa legal existente en España a los convenios internacionales y a las directivas de la Comunidad Económica Europea? ¿Cuándo piensa regularlo de manera adecuada la Jefatura Central de Tráfico, cuya existencia no parece muy adecuada, porque incluso podría discutirse la legalidad de sus actuaciones? Creemos que sus últimas normas sobre sanciones no se han adoptado constitucionalmente, puesto que la imposición de sanciones exige un procedimiento especial que deberían respetar también la Dirección General de Tráfico y el Ministerio del Interior. Todo esto guarda la misma relación. No existe una verdadera política dirigida a que la regulación del tráfico en nuestras vías sea la adecuada; o, si existe, no se ha trasladado a la opinión pública ni a esta Cámara.

La contestación a estas preguntas nos dará una idea aproximada sobre si realmente el índice de siniestralidad de estos meses de agosto y septiembre ha sido debido a circunstancias extrañas, o si ha tenido algo que ver la inactividad o la no adopción de las medidas necesarias en esta materia por parte de la Dirección General de Tráfico.

Esta era la razón fundamental de la comparecencia. Cuando formulamos la petición estaban presentes en la

opinión pública acontecimientos que han preocupado especialmente a quienes desde Madrid tienen que salir por la Nacional-VI, por la que se dirigen una gran parte de los madrileños hacia el norte de España o por la que desde el norte de España regresan a Madrid. El Ministro del Interior, en el Pleno del día 16, contestó a algunas de las preguntas de parlamentarios de mi Grupo y de otros Grupos en relación con esta materia.

Yo únicamente quiero llamar la atención sobre algo que se ha dejado pendiente aquí. La Dirección General de Tráfico, a quien le corresponde la vigilancia de esas carreteras, tiene la impresión de que la mayor parte de los accidentes que han ocurrido como consecuencia de la circulación en dirección contraria en vías separadas por medianas, es decir en las autovías o autopistas, se ha debido a hechos casuales, a equivocaciones, o a personas que han intentado aprovechar estas circunstancias para ahorrar unos kilómetros. Pero lo cierto es que existen unos conductores —algunos han provocado accidentes y otros no— que están preocupando de manera especial a quienes circulan por esa carretera. Y, aun cuando no es materia de competencia exclusiva de la Dirección General de Tráfico, sí hay algo en lo que debería hacerse especial hincapié. A mí me preocupaba el que, si alguien había entrado en esas autovías por carril contrario, las señalizaciones no fueran adecuadas. Parece ser que únicamente en dos o tres de los 26 accesos puede haber alguna equivocación. Sin embargo, el señor Cervera también ha puesto de manifiesto cómo a veces estas señalizaciones son adecuadas para los expertos en la circulación, para quienes día a día se preocupan de la vigilancia de esas señales, pero a los conductores normales nos parecen complicadas, hay que hacer un verdadero esfuerzo para poder introducirse por el carril que uno quiere, no solamente en la M-30, sino en otros tramos de las carreteras nacionales. ¿No será que alguna de esas señalizaciones da lugar a estas equivocaciones? Esta podría ser una de las causas. ¿No será necesario intensificar la vigilancia, especialmente los días que se cree que esto ocurre en esos accesos, que no son tanto los veintitantos reconocidos en la N-VI, para que no puedan introducirse aquellos que lo hagan de una manera voluntaria? Esto corresponde a la Dirección General de Tráfico.

Se ha dicho —y aunque no corresponda a la Dirección General de Tráfico quiero dejar constancia de ello— que las disposiciones vigentes en esta materia no permiten condenar a estos conductores suicidas de alguna otra manera. Yo me he preguntado en algunas ocasiones cuál va a ser la pena que el fiscal va a pedir para la persona que ha sido detenida por haber existido un accidente y de resultados del mismo ha habido una muerte. ¿Va a ser simple imprudencia temeraria con resultado de muerte? ¿Va a ser homicidio? ¿Va a ser asesinato? Porque lo que se está dejando creer a la opinión pública es que a quienes de manera voluntaria se introducen en una vía por carril contrario no se les puede castigar. Yo creo que hay que deshacer esa idea, porque no es así. Quien de manera voluntaria se introduce en una vía contraria sabiendo que los vehículos circulan por la vía de enfrente, y vienen confia-

dos en que no se van a encontrar a nadie, que se introducen de noche, de propósito, y a sabiendas del peligro que corren, yo creo que la calificación jurídica que el fiscal tenga que hacer en su momento no puede ser la de una simple imprudencia temeraria con resultado de muerte, ni puede ser la de un simple homicidio. Tiene que ser algo mucho más grave. Por lo tanto, que no quede en el ambiente que a quienes realizan esos actos no se les puede castigar. Se les puede castigar, creo yo, con las penas más graves que existen en el Código Penal.

Esta es una observación que ya sé que no corresponde a la Dirección General de Tráfico, pero ya que habíamos pedido la comparecencia antes de que el señor Ministro del Interior contestara en el Pleno sobre estas materias, me gustaría dejarla en el ambiente para que aquellos que de alguna manera creen que tienen vía libre para poder hacer estos actos y librarse con una simple multa, que sepan que no es así. Esta es una parte de las cosas que ocurren en nuestras carreteras, señor Director General de Tráfico. Usted tiene sobre sus hombros una gran tarea a realizar. Me gustaría oírle decir a continuación cuál ha sido el número de accidentes ocurridos en el verano, salida y retorno de 1987, cuál en el año 1986, cuáles de estos accidentes ocasionaron muertes en 1986 y 1987 y cuáles de ellos ocasionaron únicamente heridos en 1986 y 1987. Me gustaría una contestación a esas otras preguntas que le he hecho respecto a las medidas que la Dirección General de Tráfico, el Ministerio del Interior, piensa tomar, desde el punto de vista legal, para regularizar lo que yo creo que es una situación, si no irregular, un tanto incompleta respecto a la regulación de nuestra circulación viaria.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Navarrete.

El señor **NAVARRETE MERINO**: Señor Presidente, señor Director General, señores Diputados, creo que estamos ante unos hechos que, aunque sean típicos de nuestro tiempo, deben de preocupar a los legisladores, deben de preocupar al Poder Judicial, de debe de preocupar también al Ejecutivo y, cómo no, deben de preocupar al conjunto de la sociedad, porque me parece que en los temas importantes es necesario el concurso de las cuatro fuerzas que acabo de mencionar para la solución de los problemas que origina la circulación rodada, una circulación que se ha extendido notablemente, una circulación que es sensible a la marcha de la economía. Si estamos de acuerdo en que una marcha positiva u optimista de la economía es una gran ventaja para el conjunto de la sociedad, sin duda también tiene su aspecto indeseado. En el auge que se está produciendo en la actividad económica de nuestro país se produce también este tipo de consecuencias negativas en materia de circulación. Es un hecho estadísticamente constatable que en los últimos años, sobre todo en el último año y medio, se ha vendido una gran cantidad de coches en comparación con el inmediato período precedente de depresión económica. Las fábricas de

automóviles, que estaban atravesando situaciones de crisis, parece que están comenzando un proceso importante de recuperación gracias al aumento de sus ventas, entre otras razones. Pero lógicamente se produce también un aumento de la capacidad de consumo y ello provoca que se pueda ir de vacaciones un mayor número de ciudadanos y que, tanto entre los que se marchan de vacaciones como los que permanecen en sus lugares de residencia habitual, se produzca un mayor consumo de gasolina originado, a su vez, por el mayor número de horas que transcurren en automóvil.

Creo que el malestar en la cultura se manifiesta de muchas maneras y también en el ámbito de la circulación. Hay bastantes ciudadanos lamentablemente desequilibrados que esperan una situación de impunidad o de fortalecimiento de su propio poder para manifestar el grado de desequilibrio que padecen. Uno se admira muchas veces cuando una persona aparentemente normal hasta ese momento se sienta en un vehículo en el lugar del conductor y comienza a hacer gala de una prepotencia que estábamos muy lejos de sospechar. Sus reacciones ante cualquier dificultad se tornan violentas, en cualquier discusión callejera con el conductor de otro vehículo echa mano a la llave inglesa que tenga más cercana y que sea más contundente, utilizando, en definitiva, unos mecanismos de reacción que ordinariamente no se atreve a poner de manifiesto cuando no está conduciendo un automóvil. Por consiguiente, éste es un elemento que debe de tenerse en cuenta y que exige una corrección bastante difícil, porque tiene que comenzar por la preescolar o, por lo menos, por la escuela primaria.

Quería hacer también una observación sobre las estadísticas. Las estadísticas de siniestros hay que ponerlas en relación con el número de personas que utilizan el vehículo para sus desplazamientos, porque podemos encontrarnos con unos parámetros que se empleen incorrectamente. Para saber si la seguridad vial ha mejorado o ha empeorado habría que contrastar los resultados de los accidentes de los que se tiene constancia con el número de personas que circulan de las que también se tiene constancia. Un aumento del número de accidentes, si sigue una proporción menor que el número de personas que utiliza el vehículo, en mi opinión no pone de manifiesto por lo menos de un modo incontestable, que la seguridad vial haya disminuido. Creo que se ha hecho un esfuerzo importante por parte del Ejecutivo en materia de carreteras. Es un ejemplo que se puede constatar provincia por provincia y que no tiene parangón con períodos anteriores. Esto significa, entre otras cosas, una preocupación por el aumento de la seguridad vial.

Hay una responsabilidad de la sociedad. Con ello no quiero decir que la responsabilidad sea única. Me remito a lo que dije al principio: responsabilidad del Poder Judicial, del Legislativo, del Ejecutivo. Pero voy a hablar también de la responsabilidad de la sociedad, porque una de las ventajas que tiene el Parlamento es servir como elemento pedagógico para la educación de la sociedad. En estos momentos hago una llamada a todos los ciudadanos para la utilización de los vehículos colectivos, y de

las bicicletas. La ventaja de ello va más allá de la pura trascendencia en este asunto. Creo que el atavismo humano conduce a la melancolía de una serie de cosas que la civilización nos está haciendo perder, entre ellas el ejercicio físico que tiene también sus ventajas desde el punto de vista de la sanidad mental. Todos los Gobiernos, tanto el central como los autonómicos y los locales, debieran de favorecer el uso de la bicicleta por las grandes ventajas que representa, entre otras aumentar la seguridad vial. Evidentemente, el empleo de los vehículos colectivos es un medio para hacer que las inversiones económicas sean bastante más rentables. En esto hay que insistir continuamente, repito, desde preescolar y siempre que tengamos la oportunidad de expresar nuestras ideas. En los agentes de la autoridad deben primar las funciones disuasorias sobre las represivas, pero el hecho de multar, además de su contenido represivo, tiene un contenido disuasorio.

Entro en el último tema que es el de los pilotos suicidas, kamikazes, etcétera, como se han dado a llamar. Yo tengo que confesar que en una ocasión me introduje equivocadamente en una autopista alemana y que no tenía intención de matar ni de ser matado. Creo que esto le puede ocurrir a un gran número de automovilistas. También es cierto que estos desequilibrios, a los que antes hacía alusión, se pueden manifestar a veces con ejemplos extremos. Por consiguiente, no tengo por qué dudar de que en algunos casos se realicen estos ejercicios de gladiadores en las autovías, como ha puesto de manifiesto alguna prensa, incluso por motivos de apuestas. Creo que en los casos en que se pruebe la malicia y la voluntariedad la calificación no puede ser otra que la de asesinato; asesinato con las circunstancias calificativas de la premeditación o asesinato con las circunstancias calificativas del precio, la recompensa o la promesa. Por el inciso con que se inicia el artículo 565, tengo la duda de que pueda ser aplicado el homicidio por imprudencia a este tipo de comportamiento. También aprovecho el procedimiento difusor que representa cualquier actuación en el Parlamento para pedir a los jueces que investiguen a fondo el elemento de voluntariedad en estos casos y sancionen con el mayor rigor este tipo de comportamiento.

Finalmente pido al Director General de Tráfico que haga llegar a los fabricantes de automóviles en la forma en que se considere oportuno por su Ministerio, la necesidad de que aumenten cada día las medidas de seguridad en los coches que fabrican. También ruego a los automovilistas que no se compren un coche por los elementos accesorios o de adorno que puedan tener, sino fundamentalmente por la seguridad que el mismo les proporcione.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro por todos sus ruegos.

Tiene la palabra el Director General de Tráfico para contestar a las diferentes intervenciones.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRAFICO** (León Blanco): Como en algunas de las intervenciones se ha coincidido en señalar problemas, los agruparé en el mo-

mento de dar respuesta. Espero que se den todos por contestados.

Está claro que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil debe vigilar, disuadir o regular más. Este es un asunto que ha surgido en todas las intervenciones. También se ha planteado el problema de si los coches más antiguos o más viejos son más o menos seguros que los nuevos. Todos estos temas, con el permiso de la Presidencia, voy a agruparlos y entraré directamente en la cuestión.

Decía el señor Bandrés que había un problema en determinadas rutas; yo había señalado las rutas de marroquíes y portugueses. Sobre este tema, yo he insistido mucho en que debemos tener un especial cuidado. Estoy convencido de que el señor Bandrés está totalmente de acuerdo conmigo en que hay que evitar a toda costa cualquier insinuación sobre la limitación de derechos de los conductores de otros países, especialmente de países como Portugal o Marruecos que sufren la necesidad de desplazarse a otros lugares de Europa para encontrar trabajo, como la hemos sufrido y todavía seguimos sufriendola nosotros. En mis intervenciones públicas y privadas siempre insisto en que ése es un dato que tenemos ahí y que hay que tener en cuenta. Es decir, que en la Nacional I o en la Nacional 620, la llamada ruta de los portugueses que ha tomado en alguna ocasión el nombre de «ruta de la muerte» (ahora comentaré algo sobre ese aspecto), el dato de los conductores marroquíes y portugueses en determinadas épocas del año es un dato objetivo. No es ni más ni menos que otro dato, como puede ser el de los camiones, el del importante transporte de mercancías por nuestras carreteras, que también se ha señalado aquí. El conductor cuando circula por esas carreteras debe de tomar este dato como tal dato objetivo y tenerlo en cuenta aunque sea un factor de riesgo, porque la manera en que se producen estas caravanas y el tránsito por España tienen unas connotaciones especiales. Por ello la Dirección General de Tráfico lo que ha pretendido es divulgar este hecho, aparte de intentar paliarlo. Es verdad que conducen largas jornadas de viaje y en vehículos no siempre en buenas condiciones y sobrecargados de personal. Por eso lo que hemos pretendido es, primero, que se sepa que están ahí y que conducen de una determinada manera porque tienen miedo a perder el contacto con el compañero, el amigo o el familiar, porque son, además —y eso es muy positivo—, personas como nosotros, muy mediterráneos. Para ello la amistad, la familia tienen un valor esencial y especialmente en el viaje entre un país lejano y el suyo. Esto hace que muchas veces circulen no respetando, como es debido, las normas de circulación respecto a distancias reglamentarias, etcétera, para dejar que otros hagan sus adelantamientos y no tengan que ir a la misma velocidad que ellos. Especialmente los marroquíes no son conductores que vayan a grandes velocidades. No se puede decir lo mismo de algunos conductores portugueses. En líneas generales, tanto un colectivo como otro está mejorando con el paso del tiempo —como nos ha ocurrido a nosotros— su relación con la motorización y, por tanto, su mejor dominio y conocimiento de las rutas que ya transitan desde hace muchos años. Por tanto, ese dato objetivo no

debe llevarnos a ningún tipo de discriminación. Recuerdo que se nos había sugerido que paralizáramos ese tránsito en determinados supuestos, por ejemplo, para que no se aglomeraran en Algeciras. Precisamente el Ministro tenía hoy una intervención en el Senado sobre esta misma cuestión. Aunque este tema no es estrictamente de la competencia de esta Dirección General, se ha participado. Tengo que decir que este año ha sido un éxito la operación trasvase de morroquies hacia la costa africana. Se ha tomado la medida de ampliar la zona de recepción del puerto. No ha habido necesidad de utilizar los discutibles campamentos en los que se amontonaban los morroquies. Hemos intentado por todos los medios que la parada la hicieran mucho antes, pero hasta que no ven el mar no paran. Es una cuestión puramente psicológica, pero que tiene mucha trascendencia. Cuando ven el mar saben que están cerca de su tierra. Los que vienen en la época de la gran fiesta de Marruecos tienen interés en llegar y coger el barco cuanto antes.

Yo creo que hay que tener un cuidado especial en el tratamiento y en que no haya ningún tipo de discriminación. Si la hubiera debía ser favorable a estos conductores. ¿Qué hemos hecho nosotros? ¿Qué se viene haciendo desde hace muchos años? Pues intentar romper esa monotonía y fatiga del viaje con las áreas de descanso. Hemos intentado averiguar si en otros países hay otros medios, pero no los hemos encontrado, salvo medios limitativos de la libertad de circular, que no vamos a emplear ni queremos que se empleen. No hay más remedio que intentar convencerles de que es mejor descansar en determinados puntos y continuar el viaje en mejores condiciones. Esto está teniendo éxito. La frecuencia con que los morroquies y portugueses visitan las áreas de descanso es cada vez mayor. Este año ha descendido un poco en la venida, pero ha aumentado en el retorno, cosa que nos preocupaba porque no dábamos tanta importancia al retorno porque se produce de manera más dispersa; pero así y todo los viajes eran de largas jornadas y muy fatigosos. En conjunto tengo que decir que las áreas de descanso se visitan cada vez más, no sólo por conductores morroquies y portugueses sino también por otros ciudadanos españoles y extranjeros que las encuentran acogedoras. Creemos que éste es un elemento esencial para la ruptura de la monotonía del viaje que hay que intensificar y darle una mayor difusión. Para esto nos hemos puesto al habla con la organización francesa similar a la nuestra. Se va a crear una comisión de manera oficial, probablemente antes de fin de año aunque ya estamos trabajando conjuntamente, para tratar asuntos de tráfico y, entre ellos, el de la mejor información a los ciudadanos morroquies y portugueses. Francia nos ha ofrecido la posibilidad de que esa información se haga en los lugares de trabajo, donde están enormemente concentrados. Hay empresas muy características en las que se podía recibir una información que ahora estamos dando con muchas dificultades principalmente en la frontera de Irún. De todos modos, creemos que se ha logrado un nivel bastante alto de información de los conductores morroquies y portugueses. En concreto, la última experiencia que hemos tenido fue una reunión previa con re-

presentantes de la administración marroquí el día 26 de junio —si no recuerdo mal— para tratar de todos estos aspectos y para que ellos también nos faciliten algún tipo de información que pueda ser beneficiosa para estos conductores.

Aseguraría que se debe continuar en la línea de lo que se está haciendo, pero no hemos encontrado cosas nuevas —al menos nosotros— que supongan un cambio radical en el tratamiento de este problema. Creemos que hay que intensificar lo que se viene haciendo y, además, con el tiempo estos ciudadanos morroquies y portugueses van a tener un mayor conocimiento también de la oferta que hay, que ha tardado en aceptarse. Por ejemplo, el hecho de que estuvieran vigiladas las áreas de descanso por parte de la Guardia Civil disuadía a muchos ciudadanos morroquies y portugueses de entrar en esas áreas, porque creían que había un control aduanero de divisas. Ellos en sus países están como estábamos nosotros en otros tiempos. Es decir, por lo que se refiere a Marruecos, existe un control exhaustivo en la frontera y ellos pensaban que podía trasladarse a esas áreas de descanso. Poco a poco se ha ido aceptado que esa imagen no tiene nada que ver con ese tipo de control y dichas áreas se están utilizando cada vez más.

Respecto a los coches viejos comprados de segunda mano —abuso que se comete en otros países al vender esa chatarra a los emigrantes— ello tiene sus consecuencias en la seguridad vial en nuestras carreteras y sería deseable —pero no tenemos ninguna posibilidad de condicionar lo que compran— que poco a poco ellos fueran mejorando sus vehículos y transitaran por nuestras carreteras en mejores condiciones. Después hablaré de la relación entre accidentes y el parque más antiguo y el nuevo, pero no tiene una connotación directa con los ciudadanos morroquies y portugueses, porque es verdad que en estos casos los vehículos viejos, sobrecargados de bultos y personas, son a veces un riesgo añadido en las carreteras españolas.

Respecto a la vigilancia, regulación y disuasión de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, creo que hay que hacerlo todo. Aprovecho para decirle al señor Huidobro que yo he manifestado todo lo contrario. Es decir, que es en verano donde relajamos la vigilancia para dedicarle más tiempo a la regulación y se nos critica a veces, probablemente con razón, porque habría que hacer las dos cosas simultáneamente y a pleno rendimiento. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil es lo que es y no da más de sí, aunque lógicamente con otros procedimientos que estamos ensayando esa vigilancia, esa disuasión y esa regulación pueden combinarse simultáneamente. Creemos que la disuasión, como decía el señor Navarrete, también se hace muchas veces a través de la vigilancia con vistas a la sanción del infractor. Lo que sí hemos hecho (anuncié en mi otra intervención ante esta misma Comisión que lo íbamos a poner en práctica, lo estamos haciendo y está teniendo éxito, creemos, desde el punto de vista de lo ejemplificador que es la denuncia y la sanción) es que poco a poco las denuncias en materia de infracciones de velocidad (uno de los riesgos que más nos preocu-

pan) sean simultáneas con el hecho infractor. Es decir, se detecta este hecho e inmediatamente se para al vehículo, se identifica al conductor y se le señala que está denunciado para evitar ese mes o mes y medio que tarda en llegar la denuncia y que uno no se acuerda ya qué ha ocurrido en aquella época. Creemos que esto es una medida también de carácter disuasorio y vamos a poner algún control de esta naturaleza, ya que muchos, nada más saber que han sido denunciados, hacen una especie de «corte de mangas» —si se me permite la expresión— a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, pisando el acelerador un kilómetro más adelante. Vamos a poner de cuando en cuando una vigilancia añadida inmediatamente después, para ver si han aceptado que había infringido las normas y, por tanto, la denuncia estaba justificada. Personalmente, creo que hay que evitar sorprender al ciudadano normal pero no al infractor. Al infractor hay que sorprenderle y que sepa que se le puede sorprender. Hay que dosificar, a mi modo de ver, las medidas para que el ciudadano normal no se encuentre agobiado por la presencia de la Guardia Civil en la carretera, pero que sepa que está protegido por esa misma presencia que está pensada para que el infractor de la carretera —el abusón sobre todo— sea detectado y sancionado convenientemente. Otra cosa es que en este momento tengamos los recursos legales para ir hasta donde quizá habría que llegar, como está ocurriendo en otros países. Es una reflexión que lógicamente es opinable. Estamos intentando combinar todas las facetas del trabajo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

El señor Caveró decía que creía que había falta de sensibilidad en el Gobierno en relación con el tráfico. Siempre se puede tener más sensibilidad y creo que, por lo que respecta al tráfico, la sensibilidad del Gobierno está muy por encima de la que tiene la sociedad; la sociedad en relación con los problemas de tráfico tiene en general muy poca. Se acepta el hecho de los accidentes en la carretera con bastante naturalidad y normalidad. Creo que en este sentido el Gobierno tiene más sensibilidad que el conjunto de la sociedad, y lo prueba a través de una serie de medidas puestas en marcha —creo que andamos muy escasos de tiempo para explicarlas— por la Dirección General de Tráfico y con la creación de infraestructura, como se ha recordado hace unos minutos. Lo que sucede es que en materia de carreteras —y no revelamos nada nuevo— llegamos muy tarde a lo que necesita este país en función del alto grado de motorización que ya estamos adquiriendo. En este momento tenemos más de doce millones de vehículos, de los cuales probablemente una parte no circula porque son muy viejos y están medio aparcados, pero también tenemos doce millones y pico de conductores que de una forma u otra quieren usar ese permiso de conducir que tienen y, por tanto, estamos en unos niveles altos de motorización. Creo que el Gobierno, aunque puede incrementar —y esta Dirección General de Tráfico lo intenta— que haya mayor sensibilidad en el conjunto de las distintas áreas, tiene una sensibilidad aceptable en materia de tráfico y está poniendo en marcha medidas, dentro de lo que los presupuestos le permiten, para corregir de-

terminadas anomalías. Lo que sucede es que el tráfico es un hecho social de gran envergadura —insistimos una vez más y con esto salgo un poco al paso de lo que decía el señor Huidobro—, en el que el comportamiento humano es el factor determinante, y no solamente aquí, sino en cualquier país con grados de motorización más altos que los nuestros. En otra ocasión puse el ejemplo del Reino Unido, donde he tenido una experiencia reciente realizando un recorrido de dos mil y pico kilómetros y he visto muy poca vigilancia en las carreteras y, en cambio, un comportamiento mucho mejor en líneas generales que el nuestro. Las cifras de accidentes, que son menores que las nuestras en proporción al número de vehículos y de conductores que tienen, sin embargo reflejan muy en paralelo lo que es atribuible al comportamiento de los conductores y lo que lo es a la infraestructura, y otros datos fundamentales como la vejez del parque o su reciente creación. Por tanto, creo que vamos a necesitar de un largo plazo —porque en materia de educación, los plazos siempre tienen que serlo— para corregir sustancialmente el comportamiento de nuestros conductores en las carreteras. En esa tarea, como prueba de que el Gobierno tiene esta sensibilidad, también participa cada vez con mayor intensidad el Ministerio de Educación y Ciencia a través de los programas de educación vial en los colegios, que esperamos tengan una mayor difusión cada año.

Respecto a la vigilancia, regulación o disuasión, ya hemos hablado suficiente. Y en cuanto a la coordinación de policías municipales y otras que es otro aspecto señalado por el señor Caveró, tengo que decir que en líneas generales es bastante amplia. Recuerdo de mi experiencia como Gobernador Civil de Burgos que siempre antes de cualquier operación salida u operación retorno, incluso cualquier acontecimiento que diera lugar a una afluencia de tráfico por encima de lo habitual y, desde luego, en el trabajo diario y normal, la Jefatura de Tráfico se ponía en contacto con el Ayuntamiento en la ciudad de Burgos y con otros ayuntamientos que disponían de policía municipal y se establecían líneas de actuación. Esto se hace habitualmente con todas las policías municipales y con la policía autonómica en el caso del País Vasco. Lógicamente, esta coordinación puede ser más intensa en unos casos que en otros, pero, en general, se busca y se encuentra esta coordinación, porque el problema es común.

En cuanto a la coordinación con las otras Administraciones e incluso con la Administración central responsable de las obras, también se hace. Es decir, por nuestra parte ha habido una información sustancial a los conductores y a todos los usuarios de la carretera en momentos como las operaciones de salida y retorno, que ha dado lugar, incluso este año, a un suplemento con una tirada de medio millón de ejemplares en los meses de junio y julio de la revista «Tráfico» y cuyo contenido, en líneas generales, se ha difundido también en ruedas de prensa a través de todos los medios.

Yo creo que la información sobre el tráfico, por lo que a nosotros respecta, es bien acogida y trasladada a los usuarios a través de todos los medios de comunicación. Es decir, ha habido periódicos que han dedicado amplias

páginas a informar sobre todo tipo de medidas alternativas, reproducción del mapa de España en el que se indicaba dónde había obras, etcétera. Yo creo que ha habido abundante información. Y, es más, nos consta que los conductores la van utilizando cada vez más. De hecho, se ha desplazado una parte del tráfico, como señalaba antes, de las carreteras principales hacia itinerarios alternativos. También los accidentes y las infracciones se han desplazado como consecuencia de este cambio del tráfico.

Por lo que respecta a la intervención del señor Huidobro y en la parte que no ha sido ya tratada al ocuparme de las otras intervenciones, yo señalaría que en la Dirección General de Tráfico no queremos eludir ninguna responsabilidad. Queremos asumir toda la que tengamos y nos gustaría tener esa capacidad que el señor Huidobro parecía señalar de modificar los acontecimientos en relación con el tráfico de forma sensible y en períodos cortos. Nos gustaría, porque entonces nos aplicaríamos a ello. No creemos que la tengamos. Podemos tener responsabilidad en cometer errores o en producir lagunas en nuestra actuación, pero no tenemos esa capacidad de modificar sustancialmente los acontecimientos del tráfico en períodos cortos. Por tanto, tenemos que hacer aquello que sabemos y que creemos que ha ido dando resultados en años precedentes.

El hecho de que en el año 1987 se haya producido un mayor número de accidentes, en conjunto, durante la operación verano, en relación con el año 1986, es cierto. No se puede negar porque es la evidencia. Y si alguien quiere tener algún dato concreto, no hay ningún inconveniente en darlo, incluso dejar a disposición de la Comisión toda la información que, por otra parte, siempre la tienen disponible en la Dirección General de Tráfico, tanto la que publicamos como la que todavía no lo está, pero que puede tener un interés más inmediato. Es decir, no hay ningún inconveniente en asumir la responsabilidad que nos corresponde, pero —insisto— no tenemos esa capacidad.

Por tanto, nos aplicamos a hacer aquello, como decía antes, que sabemos, introduciendo las pequeñas modificaciones que nos permite bien la experiencia o bien al tratar de innovar. Es un hecho que este año hemos producido otra forma de vigilar, en las operaciones de salida, dos itinerarios muy importantes: uno hacia Andalucía y otro hacia Levante, con un resultado que creemos es bastante favorable, desde el punto de vista de la regulación del tráfico y desde el punto de vista de los accidentes, si bien yo creo que en materia de accidentes pueden haber sido una simple casualidad y que no depende tanto del hecho de que haya una mayor vigilancia, aunque también incida, como del comportamiento de los conductores.

Se ha criticado que esta Dirección podía estar inventándose a un gran hermano en el tráfico, vigilando a cada conductor en todo lo que hace. No se pretende eso, sino simplemente que se sepa que se está ahí y que el helicóptero en un momento determinado puede detectar una conducta que no es observada desde tierra como consecuencia del menor campo de visión. Insisto en que hemos intentado innovar, pero tampoco hacer grandes alardes de

esas innovaciones, porque realmente en tráfico está casi todo inventado y lo que hace falta es intensificar las medidas que se toman una vez y otra.

Quiero insistir sobre la velocidad y aprovechar esta circunstancia, porque creo que sobre esto sí que hay poca sensibilidad, incluso en ámbitos de la Administración. Se oye con demasiada frecuencia que ir a 140 kilómetros por hora, y por tanto en contra de las normas establecidas, con un coche de gran potencia, de mucho peso y muy estable, es más seguro que ir a lo mejor a 60 ó 70 con otros coches de otras características. Insisto una vez más, y lo repetiré siempre, porque es una pura ley física, aunque no se cometa ninguna imprudencia, aunque se vaya muy seguro particularmente con ese coche, aunque, como dice el tremendo anuncio que hemos visto en las revistas de un determinado coche de «a 250 kilómetros por hora y sin perder la calma», no la perderá el que va dentro de ese coche, pero la pierden todos los que están alrededor. Señores míos, a 250 kilómetros por hora, en nuestras carreteras y en las carreteras alemanas, es una salvajada conducir. Por tanto, cuando se produce un accidente, y prueba de ello es que en las carreteras alemanas, donde es cierto que en términos relativos se producen menos accidentes que en las nuestras, dando que tienen dos veces y media al parque nuestro y que además circulan más intensamente que nosotros, sin embargo, cuando se producen los accidentes éstos son monstruosos, de dieciséis o veintitantos muertos, como consecuencia de que se producen a grandes velocidades, en un país donde la velocidad en las autopistas está sólo recomendada a 130 y no limitada, pero se conduce a 180 o a 200 y pico, y también allí se da ese tipo de problemas.

Por tanto, creemos que hay que corregir —y corregir también con la sanción— la falta de respeto a las limitaciones de velocidad. No se ha modificado nada que no estuviera ya en el Código. No creemos que hayamos cometido pecado de inconstitucionalidad al propugnar —y el Gobierno aprobar— un decreto en el que se intensifican y agravan las sanciones relacionadas fundamentalmente con la velocidad, aunque se establecen también algunas otras cuestiones, apoyadas en base legal suficiente, como, por ejemplo, regular también la publicidad de los vehículos de motor.

Por eso creemos que es bueno que a través también de la política de sanciones se muestre cuál es la preocupación en un momento determinado de los poderes públicos en relación con un hecho tan significativo como es la muerte en la carretera.

Por lo que respecta a los planteamientos que se hacen de forma muy directa a esta Dirección General, tengo que decir que la ley de seguridad vial no me corresponde. Sabe muy bien el señor Diputado que no es facultad de los directores generales determinar cuándo puede o no venir una ley al Parlamento, sino que es el propio Consejo de Ministros y dentro del mismo a instancias, lógicamente, del Ministerio del Interior. En cualquier caso, la Dirección General de Tráfico ha hecho su trabajo y corresponde a otros órganos tomar la decisión de cuándo debe o no venir esa ley al Parlamento.

En cuanto a adaptar nuestras normas a la CEE, yo creo que lo están en un noventa y tantos por ciento. Es lógico que haya algunas cuestiones que todavía están en el período transitorio, pero yo creo que España es un país bastante respetuoso, me atrevería a decir que más que otros países de esa Comunidad Europea, en cuanto a la adaptación y aplicación de su legislación, a veces con distorsiones del propio mercado interior en tipo de materias y también en materia de tráfico. Recientemente se nos ha pedido que informemos sobre el grado de cumplimiento y hemos tenido la satisfacción de poder decir que prácticamente, por lo que respecta a Tráfico, es completo. Además, es natural que sea así porque gran parte de la legislación en materia de tráfico estaba ya adaptada a las normas comunitarias como consecuencia de que éstas derivan también de otras normas de carácter internacional más amplio y que nosotros hemos ido introduciendo, al igual que lo que han hecho otros Gobiernos sistemáticamente, con la corrección de las normas de tráfico que se han efectuado.

Vuelve el señor Diputado sobre un asunto que ya me planteó en otra ocasión, si la Jefatura Central de Tráfico está o no regulada como fuera conveniente. Creemos que lo está y es suficiente para lo que ahora tiene encomendado, aunque lógicamente si esa ley de seguridad vial viniera un día al Parlamento y se aprobara, sería la ocasión para revalidar esa situación legal. Indudablemente, nosotros no tenemos la sensación de que estemos fuera de juego en este caso y creemos que la regulación es suficiente.

En cuanto a la señalización, la propia Asociación Española de la Carretera, un organismo que es crítico con las decisiones de la Administración, ha reconocido que es aceptable e incluso buena, en la red principal, pero no así en la red secundaria. La Dirección General de Tráfico es tan consciente en esta materia que ya puso en marcha en 1986 un convenio con las diputaciones para una inversión del orden de 25 millones por diputación y año durante un período de cinco años para mejorar la señalización y el balizamiento en las carreteras secundarias dependientes de las diputaciones. Por lo que respecta a las Comunidades Autónomas creemos que, en líneas generales, tienen fondos suficientes para abordarlo por su cuenta y, en cualquier caso, estemos abiertos también a una colaboración con los organismos autonómicos en esa materia.

Respecto a las penas que se pueden pedir por los hechos señalados en relación con la nacional VI no creo que la Dirección General haya dicho en ninguno de sus pronunciamientos que no se puede castigar en el supuesto de que se demostrara que el hecho que se pretende es cierto. Lo que yo he dicho en muchas ocasiones, y he vuelto a repetir aquí hoy al comienzo de mi intervención sobre esta materia, es que creo difícil probar el hecho, y el señor Diputado sabe muy bien, porque practica el trabajo ante los tribunales, que es bueno que nunca se condene sin haber probado, cosa que en alguna ocasión se olvida, ya que algún medio de comunicación en relación con el caso de algún detenido por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realizada recientemente en este mismo verano y que ha sido puesto a disposición judicial, como decía, algún medio de comunicación ya ha calificado el hecho antes de que se pronuncie el juez. En ese sentido,

nosotros vamos a seguir siendo respetuosos en la materia, si bien nos gustaría que cuando el hecho exista y esa relación con el contenido delictivo del mismo se pudiera probar, que se sancionara convenientemente no con las penas leves que están previstas para la imprudencia con infracción de reglamentos en este caso, sino que cuando hubiera intencionalidad se establecieran penas más severas, pero no creemos —y lo señalo aunque no sea ésta la materia que me ha traído a esta Comisión— que sea bueno que como consecuencia de hechos muy singulares y escasos —porque de eso sí podemos estar seguros, no son muy frecuentes—, propongamos legislaciones más duras que afectarían a todos los ciudadanos cuando por error se considerara que habían cometido un hecho cuya intención no fuera exactamente ésa.

Señor Presidente, señores Diputados, muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General de Tráfico. Con esto queda terminado el tercer punto del orden del día y pasamos al cuarto punto. Rogamos al señor Director General de Tráfico que como el tratamiento de este último punto va a ser breve, van a ser dos minutos escasos, permanezca en la sala, si lo desea, para que posteriormente le podamos despedir convenientemente.

RATIFICACION DE LA PONENCIA QUE HA DE INFORMAR EL PROYECTO DE LEY DE REFORMA DE LA LEY 49/1960, DE 21 DE JULIO, SOBRE PROPIEDAD HORIZONTAL

El señor **PRESIDENTE**: El cuarto punto del orden del día es la ratificación de la Ponencia que ha de informar el proyecto de ley de reforma de la Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre propiedad horizontal.

Los diferentes Grupos Parlamentarios han hecho llegar a la Mesa la composición de la Ponencia, que es del siguiente tenor: estaría compuesta por don Carlos López Riaño, don Luis Berenguer Fuster y don Juan Manuel Cañizares Millán, por el Grupo Parlamentario Socialista; por don José Cañellas Fons y don Sinforiano Rebolledo Macías, por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular; por don León Buil Giral, por el Grupo Parlamentario del CDS; por don José María Trías de Bes i Serra, por Minoría Catalana; por don Joseba Zubía Atxaerandio, por el Grupo Vasco, PNV; por don Juan María Bandrés Molet, por el Grupo Parlamentario Mixto; por don Iñigo Caverro Lataillade, por la Agrupación de Diputados del PDP; por don Nicolás Sartorius Alvarez, por la Agrupación de Diputados de Izquierda Unida, y por don José María Pardo Montero, por la Agrupación de Diputados del Partido Liberal, todos integrados dentro del Grupo Mixto.

¿Ratifican sus señorías la Ponencia? (**Asentimiento**.)

Se da por ratificada por asentimiento.

Agradeciendo la presencia, nuevamente, del Director General de Tráfico, la de todas sus señorías, así como la de los servicios de la Cámara que tan diligentemente nos atienden, se levanta la sesión. Muchas gracias.

Eran las dos y quince minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008-Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961