



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1991

IV Legislatura

Núm. 376

JUSTICIA E INTERIOR

PRESIDENTE: DON JAVIER BARRERO LOPEZ

Sesión núm. 46

celebrada el miércoles, 18 de diciembre de 1991

Página

ORDEN DEL DIA:

Comparecencias:

- Del señor Director General de Tráfico (Muñoz Medina), para informar de la evolución de la seguridad vial en España durante 1990 y de las medidas adoptadas para reducir la siniestralidad en las carreteras. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (número de expediente 212/000849) 11060
- De la señora Directora General de Protección Civil (Brabo Castells), para informar sobre el paso de mercancías altamente peligrosas a través de la ciudad de Cádiz. A solicitud del Grupo Parlamentario IU-IC. (número de expediente 212/001080) 11070

- Del señor Director General de Política Interior y Presidente de la Comisión Interministerial encargada de dirigir y supervisar el proceso de regularización de inmigrantes (Puig de la Bellacasa y Aguirre), para informar en relación con el informe-balance del proceso de regularización de inmigrantes, de las denuncias de detenciones e intentos de expulsión por parte de la Policía en la persona de inmigrantes, así como de las presuntas corrupciones en el Consulado de Marruecos en Madrid. A solicitud del Grupo Parlamentario IU-IC. (número de expediente 212/001085) 11073
- Del señor Director General de Migraciones (Aragón Bombín), para informar en relación con el informe-balance del proceso de regularización de inmigrantes, así como de las medidas que ha tomado y/o piensa tomar la Comisión Interministerial encargada de dirigir y supervisar el proceso de regularización de inmigrantes para resolver las principales dificultades de dicho proceso. A solicitud del Grupo Parlamentario IU-IC. (número de expediente 212/001086) 11074

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

— **CELEBRACION DE LAS SIGUIENTES COMPARENCIAS:**

— **DEL DIRECTOR GENERAL DE TRAFICO, PARA INFORMAR DE LA EVOLUCION DE LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA DURANTE 1990 Y DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS PARA REDUCIR LA SINIESTRALIDAD EN LAS CARRETERAS, A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 212/000849)**

El señor **PRESIDENTE:** Se abre la sesión.

El orden del día de la Comisión de hoy se compone de cuatro comparencias, como han podido SS. SS. tener oportunidad de ver, la primera de ellas, del Director de Tráfico, al que damos la bienvenida, una vez más, puesto que es reiterada su presencia en esta Comisión, a instancias del Grupo Parlamentario Popular y para informar de la evolución de la seguridad vial en España durante 1990 y de las medidas adoptadas para reducir la siniestralidad en las carreteras.

El señor Director General de Tráfico tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRAFICO** (Muñoz Medina): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, una vez más comparezco ante esta Comisión de Justicia e Interior y una vez más es de rigor que empiece agradeciendo el interés de la Comisión por algo tan importante como es la seguridad vial, que en definitiva es un reflejo del interés que están evidenciando en los últimos tiempos ambas Cámaras por el que, repito, yo creo que es uno de los problemas más graves que tienen planteadas todas las sociedades desarrolladas.

Decía que vuelvo a comparecer porque, efectivamente, el día 6 de marzo de este año ya tuve una comparencia ante esta misma Comisión, a instancia del Grupo

Parlamentario del CDS, a fin de hacer una reflexión sobre los accidentes ocurridos durante el período de Navidades. Lo cierto es que como aquella reflexión se generalizó y concluimos hablando, tanto en mi intervención como en la de los distintos grupos parlamentarios, en relación con todo el año 1990, me van a permitir que dé unas brevísimas explicaciones en este momento, precisamente para no redundar en lo mismo que ya estuvimos diciendo en aquella comparencia y con el fin, en definitiva, de abreviar el debate. Después, como es natural, quedaré a la absoluta disposición de SS. SS., y si quieren preguntarme algo o pedirme alguna aclaración o adición de información, estaré encantado de hacerlo.

En definitiva, y repito, con este ánimo de brevedad, yo tengo que decir que respecto a los datos de accidentes de 1990, que constituyen el núcleo de la petición de comparencia que formula el Grupo Popular, tenemos que hacer una primera alusión a los que se habían producido justamente hasta 1990. Es decir, tenemos una tendencia creciente en materia de accidentes hasta 1989, sólo rota parcialmente en los últimos años de la crisis del petróleo de los años 70, como por ejemplo se dijo en una reciente interpelación (son datos a los que también aludió en este mismo sentido el Diputado del Grupo Popular, señor Morano Masa), y nos encontramos con que en los primeros meses de 1990 también se comenzó mal, con una tendencia creciente respecto de los meses homólogos del año anterior, hasta el mes de abril, momento en el que se quiebra la tendencia. Y así, una vez que esta tendencia se quiebra, los datos finales del año 1990 suponen, respecto del mismo período anterior, es decir, de 1989, una serie de descensos que son del 7,3 por ciento en los accidentes con víctimas y del 3,1 por ciento en los accidentes mortales. Nótese que cuando hablo de víctimas siempre me estoy refiriendo, como es natural, a muertos más heridos de todas las consideraciones. Y, por lo que se refiere al número de víctimas, tenemos un descenso del 8,4 por ciento en el total de víctimas, de un 3,3 por ciento en el total de muertos, y de un 8,2 por ciento en el total

de heridos. Datos que han sido muy parecidos durante el año 1990 en carreteras y en zonas urbanas.

Cuando se me pidió la comparecencia en el mes de marzo no estaban terminados de elaborar los datos de zona urbana, porque tardamos mucho en recibirlos de los distintos ayuntamientos, y entonces no pude dar esta visión más completa de los datos de zona urbana y me limité a dar una primera visión de los datos de carretera. No obstante, quiero aclarar que estos datos y los que a continuación expondré están publicados en el Anuario general estadístico en materia de accidentes, que está editado por la Dirección General y que obra ya en los servicios de documentación de la Cámara.

En definitiva, como decía, una característica es que han sufrido una evolución similar, aunque no exacta, los datos de accidentes en carretera y en zona urbana. Así, el número total de accidentes que en carretera ha disminuido un 9,6 por ciento (los datos que dí antes eran el total general, carretera y zona urbana), repito, los accidentes con víctimas que en carretera descendieron un 9,6 por ciento, en zona urbana ha sido un 6,9. Las víctimas totales que en carretera han sido un 8,2 por ciento, en zona urbana, un 7,5. Y el de muertos, que en carretera fue de un 3,4 por ciento, en zona urbana el 2,8. Como puede observarse, se han dado disminuciones en los dos ámbitos, pero ligeramente superiores, o en algún caso sustancialmente superiores, en carretera con relación a la zona urbana. Esto por lo que se refiere a la primera parte de la pregunta sobre la que se basa la solicitud de la comparecencia.

La segunda parte dice qué medidas se tomaron para corregir la situación. En eso me van a permitir que me remita, dada la complejidad de las medidas —evidentemente luego podemos precisar lo que SS. SS. consideren necesario—, al Plan Nacional de Seguridad Vial para 1990, del que aunque ya en ocasiones anteriores he depositado algún ejemplar en la Secretaría de la Comisión, nuevamente lo haré con mucho gusto si ustedes lo consideran necesario.

Lo que sí quisiera hacer brevemente es recordar que la sistemática del Plan Nacional de Seguridad Vial es, en primer lugar, acciones de formación vial, y esta no sólo es una pura cuestión debida al azar sistemático, sino que el que la formación vial sea lo primero supone una declaración de fe en el ser humano por parte de la Dirección General de Tráfico, al colocar como primera prioridad las acciones formativas. El segundo gran bloque de actuaciones es vigilancia y control; el tercero, acondicionamiento y servicios; y el cuarto, normativa, estudios y programación.

En formación vial, como decía, está contemplada toda la programación de actividades de educación, desde las acciones tendentes a garantizar la efectividad y la calidad de la educación vial en los colegios con acciones variadas, como apoyo a la formación del profesorado en las distintas universidades, acciones dedicadas a grupos concretos como pueden ser tercera edad, Fuerzas Armadas, etcétera, y por supuesto la acción divulgativa que es una de las más espectacular-

res, aunque donde tratamos de poner más el acento es en el ámbito infantil, que en definitiva es donde está el futuro. En vigilancia y control son todas las instrucciones que se cursan a la Guardia Civil de Tráfico y las orientaciones que se recomiendan a las policías locales, buscando siempre, como es natural, que centren su actividad sobre los factores fundamentales de riesgo. En esto estamos como siempre en velocidad, cinturón de seguridad, casco de protección, alcohol y conducción y luego está la problemática especial de los vehículos de dos ruedas. También hay una serie de acciones selectivas y específicas, pero, repito, dada su complejidad y su variedad, prefiero remitirme al contenido del Plan, por no recargar excesivamente la atención de SS. SS.

En el campo de acondicionamiento y servicios es la parte del Plan de Seguridad Vial en el que las distintas administraciones con competencia en materia de infraestructura vuelcan sus actuaciones. Aquí están comprendidas todas las actuaciones del Ministerio de Obras Públicas fundamentalmente, y de algunas comunidades autónomas, porque no todas han hecho siempre su aportación al Plan Nacional de Seguridad Vial. También está incluida en este capítulo toda la actuación referente al incremento de las inspecciones técnicas de vehículos y también la creación de los sistemas de señalización dinámica y de información al usuario en carretera, que corren a cargo de la Dirección General de Tráfico.

En normativa estaban previstas para 1990 un amplio haz de acciones de este tipo de promulgación de normas que casi siempre suponen la consagración normativa del resto de las medidas contenidas a lo largo del plan. Únicamente tenemos como especial novedad en este terreno de la normativa que durante 1990 estaba previsto, como así fue, la promulgación del Real Decreto legislativo por el que se daba vigencia al texto articulado de desarrollo de la Ley sobre Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, texto articulado que con rango de ley, como es natural, entró en vigor el día 4 de abril del pasado 1990.

Si ponemos en relación la programación, a la que luego haré una breve referencia (que por cierto fue cumplida de manera global, de acuerdo con el seguimiento que realizó la Comisión Nacional de Seguridad Vial, en un 88 por ciento de sus objetivos), si ponemos, como digo, en relación la programación y los datos de accidentes, yo, por una cuestión de prudencia no me atrevo a decir que los datos de accidentes sean los resultados del cumplimiento de la programación, porque hay demasiados factores aleatorios, no siempre controlables, que no permiten, con el mínimo rigor científico, establecer una correlación rigurosa entre ambas magnitudes. Pero, repito, si ponemos en relación lo que se había propuesto hacer y lo que finalmente ocurrió en materia de accidentes, nos lleva a la necesidad de una reflexión, porque lo que tenemos que plantearnos es qué cambió en 1990 que ha permitido que se rompa la tendencia al alza de los accidentes.

Para contestar con un mínimo de rigor a esta pregunta tenemos que decir que ha ocurrido algo que tiene las siguientes características. En primer lugar, algo distinto de lo de antes, porque las líneas fundamentales del Plan Nacional de Seguridad Vial no son muy distintas de unos años a otros. En segundo lugar, este algo nuevo es algo que ha tenido que actuar en zona urbana y en carretera. Y en tercer lugar, que aunque ha actuado sobre zona urbana y sobre carretera, ha actuado con mayor intensidad y ha dejado ver efectos y resultados más tangibles en la carretera que en la ciudad.

Por una cuestión de pura metodología podemos empezar a tratar de analizar cuáles son las novedades que haya podido haber y nos podemos encontrar con una consolidación, que en rigor no es una novedad, en una determinada línea de inversiones por parte de la Dirección General de Tráfico y de otros organismos. Podemos pensar en concreto hasta qué extremo las acciones educativas han ido creciendo, y al decir educación quiero recordar que estoy incluyendo también la divulgación, es decir lo que erróneamente se suele llamar publicidad, porque no es publicidad, es divulgación hecha a través de los medios de comunicación de masas, que, por cierto, todas las acciones educativas sufrieron un incremento en el año 1990, respecto de 1989, tanto en el capítulo 2 como en el capítulo 6 del presupuesto, del orden del 43,3 por ciento. Finalmente, la realidad de las nuevas carreteras, pues ya a lo largo de 1990 empezaron a ponerse en servicio más tramos de autovías y de carreteras mejoradas, por decirlo sintéticamente. Pero lo que ocurre es que en relación con las nuevas carreteras, en el año 1990 todavía fueron tramos en general bastante discontinuos, es decir, no había todavía grandes ejes completos que permitieran modificar el comportamiento de la circulación en un tramo largo, y por lo tanto es más difícil que pueda materializarse su influencia, sin contar, además, que nos encontramos con que si esta fuera la causa fundamental, no habría actuado sobre los datos de zona urbana, mientras que nos encontramos con un descenso, como decía antes, en los dos ámbitos, carretera y zona urbana.

No cabe duda que lo que se ha ido produciendo por causas muy diversas que no sería fácil sintetizar, pero que yo creo que están de alguna manera, más o menos intuitiva o incluso subconscientemente en la mente de todos, ha tenido como motivo una muy superior conciencia de la sociedad y de todas las administraciones respecto de la realidad de los problemas de la seguridad vial, lo cual ha traído como consecuencia una mayor participación de toda la sociedad, de sus agentes y de los poderes públicos en los trabajos sobre seguridad vial —y esta creciente actividad parlamentaria en relación con la seguridad vial creo que es una buena prueba de ello—. Luego hay un dato concreto, objetivo y cronológico y es que la tendencia creciente a los accidentes se quiebra justamente en el mismo momento en el que entra en vigor la Ley de Seguridad Vial.

No incurriré yo en la simplificación de atribuir a un

único factor, como sería la entrada en vigor de la ley, el hecho de que disminuyan los accidentes, entre otras cosas porque sería una incongruencia intelectual conmigo mismo si estoy manteniendo desde que soy Director General la complejidad de las causas de los accidentes y la necesidad, por lo tanto, de una política abierta y pluridisciplinaria para conseguir su reducción. Luego repito que no lo voy a atribuir a una causa lineal. Pero creo que alguna influencia, y probablemente importante, ha tenido también. Por el momento, voy a permitirme dejar la cuestión en este estado, porque respecto a la incitación del Grupo Popular para que explique esta realidad, he estado leyendo el «Diario de Sesiones» correspondiente a mi comparecencia del 6 de marzo y he visto que la mayor parte de los argumentos ya fueron expuestos en aquella ocasión. Por tanto, prefiero esperar por si SS. SS. quieren que añadamos algún otro punto.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir en esta comparecencia?

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Morano.

El señor **MORANO MASA**: Con todo respeto y con todo cariño, señor Director General, le tengo que decir que, como usted bien decía, está repitiendo sistemáticamente lo que ha señalado en otras comparecencias y no aporta ningún dato nuevo.

Efectivamente, es cierto y tenemos que coincidir en que el problema de los accidentes de tráfico es uno de los más graves que tiene la sociedad actual. Por eso nos permitimos y nos tomamos la molestia de pedirle que venga aquí y le molestamos para que comparezca aquí con cierta asiduidad. Lo que es cierto es que, aunque es verdad que el índice de accidentes del año 1990 ha disminuido, yo creo que sigue siendo tan grave, tan alto y tan importante como para que nos podamos sentir en absoluto satisfechos. Comparativamente con otros países del contorno europeo España sigue siendo el país con mayor índice de siniestralidad, con mayor índice de accidentes, con mayor índice de muertos por accidente de tráfico.

Lo que me gustaría oír de usted o de alguien responsable del Gobierno, porque lo estoy intentando por todos los medios, es información sobre algún sistema para paliar estos resultados. Hasta ahora no se me plantea ninguna fórmula nueva ni se aceptan fórmulas que nosotros hemos planteado tanto en interpelaciones como en mociones.

Yo entiendo, señor Director General, y supongo que usted estará de acuerdo conmigo, que tiene una grave incidencia y una gran importancia la situación de las carreteras, situación que no comparto con usted. Yo creo que las carreteras españolas no están a la altura que usted acaba de mencionar, que las carreteras españolas siguen siendo malas, que siguen siendo deficientes comparativamente con el resto de Europa. He dado datos durante otras comparecencias y en una mo-

ción que presentamos en el Pleno de que, efectivamente, el porcentaje de autopistas de España comparativamente con otros países de Europa es muy bajo y nadie contesta qué se va a hacer. Supongo que una de las causas principales de los accidentes es el estado de nuestras carreteras y, sobre todo, el estado de nuestras carreteras secundarias. Seguramente usted me dirá que no es competencia suya arreglar las carreteras, pero de alguna manera la situación de las carreteras, sobre todo las secundarias, tendrá incidencia en el tráfico.

Un tema importantísimo sobre el que venimos perorando e incidiendo es el tema de la vigilancia de la Guardia Civil en la carretera. Seguimos insistiendo en que el número de agentes de la Guardia Civil es absolutamente insuficiente y que hay que incrementar de manera ostensible la plantilla, que me parece que en este momento ronda los siete mil hombres y que habría que convertir por lo menos en diez u once mil. Tampoco se ha tomado ningún tipo de medidas para que esto se lleve a efecto, siendo importantísima la presencia disuasoria de la Guardia Civil en la carretera.

Discrepo con usted, como le he dicho varias veces, en que el texto articulado que desarrolla la Ley sobre Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial haya tenido efectos positivos. Yo creo que los efectos sancionadores de dicha ley han conseguido muy pocas cosas, y con represiones no se soluciona.

Usted no nos ha hablado de una cosa que parece importante y trascendente, y que ha causado graves accidentes, que son los puntos negros de las carreteras españolas y que no sabemos cómo se van a solucionar ni quién ni cuándo se va a solucionar. Tampoco sabemos en qué consiste esa educación vial de la que usted nos habla, los planteamientos concretos y específicos que se están llevando a efecto para que los conductores cada día, antes de lanzarse a la carretera, tengan mayor preparación y tengan mayor conciencia de lo que es la realidad de la conducción.

Tampoco se ha referido a ningún tipo de planes nuevos. Se acercan unas fiestas en las que todos los años se producen muchos accidentes. Después tendrá usted que comparecer necesariamente para explicarnos qué ha pasado en la Navidad de 1991. Supongo que tendrá alguna medida, y aunque a lo mejor no viene específicamente contenido en la pregunta que se le ha formulado, yo creo que sería interesante que nos informara si efectivamente se van a tomar medidas, pero medidas distintas, habida cuenta que las que siempre se toman no son lo eficaces que deberían.

Yo comprendo su preocupación, pero quiero que comprenda también la preocupación de los demás, sobre todo por saber exacta, puntual y concretamente qué medidas específicas puede tomar la Dirección General de Tráfico para reducir sensiblemente el número de accidentes. Comprendo que no hay varas mágicas para solucionar estos problemas, pero sí es cierto que se pueden tomar medidas puntuales, concretas, experimentales para obtener mejores resultados que hasta ahora. Porque insisto en que yo no conozco los datos

del año 1991, pero seguramente volvemos a las andadas, no están disminuyendo los accidentes de tráfico, como ha pasado en 1990.

Sobre todo, insisto, me produce pavor y sorpresa que haya países en nuestro entorno que son capaces de reducir ostensiblemente el número de accidentes de tráfico y que nosotros sigamos teniendo el índice más alto de Europa de accidentes de tráfico y de siniestralidad. Le preguntaría al señor Director General si efectivamente puede darnos alguna pista o darnos alguna solución, algún atisbo de solución o algún planteamiento para intentar paliar estos resultados.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Castellano.

El señor **CASTELLANO CARDALLIAGUET**: Muchas gracias, señor Director General, por su comparecencia ante esta Comisión, en la que, obviamente, no le pedimos que esté usted a nuestra absoluta disponibilidad, sino simplemente a la justa y necesaria para el trabajo que hoy nos convoca.

De este tema, y supongo que tendrá conciencia de ello el señor Director General, nuestro Grupo jamás va a hacer —porque piensa que es un grave problema social— motivo de crítica personal a ninguno de los responsables. Pensar que en un tema tan delicado como éste puede haber mala voluntad en quien es responsable del tráfico o mala voluntad en quien es responsable, ni más ni menos, que de todo un plan de carreteras es absurdo, no es ése el planteamiento. Este es un problema colectivo y como tal problema colectivo yo creo que todos tenemos la obligación, dejando de lado las legítimas competitividades entre grupos políticos, de poner todo nuestro esfuerzo al servicio de la solución, porque es realmente cada día más preocupante.

Hay cifras que a veces ya de por sí son escandalosas, cual puede ser el número de accidentes y de víctimas. Si a ellas se añadieran algunas que no son tan conocidas, como es el importante coste económico que están suponiendo estos accidentes, a lo mejor nuestra sociedad quedaría bastante más impactada por el tema. Basta repasar las últimas estadísticas judiciales para saber que se están imponiendo indemnizaciones en supuestos lamentables de personas que quedan paraplégicas o tetraplégicas, que llegan a los 300, 400 ó 500 millones de pesetas para poder garantizar en un momento determinado cualquier clase de eventualidades. Nos gustaría saber si en alguna medida hay una coordinación entre la Dirección General de Seguros y la propia Dirección General de Tráfico para que podamos tener estadísticas sobre cuál es el coste económico que está suponiendo este azote de lo que hemos dado en llamar sociedades más desarrolladas.

En todo caso, sí vamos percibiendo, por lo menos desde Izquierda Unida-Iniciativa por Cataluña, en la medida en que hemos podido estudiarlo, que, pese a todas las medidas que se tomen por la Inspección Técnica de

Vehículos, hay un aumento —quizá por la propia situación económica, por el encarecimiento de los vehículos— en el parque de vehículos en malas condiciones. A lo mejor esto también tiene relación con las noticias que leemos cada día de una posible paralización en las ventas de vehículos, en lo que se llama reposición de toda esta maquinaria. Esto es muy preocupante, porque a lo mejor resulta que obliga a que no solamente la Inspección Técnica de Vehículos tenga que aconsejar en algunos momentos determinadas reparaciones, sino que haya que empezar a proceder ya al auténtico precintado y de una forma bastante más rigurosa.

Asimismo —y supongo que la Dirección General de Tráfico también tiene conocimiento de ello— se ha producido el aumento de vehículos ya incluso sin el seguro obligatorio. Basta pedir al Consejo General del Poder Judicial y a la Inspección de Tribunales que dé cuenta de cuántos son los asuntos en los que en los juzgados se observa la intervención de vehículos que no tienen siquiera el seguro obligatorio, con lo que ello supone ya que en la mayoría de los casos tiene un alto porcentaje de facilitación de accidentes, porque la obsolescencia del vehículo suele ir unida a esas condiciones en que no compensa pagar una determinada prima, suele haber una cierta relación.

También me gustaría saber, porque creo que también se estará estudiando, en qué medida puede haber contribuido a una situación —aunque celebremos que haya una tendencia decreciente— de agravamiento de la siniestralidad el tratamiento procesal, es decir la despenalización de determinadas conductas, cual es, entre otras, la conducción de vehículos sin la autorización administrativa; conste que no estamos pidiendo con ello que se exacerbe una medida represiva y pensamos que coincidimos todos en la mínima intervención del Derecho Penal en estos temas; pero también me gustaría saber en qué medida esa cierta permisividad ha venido a incrementar el número de los accidentes.

Creemos que también hay una relación importante —sin hacer de ello una crítica de la situación de nuestras carreteras, que es la que es, y supongo que todos deseamos mejorarla— en cuanto a las características o a los avances tecnológicos de los nuevos vehículos. No parece muy coherente que en una determinada situación, como la que se tiene para el tráfico vial, se esté produciendo una actitud, no vamos a llamarla de ignorancia pero sí quizá de una cierta pasividad, de ir permitiendo cada vez un mayor cubillaje, un mayor alcance de velocidad, y luego, además, como la limitación de velocidad no podemos decir que sea respetada, tiene que traer estas consecuencias.

Sobre todo esto no le hacemos reproche alguno, señor Director General. Lo que sí le pedimos, para no quedarnos encerrados en las estadísticas habituales, que son necesarias, es ver si podemos ir extendiendo estas estadísticas para ir conociendo el problema con mucha mayor profundidad; para ver si en ese conocimiento más generalizado del problema somos capaces de ir

aportando unos y otros las soluciones que puedan conducir a que la situación —nunca habrá una óptima— sea la más favorable en comparación con la de los países de nuestro entorno, y, por descontado, contando con que en esta clase de conflictividades, por mucha que sea la voluntad del Estado y de los servicios públicos en tratar de corregir ciertas consecuencias, si efectivamente el sentido de responsabilidad de los ciudadanos no se exacerba hasta sus últimas consecuencias, tanto en éste como en otros temas, es absurdo estar volcando la atención en críticas hacia los poderes públicos cuando realmente quizá el problema es que había que reflejarlo mucho más en una crítica y una autocrítica muy seria hacia los propios comportamientos sociales.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Varela.

El señor **VARELA FLORES**: Señor Presidente, al fijar la postura del Grupo Socialista quiero, en primer lugar, saludar al señor Director General de Tráfico y transmitirle el interés que para nuestro Grupo tienen las informaciones que en cada momento nos presenta, acompañadas de las oportunas valoraciones que contribuyen en gran medida a formar opinión en un tema tan importante como es la lucha contra la siniestralidad, ese fenómeno desgraciado que acompaña irremediablemente a la motorización masiva de las sociedades de nuestro tiempo y que muy a menudo nos parece absurdo e injustificado, rechazando la idea de que el progreso, el desarrollo económico, el avance tecnológico tengan que ir necesariamente acompañados de un alto precio en vidas humanas; incapacidades de todo tipo, sufrimiento humano en definitiva, además del coste económico que supone al conjunto de la sociedad.

Sin embargo, ningún país ha podido sustraerse a los efectos mencionados. Todos han tenido que enfrentarse al problema de la accidentalidad, yo diría más o menos tarde, porque en todas las soluciones propuestas para combatirla suceden siempre a la constatación de la generalización de los distintos tipos de accidentes y sus causas. Ello se debe a que el crecimiento de parque de vehículos automóviles, a un ritmo muy superior al de las infraestructuras idóneas para su uso, no es algo planificado por quienes tienen las responsabilidades de éstas, ni la emisión de permisos de conducir puede ser limitada en su número, ni, sobre todo, el comportamiento humano puede ser individualmente controlado de forma que garantice la seguridad de todos los usuarios.

Dicho esto, paso a poner de manifiesto la valoración que para el Grupo Socialista tuvo la evolución de la seguridad vial en España durante 1990, al hilo del texto de la solicitud de comparecencia que hoy se celebra, y que pudiera pensarse que queda un poco desfasada pero que cobra actualidad al coincidir exactamente con la valoración que nos merece tal evolución durante el presente año, casi ya finalizado, y en la esperanza de que las fechas próximas, no supongan un incremento

de los accidentes con respecto a otros años, a pesar de que no quepa un planteamiento mínimamente realista evitar esa triste nota navideña.

La valoración de ese período 1990/1991 no puede ser otra que muy positiva, no dudo en decirlo, ya que por primera vez en muchos años no sólo ha dejado de crecer el número de accidentes, el de muertos y el de heridos, sino que ha bajado significativamente. La pendiente de la curva en el gráfico de la evolución de la siniestralidad empieza a disminuir en el año 1988, hasta convertirse en negativa en el año 1990. Esto supone una puerta a la esperanza y la constatación de que la política que se ha llevado a cabo hasta la fecha, la que se está desarrollando ahora, es adecuada y es eficaz. No puede uno evitar la tentación de extrapolar los porcentajes de disminución de la accidentalidad a los siguientes años de la presente década y comprobar que en esta tendencia en el año 2000 España alcanzaría el objetivo que soñaba la Conferencia de Ministros de Transportes de la Comunidad Europea.

No obstante, la necesaria prudencia ante una materia que tantas veces escapa a las previsiones, sin causa que lo justifique, nos obliga a no ser triunfalistas en momento alguno. Pero pienso que es un buen momento el de su comparecencia ante esta Comisión, señor Director General, ya que con esos resultados no cabe otra cosa que considerar adecuadas las medidas aplicadas. Yo no quiero desaprovechar la oportunidad de transmitirle una felicitación sincera en nombre del Grupo Socialista. Lo está haciendo usted muy bien, y nos complace constatar que otros grupos parlamentarios comparten esta valoración, como ya han puesto de manifiesto en alguna otra ocasión.

Si tiene interés conocer y valorar lo ocurrido en años anteriores o lo que todavía tiene lugar en el presente, es para aprender de la experiencia y mejorar en lo posible las actuaciones. Por eso en el año 1992, a la vuelta de la esquina, se me antoja sumamente interesante conocer las medidas que piensan poner en práctica en el futuro inmediato y no únicamente porque 1992 sea un año nuevo y por ello tenga que tener la virtualidad de presentar la oportuna renovación del Plan Nacional de Seguridad Vial, sino porque, además, en este año deben ser considerados varios aspectos.

El primero de ellos es la celebración en torno a las tres concentraciones demográficas más importantes del país de acontecimientos que supondrán un traslado de personas extraordinario a lo largo de varios meses y de todo el país, lo que parece lógico que repercutirá negativamente en el número de accidentes, y serán también medidas extraordinarias las que deban impedir que este fenómeno se dispare, procurando que a pesar del mismo sigamos manteniendo la tendencia de los dos últimos años.

Otro aspecto lo constituyen los informes y las propuestas efectuadas por diferentes organismos y que serán, sin duda, una fuente de ideas a incluir en el nuevo plan de actuación de la Dirección General de Tráfico. Así, hay que citar la promulgación de directivas por par-

te de la Comunidad Europea; el informe del grupo de expertos presidido por el señor Gerondeau, o, más recientemente, el dictamen elaborado por el Senado, que se hace eco de los anteriores y cobra una importancia mayor, no sólo porque comparte con nosotros las tareas legislativas y de control al Gobierno, sino porque, además, sus propuestas aprobadas por unanimidad por los grupos parlamentarios han sido asumidas por el Gobierno, como ha manifestado el señor Ministro del Interior en esta Cámara hace tan sólo tres semanas. Conocer cuáles de estas propuestas asumidas van a ser puestas en práctica en el próximo año, cuáles deben esperar algún tiempo, y, sobre todo, cómo se irá configurando ese plan estratégico a realizar antes que finalice 1992, tiene un gran interés para el desarrollo de la tarea parlamentaria, ya que más importante que reunirnos para censurar o aplaudir actuaciones ya pasadas es poder colaborar activamente en esa lucha en que está empeñada esa Dirección General y otros departamentos por ella coordinados, impulsando así la acción del Gobierno con iniciativas realistas y concretas y sensibilizando a la opinión pública. A este respecto, el Director General ha sugerido a la Comisión especial del Senado —y ésta lo ha asumido— la necesidad de crear un marco social con ánimo de llevar a cabo una gran política de sensibilización del pueblo español; sensibilización sobre el lastre social que los accidentes de tráfico suponen para el país y como consecuencia de la elaboración previa del plan estratégico ya mencionado para reducir la siniestralidad.

Pues bien, este plan estratégico no debe demorarse en su elaboración, pero, entre tanto, la aplicación de medidas adecuadas recogidas en el plan de actuaciones de la Dirección General para 1992 debe de ser el elemento necesario que permita incidir en la reducción de la siniestralidad, que, como recientemente manifestó el Ministro de Obras Públicas y Transportes, con la puesta en servicio de importantes tramos de nuevas vías de circulación en el próximo año, contribuya decisivamente a alcanzar los niveles que hoy tienen sociedades más evolucionadas de la Comunidad Europea, y, con ello, al objetivo comunitario de reducir la accidentalidad en un 20 a un 30 por ciento en el horizonte del año 2000.

A todo ello le animamos, señor Director General, y sabe que cuenta con el apoyo del Grupo Socialista para seguir en esa misma línea de lucha eficaz, como es patente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General de Tráfico.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRAFICO** (Muñoz Medina): Realmente han sido muy dispares las intervenciones de los tres representantes de los grupos parlamentarios, por lo que voy a tratar de contestar uno a uno, precisamente para mantener una mínima coherencia.

Al señor Morano, en primer lugar, quisiera agradecerle, aparte de su permanente interés por la seguridad vial, el tono cordial y afectuoso con que ha iniciado su intervención, aunque después se haya manifestado de una manera crítica, como es lógico que así sea. Sabe que el sentimiento de afecto es recíproco. Por la misma razón, me voy a permitir tratar de aclararle una serie de cosas que creo que es conveniente hacer. En primer lugar, por supuesto, aunque sea una absoluta obviedad, debo decirle que no me tomo como una molestia el venir aquí, sino todo lo contrario; lo hago encantado, pues probablemente es una de las partes de mi trabajo que hago con más gusto, porque me impuse como una de las metas más claras de mi actividad como Director General tratar de trasladar a todo el mundo —y, por supuesto, el Parlamento es algo mucho más cualificado que todo el mundo— la gravedad del problema de la seguridad vial, problema que muchas veces se había enfocado desde la Dirección General por alguno de mis predecesores con una cierta visión apologética: sí, la situación es muy mala, pero ¿sabe lo que ocurre? Es decir, tratando de dar explicaciones, cuando yo creo que lo que tiene que hacer el Director General de Tráfico, fundamentalmente, es tratar de exteriorizar la gravedad de la situación y tratar de conseguir el máximo de esfuerzos en común, porque desde luego la seguridad vial no la va a arreglar nunca el más eficaz Director General de Tráfico que se pueda imaginar, y que probablemente no es el que en este momento les habla.

Tampoco estoy satisfecho en absoluto con los datos de accidentes registrados en España, señor Morano. He subrayado en más de una ocasión que este 3 por ciento un poco largo de disminución en el número de víctimas mortales me parece que nos abre un cierto camino a la esperanza, pero nada más. Probablemente tampoco me sentiría satisfecho aunque el descenso hubiera sido del 25 o del 30 por ciento, porque cuando estamos hablando de algo tan serio como vidas humanas, incluso aunque fuera marginal el número de muertos que se produjera al año, tendría que seguir siendo insatisfactorio para mí. Pero, además, insisto, en el caso concreto de España, cuando estamos hablando de un 3 por ciento, no puedo, en modo alguno, sentirme satisfecho sabiendo que hay países que, como bien ha subrayado S. S., han obtenido en algunos momentos resultados más espectaculares. Pero hay que tener en cuenta una cosa. España está en un momento muy peculiar, en el sentido de que todavía el parque automovilístico está en franco crecimiento, muy lejos de llegar a la estabilización en la que se han centrado los países más ricos de Europa. Estamos alrededor de un 60 por ciento de los niveles de motorización que nos son previsibles. Ello quiere decir que mientras esté creciendo el parque de una manera bastante acelerada, es mucho más difícil conseguir la estabilización e incluso la disminución de los accidentes. De hecho, si repasamos la historia de los niveles de seguridad vial de los distintos países europeos, veremos que cuando Alemania, por ejemplo, te-

nía un nivel de motorización similar al de España, tenía muchos peores resultados que hoy tiene España. Esto que digo de Alemania es predicable de la práctica totalidad de los países europeos, hasta el extremo de que no hace mucho, unos meses, en los pasillos de una reunión internacional —como ocurre tantas veces, en los pasillos es donde se cuecen las cosas más sustanciosas— el delegado de un país —como me lo dijo extraoficialmente me van a permitir que no diga su nombre—, de los que ya han llegado a niveles espectaculares de reducción de accidentes, me decía: No se quiebren la cabeza; ahora están terminando una red de vías de alta capacidad, no tiene que esperar más que una cosa, que una vez que esa red de carreteras esté terminada, el tráfico crezca lo suficiente como para producir un reequilibramiento entre la oferta de la carretera y la demanda de circulación, y los accidentes empezarán a bajar automáticamente, como ha ocurrido en toda Europa. Y otra cosa, en este momento, en España, el peso del tramo de edad comprendido entre los 18 y los 25 años, dentro de la pirámide de población, es suficientemente importante como para que sea mucho más difícil que descenden los accidentes. Cuando el porcentaje de jóvenes sea muy inferior, como es el tramo que sufre más accidentes —y eso va a ocurrir porque la evolución de la pirámide demográfica es sobradamente conocida en España—, automáticamente bajarán los accidentes.

Evidentemente, esta posición determinista que me planteaba aquel colega me parece una absoluta irresponsabilidad, es decir, vamos a esperar a que el tráfico reequilibre las cosas y vamos a esperar a que haya menos jóvenes para que haya menos accidentes. Me parece —repito— que sería de una irresponsabilidad absoluta y no lo hemos aceptado. Dentro de estos ámbitos en los que nos reunimos los más o menos homólogos europeos estas cosas se comentan coloquialmente, pero —repito— me parece inadmisibile. Prueba de que nos parece inadmisibile es que estamos tratando de conseguir —y lo estamos consiguiendo— que haya menos accidentes y menos víctimas. ¿Que el 3 por ciento es poco? Estoy totalmente de acuerdo con S. S. A mí me parece muy poco, pero por lo menos se ha roto una tendencia, porque íbamos creciendo sin parar. En el año 1989 la tendencia ya se desaceleró, pero llevamos dos años consecutivos que baja, porque celebro en este caso poder contradecirle, señor Morano, en el sentido de que 1991 está arrojando una tendencia prácticamente idéntica a la de 1990. Con datos cerrados exactamente a las veinticuatro horas del día de ayer y utilizando lo que en los foros internacionales se denomina el indicador rápido, porque no tenemos ahora información de todos los accidentes con víctimas, sino sólo de los accidentes mortales ocurridos en carretera y en travesías que no son vigiladas por policías locales, es decir, guardia civil de tráfico o policía autónoma vasca; repito, con datos cerrados a las veinticuatro horas del día de ayer o, si quiere, a las cero horas del día de hoy, tenemos, en lo que va de diciembre, que han descendido un 19,52 por ciento

los accidentes mortales y un 13,8 por ciento los muertos, y ello pese a que estamos en un período muy corto —de diecisiete días solamente— en el que los diecisiete muertos del accidente de Amorebieta pesan como una losa, estadísticamente hablando. Pese a eso —repito—, llevamos este descenso. Si lo miramos en el total acumulado del año, hasta las veinticuatro horas del día 17 de diciembre —repito—, estamos ante un descenso del 2,5 por ciento en accidentes mortales y del 3,6 en el número de muertos.

Es decir, es el segundo año consecutivo en que se da esta tendencia, modesta, e, insisto, no quiero hablar no ya de triunfalismo, sino ni siquiera de algo que pueda parecer mínimamente aceptación de esta realidad que es absolutamente tremenda, pero una cosa es que yo me sienta insatisfecho y otra que considere que no hay ese margen para la esperanza. Y no quiero ser yo quien diga si la valoración de la gestión y de los resultados debe ser positiva o negativa; para eso están, entre otros, la opinión pública y las Cámaras, que son las que deben de emitir su juicio. Pero alguna mejora objetiva se ha conseguido.

Lo que quiero decirles es que hay un dato que se maneja con relativa frecuencia, al hilo de estas consideraciones que estamos haciendo, que he aclarado varias veces, pero creo que es imprescindible hacerlo una más: no es exacto que España sea el peor país de la Comunidad, ni muchísimo menos. A la hora de hacer comparaciones internacionales, ocurre que se pueden utilizar distintos parámetros de comparación. Uno de ellos es el de muertos en función de los vehículos-kilómetros recorridos. Esto lo desaconsejan siempre expresamente todos los organismos internacionales, porque el índice de vehículos-kilómetros recorridos es una pura estimación, no es una realidad, que no se mide igual en todas las carreteras, porque no todas las carreteras tienen la misma responsabilidad en cuanto a su gestión. Entonces, los datos emanados de distintas comunidades autónomas son absolutamente imparables —no sé si existe la palabra; si no es así, lo lamento, pero es la que me ha salido con más fluidez—; no sé si estos datos son parables entre unas comunidades y otras; mejor dicho, afirmo que no lo son, y además hay países que en el índice de vehículos-kilómetros recorridos incluyen también los datos de zona urbana. Aunque yo de matemáticas sé muy poco, si resulta que el número de accidentes es más o menos el mismo o se considera con los mismos criterios en todos los países, pero la medición del otro elemento es completamente distinta, es evidente que nos está dando unas cifras que no son parables.

Se puede utilizar la cifra de número de víctimas mortales en relación con el parque, pero se mantiene habitualmente en los foros internacionales, especialmente en la CEMT, la Conferencia Europea de Ministros de Transportes, que éste es un dato inadecuado porque no refleja lo más importante, que es el daño social, y tampoco sirve para reflejar la eficacia de una política de seguridad vial porque todos los condicionantes demo-

gráficos, orográficos, de composición cualitativa del parque, de composición cualitativa del censo de conductores, etcétera, quedan tan alejados que no nos dan una pauta mínimamente aceptable. Por tanto, lo que siempre se recomienda en los foros internacionales es comparar número de muertos con la población, porque es lo que da la medida de esto que se ha dado en llamar el sufrimiento social. Y en este caso tengo que decir que España está en el mismo intervalo de países mucho más desarrollados y con mejor infraestructura, como pueden ser Bélgica o Francia, y desde luego, absolutamente alejada de países como Portugal o Grecia, si nos centramos en países comunitarios, y no digamos ya si estamos hablando de otros países europeos, como puede ser Yugoslavia, por ejemplo, o Turquía, que a estos efectos suele considerarse país europeo. Es decir, no es exacto que estemos en esa banda, y pobre consuelo sería para un Director General de Tráfico si dijera: como estamos como Bélgica, estamos encantados de la vida. No estamos encantados de la vida, y mientras que yo sea Director General de Tráfico, una parte importantísima de mis esfuerzos irá dirigida justamente a esto, a no minimizar en absoluto ni darle un enfoque apoloético a la realidad de la seguridad vial, sino a tratar de comunicar la gravedad a todos los poderes públicos y a la opinión pública también, porque soy absolutamente solidario con eso en lo que el Senado ha insistido tanto en su dictamen, como consecuencia de la Comisión a la que ya se ha hecho alguna referencia e intervenciones anteriores, cuando nos insta a un pacto social.

El señor Morano me ha pedido que haga una descripción un poco más exacta de lo que estamos haciendo y qué es lo que vamos a hacer. Yo en principio había preferido no extenderme en una exposición que me temo que puede ser de varias horas. Si la Cámara lo considera oportuno y la Presidencia también, yo no tendría inconveniente. Lo que sí puedo hacer es aportar la documentación necesaria para satisfacer el legítimo interés de S. S. por conocer con detalle en qué consiste la política de educación vial por parte de la Dirección General.

Puedo decirle que en el plan de actuaciones de la Dirección General de Tráfico, que sigue un esquema rigurosísimo y exigentísimo de gestión por objetivos, dentro de los seiscientos y pico que componen el plan de actuaciones, hay cerca de 200 que corresponden justamente al área de educación vial, y en donde están metidos, repito, programas tan concretos como la creación de material didáctico destinado a los niños, como programas para la formación del profesorado, en unos casos introduciéndolo como materia en las escuelas de formación del profesorado y, en otros, cursos de reciclaje para profesores que ya tienen los títulos. Hay concursos de distinto estilo con la finalidad de incentivar al profesorado y al alumnado. Es decir, es una gama tan amplísima que me llevaría una cantidad de tiempo de la que he creído que no debía hacer uso. Pero toda la documentación la remitiré a la Cámara, porque me

parece además de enorme interés que se conozca, como que se conozca la propia existencia en la ciudad de Salamanca de una unidad que hemos denominado el Centro Superior de Educación Vial —la Comisión senatorial tuvo ocasión de conocerla—, en la que un grupo joven pero expertísimo, probablemente uno de los más expertos de Europa, está produciendo un trabajo extraordinario —y lo digo con el legítimo orgullo de funcionario de la Dirección General de Tráfico que lleva muchos años en la casa y que contribuyó, antes de ser Director, a poner en marcha ese centro—, está siendo objeto de admiración por parte de muchísimas delegaciones extranjeras, que nos están pidiendo el material que se está produciendo allí para implantarlo en sus respectivos países, con las adaptaciones que puedan ser necesarias.

Es decir, es una gama amplísima, como lo es la que se está produciendo de actividades para mejorar los exámenes de conducir. Y tengo que decir que los exámenes de conducir en España no son peores, porque he detectado también esa inquietud no sólo en la exposición de hoy del señor Morano, sino también consultando el «Diario de Sesiones» para ver intervenciones tuyas anteriores; que la formación que se da a los futuros conductores no es peor que la que se imparte en cualquier país europeo, entre otras cosas porque estamos bebiendo de las mismas fuentes, del APC, el acuerdo europeo para permisos de conducir y de las dos directivas comunitarias aprobadas sobre ello. Por ejemplo, en un tema concreto en el que S. S. ha manifestado inquietud en otras ocasiones, que es en el de los reconocimientos físicos y psicofísicos, tengo que decir que España es pionera, porque la mayor parte de los países de Europa no están exigiendo estas constataciones. Además, en cuanto a otro planteamiento que ha hecho en alguna ocasión el señor Morano, los plazos de validez en España son de los más reducidos de toda Europa. En muchos países europeos es frequentísimo que el permiso de conducir no tenga caducidad en ningún caso y en otros casos sólo a partir de los 70 años. Sin embargo, nosotros, como máximo cada diez años, exigimos volver a constatar las condiciones físicas y psicofísicas.

Me ha hecho una serie de peticiones de fórmulas. Usted mismo reconoce que no existen fórmulas mágicas y a mí me gustaría que existieran. Lo que digo es que estamos trabajando de la misma manera que se ha hecho en todos los países europeos, porque también aquí hemos bebido de las mismas fuentes, del grupo sobre programas integrados de seguridad vial de la OCDE, y estamos haciendo lo mismo. Lo que ocurre es que España tiene peculiaridades y muchas; tiene, por ejemplo, como ha señalado el Diputado señor Varela, una inadecuación entre el incremento del parque y el forzosamente más lento crecimiento de la red de carreteras, que probablemente se reequilibrará en año y pico o dos años, pero que, hoy por hoy, es una disfunción. España es el país con la segunda orografía más difícil de toda Europa, y eso hace que esta configuración mon-

tañosa añada dificultades a la circulación. España prácticamente duplica su parque como consecuencia de las aportaciones de conductores extranjeros durante los meses de verano, lo cual también es una distorsión más para las comparaciones internacionales. Yo creo que hay un montón de peculiaridades, como puede ser, por ejemplo, ese envejecimiento del parque al que también ha aludido el señor Castellano, aunque realmente se está corrigiendo en parte desde la entrada en vigor de la ITV. Más peculiaridades las podemos tener en el hecho de que España se ha incorporado tarde al mundo de la automoción y, por tanto, quedan muchos conductores que aprendieron a conducir a los 45 años, que es una excelente edad para conducir, pero no es una buena edad para aprender. Todas estas peculiaridades configuran un entorno difícil sobre el que se está trabajando, y se está trabajando yo creo que con razonable imaginación y con un equipo enormemente compacto, que es el de la Dirección General de Tráfico, porque la ventaja que puede tener que el Director General sea funcionario de la casa desde hace 23 años es que todos nos conocemos, formamos un equipo muy homogéneo y nos entendemos tan maravillosamente que incluso este esquema al que antes me refería, gestión por objetivos, que es muy duro, se cumple con un rigor espléndido porque hay una absoluta identificación con los objetivos. Pero somos profundamente autocríticos. De hecho, en una reunión que tuvimos hace algo más de un año elaboramos un plan estratégico justamente basado en la insatisfacción que a nosotros nos producía nuestra gestión respecto de la demanda social de servicios relacionados con la seguridad vial. Es un plan muy ambicioso, sólo para la Dirección General de Tráfico, no tiene nada que ver con el plan estratégico que nos insta a hacer el Senado, del que hablaremos dentro de un momento, y estamos pendientes porque supone una expansión presupuestaria muy fuerte, los vientos presupuestarios este año no han sido precisamente favorables a ello, aunque sin embargo hay que reconocer una gran sensibilidad por parte del Ministerio de Economía y Hacienda, que ha permitido que el presupuesto de inversiones de la Dirección General tenga un incremento de una cierta importancia en un año que no es precisamente favorable a ello. Pero, ¿por qué? Por lo mismo que decía antes, porque cada vez está más clara la idea de que la seguridad vial y el tráfico como fenómeno social son realidades importantísimas, de las más importantes que están ocurriendo ahora en la sociedad española.

La parte de su intervención referente a autopistas, a puntos negros, a la red de carreteras secundarias, etcétera, me va a permitir que la deje sin contestar por una cuestión obvia de respeto a las competencias de otros Ministerios, incluso de otras administraciones, porque respecto a la red secundaria supongo que se refiere a la que está en manos de las diputaciones provinciales y, evidentemente, ahí sólo tenemos una labor permanente de incentivar, de tratar de sensibilizar sobre todo ello.

¿Discrepa de los efectos de la ley S. S.? Bien, lícito es opinar, no tengo que decirle. Yo doy una realidad objetiva, es el momento en el que empieza la inflexión de los datos, repito que yo nunca cometeré el error de atribuirlo en exclusiva, probablemente ni siquiera preponderantemente, pero alguna influencia ha tenido. Por tanto, respeto profundamente su opinión y no tengo nada que añadir a ello.

Finalmente, no sé muy bien a qué se refería con la situación que mencionaba de las carreteras, porque yo no creo haber hecho ningún comentario laudatorio sobre ello, sino que he puesto de manifiesto el hecho objetivo de que durante el año 1990 entraron en funcionamiento algunos nuevos tramos. No es que yo sea crítico con las carreteras, es que he mantenido siempre que aunque desde un punto de vista de la técnica, de análisis, de investigación de accidentes nos dé una preponderancia del factor humano en cuanto a la causalidad, sin embargo, he insistido paralelamente y con la misma intensidad en que una política mínimamente coherente y eficaz de seguridad vial tiene que poner el mismo acento, la misma efectividad de aportación de esfuerzos en todo lo que se refiere al factor humano, que a la vía y que al vehículo. Si no, desde luego, no tendremos nunca niveles de seguridad vial mínimamente aceptables.

Al señor Castellano quisiera agradecerle, en primer lugar, el enfoque que ha hecho de su intervención a la hora de valorar la realidad de la seguridad vial, y quisiera informarle de que el coste económico, efectivamente, es uno de los temas mal resueltos a la hora de valorar los accidentes. Se suele hablar, con un estudio superficial pero ingenioso que se hizo hace un par de años, de que los accidentes de tráfico le suponen al país una pérdida de un billón de pesetas. Es una estimación que puede ser cercana a la realidad, pero que no está muy constatada. Otros estudios apuntan a que es entre un 1,5 y un dos por ciento del producto interior bruto. Yo recuerdo un artículo francés en el que se decía que a Francia los accidentes de un año le costaban tanto como la pérdida de toda la producción siderúrgica. Lo que sí debo decirle es que en este momento hay un grupo en las Comunidades Europeas, el Cost-313, que está justamente haciendo un estudio sobre el coste social de los accidentes de tráfico, y que la parte española de este Cost está formada, con el carácter pluridisciplinario que el estudio requiere, por representantes, entre otros, de los que usted ha citado, de la Dirección General de Tráfico y del mundo del seguro, no sólo la Dirección General sino también las entidades aseguradoras.

Ha hecho S. S. una pregunta enormemente sugerente, casi una incitación, en relación con la influencia que haya podido tener la despenalización de determinadas figuras. Yo no estoy en condiciones de decir (porque una de las cosas que ocurren cuando se despenaliza una conducta es que se pierde información sobre ella) la influencia que haya podido tener en la seguridad vial la despenalización de los accidentes «leves» —digámoslo entre comillas— no estoy en condiciones de valorarlo,

pero los datos no apuntan a que haya podido tener una gran influencia. Sin embargo, hay una cosa a la que S. S. ha hecho referencia concreta y que es mucho más seria, y es que desde el momento en que se despenalizó la conducción sin permiso, sin habilitación administrativa para ello, en los cinco años siguientes el número de accidentes en los que se habían visto implicadas personas sin permiso de conducir se multiplicó por once, es decir, un 1.100 por ciento fue el incremento que sufrieron los accidentes con personas sin permiso. De ahí que nosotros, con vistas al trabajo que está realizando el Ministerio de Justicia sobre un nuevo Código Penal, hayamos elaborado un documento, sin pretensión de redacción, es decir, dejando la redacción a los expertos de dicho Ministerio, pero en el que hacemos nuestra propuesta de cómo, a nuestro juicio, deberían quedar reguladas en dicho Código Penal determinadas conductas, y también proponemos, entre otras cosas, que vuelva a tener un tratamiento penal la conducción sin permiso y algunas más que yo creo que no es ahora el momento de plantear.

Por último, también respecto de la intervención del señor Castellano, yo quisiera, aunque parezca que es una especie de contrasentido, discrepar un poquitín, en un pequeño porcentaje, de una afirmación que ha hecho respecto de la responsabilidad del individuo, en el sentido de que la Dirección General de Tráfico se siente —y quizá estoy tirando piedras contra mi propio tejado— profundamente partícipe de la responsabilidad del individuo. En el informe Gerondeau, al que se ha hecho alguna referencia, se dice también que una de las responsabilidades de las administraciones públicas no sólo es construir carreteras o mejorar los sistemas de señalización, sino también tratar de influir en la conducta de todos y cada uno de los conductores, pero comprendo que esto es muy difícil, porque hay que hacerlo por la vía de la educación, de la divulgación y de la sanción, ya que tampoco se puede ignorar el valor preventivo y pedagógico que tiene la sanción. Esa es una de las tareas a la que me gustaría poder dedicar más esfuerzo de todo tipo.

El problema es que muchas veces, cuando hablamos de divulgación, que en definitiva no es más que educación a través de medios de comunicación de masas, me recuerda aquella frase de Napoleón cuando decía que para ganar una guerra hacían falta tres cosas, que eran dinero, dinero y dinero. El problema es que en dos años hemos duplicado la inversión en divulgación, y aun así sigue siendo poquísimo. De ahí que tengamos que tener parcialmente abandonadas algunas campañas, por ejemplo una que sugirió en otra ocasión el señor Morano Masa de revisión obligatoria. Pero cuando tenemos tan poco dinero como el que tenemos, hemos de centrarnos en los cuatro o cinco puntos que son los que está demostrado cualitativa y cuantitativamente que tienen más peso en la seguridad vial, es decir, tenemos que centrarnos en el alcohol, en la velocidad, en el cinturón y en el casco, que son problemas específicos de los vehículos de dos ruedas, y en los problemas especí-

ficos de las fechas cruciales, como pueden ser puentes, desplazamientos masivos, Navidades, etcétera, y con eso se agota holgadisimamente toda nuestra capacidad inversora en materia de divulgación.

Respecto al señor Varela, lo primero que quisiera hacer es, con todo afecto, no aceptar su felicitación, y no es ningún ejercicio de falsa modestia, porque desde luego la humildad no es una de las virtudes que yo pueda tener. Lo que pasa es que cuando he hablado antes de un equipo compacto, homogéneo y profesionalizadísimo por parte de la Dirección General de Tráfico, que cuenta con el auxilio inestimable también de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, sería probablemente vanidoso por mi parte aceptarlo, y uno siempre tiene presente aquella frase de Marañón, cuando decía —referido al Conde Duque de Olivares— que la ambición y la soberbia pueden resultar trágicas, pero la vanidad siempre es ridícula, y nada más lejos de mí que poder caer en algo que se pueda parecer al ridículo. Creo sinceramente, y repito que no es falsa modestia, que hay un esfuerzo colectivo, pero insisto en lo que decía antes: aunque de verdad pudiéramos considerar que los resultados son un éxito, me parece que son esperanzadores, pero no satisfactorios, por las razones que he dicho antes.

Querría terminar respondiendo a algunas preguntas que ha hecho el señor Varela, en concreto lo que puede ser el marco de actuación en el año 1992. En primer lugar, efectivamente, los tres acontecimientos de 1992 suponen una alteración de las condiciones del tráfico en las tres ciudades en las que se van a desarrollar y en un entorno bastante amplio de las mismas. Aquí, aparte de hacer un esfuerzo informativo y divulgativo con campañas específicas en relación con los problemas que se generan en ellos, hemos hecho en los tres sitios unas inversiones en materia de elementos de control e información del tráfico muy importantes, que han ascendido en Sevilla a 10.000 millones de pesetas y en Madrid y Barcelona a 5.000 en cada una de estas dos ciudades. Hemos tratado de dotar a las tres ciudades de los complementos necesarios para el esfuerzo de infraestructuras que se estaba haciendo, por otra parte, para conseguir que, mediante una buena información sobre la realidad del tráfico, de los problemas que puedan plantearse, los usuarios estén en mejores condiciones de responder a ello.

Por lo demás, respecto al año 1992, quizá las novedades fundamentales también han ido surgiendo al hilo de las intervenciones. Por una parte, es la aprobación de ese plan estratégico que está incluido entre las recomendaciones del dictamen de la Comisión del Senado, y además tengo que decir que en el Pleno constitutivo del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, que tuvo lugar la semana pasada, se acordó, y el Pleno lo aprobó por unanimidad, que fuera el propio Consejo el que se encargara de la redacción de dicho plan, porque es el órgano justamente en el que están representados o del que forman parte todas las administraciones, los agentes sociales, incluso los ciudada-

nos, por así decirlo, a través de las organizaciones de consumidores y usuarios, y los automovilistas, específicamente a través del Real Automóvil Club de España. Repito, el marco en el que se va a desarrollar el plan estratégico, y así se aprobó en el Pleno, va a ser el Consejo, que además se responsabilizó en la misma reunión, a partir de ese plan estratégico, de trazar las bases necesarias para que el pacto social, que también forma parte de las recomendaciones del Senado, se lleve a efecto y le acompañe el éxito.

En este sentido, el pacto social para la seguridad vial llegará a ser una realidad y no una pura declaración de intenciones, y será posible en la medida en la que consigamos corresponsabilizar a toda la sociedad y los poderes públicos, por eso yo creo que el hecho de esta comparecencia, con todo lo que puede tener de petición de cuentas a la Administración sobre su actuación para seguir contribuyendo a la mayor sensibilidad de la sociedad, es enormemente positiva.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General de Tráfico, por su extensa información.

— **DE LA DIRECTORA GENERAL DE PROTECCION CIVIL, PARA INFORMAR SOBRE EL PASO DE MERCANCIAS ALTAMENTE PELIGROSAS A TRAVES DE LA CIUDAD DE CADIZ. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/001080)**

El señor **PRESIDENTE**: Comparecencia de la señora Directora General de Protección Civil, para informar sobre el paso de mercancías altamente peligrosas a través de la ciudad de Cádiz, a solicitud del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Tiene la palabra la señora Directora General de Protección Civil.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE PROTECCION CIVIL** (Bravo Castells): Señor Presidente, señorías, respecto a la pregunta del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya sobre el paso de mercancías altamente peligrosas por la ciudad de Cádiz, en primer lugar yo tendría que recordar a SS. SS. —aunque conocen perfectamente el tema, pero para entrar en situación— cuál es la competencia concreta de la Dirección General de Protección Civil en la materia que es la de que exista por parte de los Servicios de Protección Civil del Gobierno Civil de Cádiz un plan de actuación para el caso de que se produzca un accidente en el transporte de mercancías peligrosas, sobre todo cuando este accidente entra dentro de los supuestos de grave riesgo, catástrofe o calamidad pública que se definen en la Ley 2/1985 sobre la protección civil, y que son la materia específica de responsabilidad de la Administración central.

El plan de emergencia ante el posible accidente determinado por el paso de mercancías peligrosas por la

ciudad de Cádiz existe en el Gobierno Civil; existe también un plan de emergencia en el Ayuntamiento de Cádiz y la conexión entre ambos está garantizada, se ha estudiado y se ha discutido en múltiples comisiones conjuntas. Por tanto, puedo decir que a este respecto la responsabilidad y la competencia de la Dirección General en la materia está cubierta, y ofrezco toda la documentación precisa sobre el tema al Presidente de la Comisión de Justicia e Interior.

Respecto a la cuestión que ha ocasionado que se formule esta pregunta durante el mes de octubre, creo que tiene relación con el paso de camiones con tetracloruro de titanio, y el seguimiento que nosotros hemos hecho de las actuaciones tomadas, tanto por parte del Ayuntamiento de Cádiz como de la Junta del Puerto y del Gobierno Civil, nos permiten decir que se ha actuado teniendo en cuenta lo que es preciso priorizar en una situación como ésta que es la seguridad de los ciudadanos de Cádiz. Por tanto, después de toda una serie de reuniones entre estos tres organismos —Junta, Ayuntamiento y Gobierno Civil— y de las preceptivas consultas a la Comisión Nacional de Seguridad Vial, se llegó a la decisión de la suspensión cautelar del tráfico de estas mercancías por la ciudad de Cádiz y a que la mercancía en cuestión fuera desviada a la zona franca y al Bajo de la Cabezuela, con lo cual estas mercancías no tenían que atravesar la ciudad.

Por lo que nosotros sabemos, esta decisión se adoptó el día 10 de octubre en un pleno de la Junta del Puerto de Cádiz y es lo que está actualmente en vigor. Es decir, continúa esa suspensión cautelar y, por tanto no hay paso de mercancías por la ciudad de Cádiz.

Es todo lo que yo tengo que decir al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? **(Pausa.)**

En nombre del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Andréu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Quiero dar las gracias a la señora Directora General de Protección Civil por su comparecencia, que nosotros habíamos pedido en el mes de octubre, por lo que es lógico que se produzca este desfase de actuaciones. De igual manera que nosotros hemos pedido la comparecencia de quien creemos que tiene responsabilidad en el Gobierno sobre esta materia y, por tanto, de quien tiene las posibilidades administrativas de actuar en este caso, que, según entendemos, es usted y el Departamento que gestiona.

Lo cierto es que no es la primera vez que nosotros nos interesamos por el tema. Hace aproximadamente año y medio preguntamos sobre ello y prácticamente se nos negaba cualquier posibilidad de riesgo por los materiales que se transportaban a través de la ciudad de Cádiz. En ese caso incluso había materiales radioactivos que iban al depósito que existe en la provincia de Salamanca. Afortunadamente parece que han cambiado un poco los criterios que se dan en la Dirección General

de Protección Civil, y ahora sí se admite la peligrosidad, por lo que nos felicitamos.

Lo que pasa es que, según las noticias que nosotros teníamos, no existe un plan de seguridad vial que se pueda llamar de esa manera, y las medidas de protección que hasta ahora nosotros hemos conocido para el paso de mercancías —y recuerdo a SS. SS. que son mercancías que pasan a través de seis kilómetros aproximadamente por la ciudad de Cádiz sobre una población más o menos de 70.000 habitantes, porque por donde pasan esas mercancías es por los barrios más populares de Cádiz y con unas densidades de población enormes—, las medidas cautelares, decía, con las que hasta el momento han pasado esas mercancías yo me permito calificarlas de ridículas, es decir, con un coche delante y otro detrás han pasado camiones de tetracloruro de titanio enormes, que podrían ocasionar —ojalá nunca sucediera— cualquier tragedia irreversible. Y le repito que ello sin que exista un plan de seguridad vial que nosotros entendamos que merezca la pena llamarse así, porque no se puede decir que la seguridad se dé por ir con un «jeep» delante y un «jeep» detrás. **(El señor Vicepresidente, Valls García, ocupa la Presidencia.)**

Pero no sólo es eso, sino que nosotros también hemos detectado, y le podemos facilitar incluso fotografías si usted tiene interés, la existencia de tanques de tetracloruro de titanio en el puerto de Cádiz al alcance de cualquier persona, a los que se puede acceder sin ningún tipo de vigilancia, totalmente solos, y esto nos parece extraordinariamente grave.

Por tanto, nosotros consideramos que el plan al que usted hace referencia debería ser algo mucho más sólido y consistente de lo que hasta ahora existía, pero para nosotros el mejor plan es que eso que hasta ahora ha sido medida cautelar, hasta estos últimos meses, noviembre y diciembre, dejara de serlo y fueran medidas definitivas, porque tenemos miedo de que no sean medidas definitivas, y hemos oído desafortunadísimas declaraciones del Presidente de la Junta de Obras del Puerto, don Agustín Domínguez, por ejemplo, diciendo que no había peligro y que en algún momento se volverían a plantear transportes de esa naturaleza a través de la ciudad de Cádiz. Consideramos que esto es enormemente grave por todas las razones que le he expuesto anteriormente.

Por consiguiente considerando que además existen otras posibilidades de ataque, que usted misma ha mencionado en su intervención, que no son el puerto de Cádiz, porque necesariamente ello significa que tienen que pasar por estas zonas populosas, nosotros solicitamos a la Dirección General de Protección Civil que no sea ya medida cautelar el paso de mercancías peligrosas por la ciudad de Cádiz, sino que sea una medida absolutamente definitiva.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Valls García): Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Martínez.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, voy a intervenir brevemente para dejar constancia en esta Comisión y ante la Directora General de Protección Civil de la preocupación del Grupo Popular por el paso continuado de mercancías altamente peligrosas no sólo por la ciudad de Cádiz, sino por otras poblaciones de nuestra provincia y que, como se ha dicho ya aquí, pasan sin las debidas medidas de seguridad que garanticen a los ciudadanos que no corren ningún riesgo.

Como también se ha dicho aquí por el Diputado que me ha precedido en el uso de la palabra, son ya muchos los casos, tanto en el puerto de Algeciras como en la ciudad de Algeciras y en la ciudad de Cádiz, de mercancías altamente peligrosas que incluso pernoctan en aparcamientos que no tienen ninguna medida de seguridad. Esto ha sido denunciado por numerosos grupos sociales y económicos de Algeciras y de Cádiz, y parece ser que los responsables de las distintas administraciones lo único que hacen es negar la evidencia y decir que han tomado unas medidas cautelares que para nosotros no son suficientes, porque, como le decía antes, son numerosas las mercancías peligrosas que pasan por nuestra provincia. Los ciudadanos desconocen la importancia del peligro y la actuación que deben tener, ante los responsables de poner en marcha el plan, porque en ninguno de los casos, tanto en Algeciras como en la Bahía de Cádiz, existe un plan de seguridad integral, que sería necesario para que los ciudadanos conocieran, repito, cómo tendrían que actuar ellos de forma individual y de forma colectiva en caso de que se produjera un accidente.

Queremos dejar constancia de nuestra preocupación con esta intervención y pedirle, desde su responsabilidad, que haga lo necesario para que las distintas administraciones se pongan de acuerdo y planteen, de una vez por todas, un plan de seguridad integral para estas zonas de nuestra provincia que corren tan graves riesgos por el paso de mercancías peligrosas por nuestras carreteras y poblaciones. Y sé que usted conoce que no solamente existe el caso que hoy se denuncia aquí, sino que hay otros que pasan, pudiéramos decir, con nocturnidad y alevosía, por numerosos pueblos de nuestra provincia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Valls García): Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor García Espinosa.

El señor **GARCIA ESPINOSA**: Señor Presidente, voy a intervenir muy brevemente para hacer algún comentario sobre la comparecencia, que agradecemos, de doña Pilar Brabo.

En primer lugar, quiero decir que me parece una iniciativa plausible interesarse por este tipo de asuntos, pero quería dejar claro que no debemos contribuir a crear un clima de alarma social injustificada, o al menos desproporcionada, máxime cuando nos estamos refiriendo a productos que por muy aparatoso que sea su nombre (y al menos para mí muy distante de su co-

nocimiento) como es el tetracloruro de titanio que se acaba de mencionar, según los expertos y la catalogación de materias peligrosas que se hace por los organismos internacionales, fundamentalmente por la ONU, están calificados como de peligrosidad media. Por tanto, me parece plausible el interés de todos los grupos políticos por extremar estas medidas de seguridad, sin embargo, haría una llamada a no contribuir, repito, a crear un clima de alarma social en la ciudad de Cádiz que modestamente considero desproporcionado e injustificado.

En segundo lugar, como ha quedado patente en todas las intervenciones, hay una preocupación y una sensibilidad tanto por parte del Ayuntamiento de la ciudad como de la Junta del puerto, que acogiendo una propuesta del dicho Ayuntamiento ha suspendido cautelarmente el tráfico de este tipo de mercancías. Esperemos que haya una consolidación definitiva de esta clase de prohibiciones, puesto que le podría anunciar que en el pleno de la Junta del puerto de la Bahía de Cádiz, a celebrar el próximo día 27, se hará la adjudicación definitiva del estudio a una empresa solvente y rigurosa de qué tipo de mercancías peligrosas se debe suprimir su paso por la ciudad.

Quiero comentar también que esta suspensión cautelar de la Junta del puerto de Cádiz no ha sido una resolución unánime. Este es un tema contradictorio, no es un tema pacífico, ya que mientras esta suspensión cautelar tiene el apoyo del Ayuntamiento, por ejemplo, de determinados grupos ecologistas y de la propia Junta del puerto, no la tiene de la Asociación Profesional de Empresas de Actividades Marítimas, Apemar, que ha manifestado reiteradamente en los medios de comunicación, e incluso por escrito dirigido al Ayuntamiento y a la Junta del puerto, que considera poco serio y riguroso este tipo de suspensión cautelar. Es decir, la Asociación de Empresarios manifiesta por escrito que este tráfico de mercancías, que no considera peligroso, debe seguir su itinerario tal como está, y he de decir que el Presidente de esta Asociación de Empresarios es, a su vez, el portavoz del Partido Popular en el Ayuntamiento de la capital.

Por último, quiero decir que cualquier otro tipo de mercancías peligrosas está sujeto a su reglamentación correspondiente y hay creada una comisión técnica al efecto en el Gobierno Civil. También quiero manifestar nuestra satisfacción por los planes que Protección Civil tiene establecidos para solucionar cualquier tipo de emergencia. No obstante pediríamos a la señora Directora General, si es posible, que deje esa documentación a disposición de la Comisión para un estudio con mayor detenimiento.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Valls García): Tiene la palabra doña Pilar Brabo, Directora General de Protección Civil.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL** (Brabo Castells): Señor Presidente, seño-

rías, comparto la preocupación de todos ustedes por el tema del paso de mercancías peligrosas a través de la ciudad y de la provincia de Cádiz y, por supuesto, a través de todas las vías urbanas e interurbanas de nuestro país. En ese sentido, me congratulo de la sensibilidad de los Diputados al respecto.

También quiero decir, respecto a la intervención del representante del Grupo Parlamentario Socialista y subrayándola, que en cualquier caso la preocupación y la sensibilidad no nos deben hacer caer nunca en posiciones que podrían ser tan extremadas que nos hicieran bordear la demagogia. Todos sabemos que en una sociedad industrial es imposible ir al riesgo cero en el transporte de mercancías peligrosas, porque si lo hiciéramos tendríamos que empezar por suprimir desde el vehículo privado hasta el transporte de las bombonas de gas butano. Por tanto, el riesgo cero en el transporte de mercancías peligrosas es algo absolutamente absurdo. Existe un riesgo en el paso de mercancías que son peligrosas, pero que al mismo tiempo son absolutamente vitales y esenciales para el funcionamiento normal de nuestra comunidad y del conjunto de los ciudadanos. El problema es que ante esa inevitabilidad del paso existan unos planes —y ahí entra la función de esta Dirección General— de actuación para el caso de que se puedan producir accidentes.

Al mismo tiempo que existen esos planes, existen unos organismos —entre los cuales está Tráfico, está el Ministerio de Transportes, está también la Dirección de Protección Civil— para estudiar cuáles son las vías por las cuales el tráfico determina que sea menos probable que se produzcan accidentes. Y aquí existe también una responsabilidad importante de las administraciones locales, de los ayuntamientos, que son los que tienen que determinar tanto el tráfico a través de su término municipal como los horarios; y a veces los horarios son nocturnos por decisión de los propios ayuntamientos; no es que haya nocturnidad, es que por las noches hay menos tráfico y, por tanto, hay transportes que se realizan a esas horas.

Respecto al tema concreto de Cádiz, quiero decir que no han cambiado los criterios de esta Dirección General. El tetracloruro de titanio es lo que es, está clasificado como una sustancia corrosiva, y su peligrosidad es media. Pero es evidente que además de todas esas circunstancias hay que tener en cuenta también el grado de alarma social que se ha producido como resultado de una serie de informaciones en la prensa acerca de la peligrosidad del producto. (Rumores.) Y como el miedo es algo subjetivo, no se puede decir que sea objetivo y que sea un tema objetivable, cuando existe en una comunidad una sensación de preocupación...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Valls García): Un momento, señora Directora General. Rogaría a los señores comisionados que permitan a sus propios compañeros oír la respuesta de la Directora General.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL** (Brabo Castells): Muchas gracias, señor Presidente. Quiero decir que en función de ese clima social se ha adoptado la decisión de una suspensión cautelar y que, por supuesto, el que esa suspensión se convierta en definitiva no depende de la Dirección General de Protección Civil; la carga y descarga de mercancías en los puertos depende de la Junta del puerto y la determinación de si esas mercancías pasan o no por un lugar determinado depende del propio ayuntamiento. Por supuesto, a nosotros se nos consultará, nuestra opinión en las comisiones en las que estamos, y la daremos, pero no podemos adoptar la decisión de si una mercancía pasa o no a través de una ciudad determinada.

Quiero recordar a SS. SS. que todo el transporte de mercancías peligrosas está sujeto a una reglamentación muy estricta. España, precisamente por la gravedad del terrible accidente sucedido en Los Alfaques, en concreto en el año 1978, es uno de los países pioneros en la reglamentación sobre el tipo de documentación y de medidas que deben de llevar todos los transportistas de materias peligrosas.

Por supuesto, vuelvo a reiterar mi ofrecimiento de depositar en la Comisión todos los planes tanto de intervención como de emergencia al respecto. Agradezco de nuevo a SS. SS. su interés por el tema y estoy absolutamente disponible a contribuir, desde lo que es mi estricta esfera competencial, a resolver el problema concreto que en Cádiz se ha planteado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Directora General, por su comparecencia en esta Comisión.

Señorías, se me ha comunicado que todos los grupos parlamentarios están de acuerdo en que las dos comparecencias siguientes se realicen simultáneamente. ¿Interpreto el criterio de SS. SS.? (Pausa.) Muchísimas gracias.

— **DEL DIRECTOR GENERAL DE POLÍTICA INTERIOR Y PRESIDENTE DE LA COMISIÓN INTERMINISTERIAL ENCARGADA DE DIRIGIR Y SUPERVISAR EL PROCESO DE REGULARIZACIÓN DE INMIGRANTES, PARA INFORMAR EN RELACION CON EL INFORME-BALANCE DEL PROCESO DE REGULARIZACIÓN DE INMIGRANTES, DE LAS DENUNCIAS DE DETENCIONES E INTENTOS DE EXPULSION POR PARTE DE LA POLICIA EN LA PERSONA DE INMIGRANTES, ASI COMO DE LAS PRESUNTAS CORRUPCIONES EN EL CONSULADO DE MARRUECOS EN MADRID. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 212/001085)**

— **DEL DIRECTOR GENERAL DE MIGRACIONES, PARA INFORMAR EN RELACION CON EL INFORME-BALANCE DEL PROCESO DE REGULARIZACION DE INMIGRANTES, ASI COMO DE LAS MEDIDAS QUE HA TOMADO Y/O PIENSA TOMAR LA COMISION INTERMINISTERIAL ENCARGADA DE DIRIGIR Y SUPERVISAR EL PROCESO DE REGULARIZACION DE INMIGRANTES PARA RESOLVER LAS PRINCIPALES DIFICULTADES DE DICHO PROCESO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de Expediente 212/001086)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a los puntos 3 y 4 del orden del día: comparecencia del Director General de Política Interior y Presidente de la Comisión Interministerial encargada de dirigir y supervisar el proceso de regularización de inmigrantes, y comparecencia del Director del Instituto Español de Migración del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

En primer lugar, tiene la palabra el Director General de Política Interior.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE POLITICA INTERIOR** (Puig de la Bellacasa y Aguirre): Señorías, quisiera agradecer, en primer lugar, la oportunidad que se nos da de venir aquí a los responsables del Ministerio del Interior y del Ministerio de Trabajo que hemos estado encargados de desarrollar el acuerdo del Consejo de Ministros del pasado 7 de junio, que decidió la regularización de trabajadores extranjeros que se encontraban en situación irregular en España.

Antes de entrar en una valoración más global de lo que ha sido este proceso, quisiera darle los datos hasta el día de ayer. Como saben, se han recibido 132.934 solicitudes hasta el 10 de diciembre; se han resuelto ya 92.678 de estos expedientes, de los cuales lo han sido favorablemente 81.221, lo que significa el 87,6 del total de los presentados y examinados; negativamente, 7.440, que representan un 8,02 por ciento, y por diferentes razones ha habido 4.017 que han supuesto una baja en dichos expedientes, fundamentalmente por razón de ser ciudadanos de la Comunidad Económica Europea que a partir de 1 de enero de 1992 no van a necesitar permisos de trabajo y residencia, duplicados, etcétera.

Creo que sería interesante también destacar en esta comparecencia cuáles han sido las razones de estas 7.440 denegaciones, 1.622 han sido por antecedentes policiales y documentación falsa, 5.297 por entrada posterior al 15 de mayo, que, como saben ustedes era uno de los elementos que condicionaba la posibilidad de la regularización, y el resto por solicitudes erróneas.

Si hacemos una proyección sobre lo que nosotros preveemos que vamos a poder tener cerrado de todo el proceso a lo largo del mes de febrero o principios del mes de marzo, consideramos que de estas 132.934 solicitudes, en torno a 120.000 van a ser positivas, con lo cual

más de 120.000 ciudadanos extranjeros se van a ver acogidos a dicho acuerdo del Consejo de Ministros.

Yo creo que es interesante también destacar en esta Comisión la distribución de solicitudes por comunidades autónomas. Ha habido 40.029 en Cataluña, que es la primera Comunidad Autónoma por solicitudes; la segunda, Madrid, con un total de 39.825; la tercera Andalucía, con 14.487; la cuarta Murcia, con 6.170; la quinta Canarias, con 4.321; y la sexta Baleares, con 3.883. El resto ya son números menores, con lo cual se da claramente lo que nosotros ya considerábamos como la radiografía de la inmigración irregular en España, es decir, fundamentalmente en Madrid y Barcelona, en la costa mediterránea y en las islas. Por lo tanto, el análisis que se hacía en el documento que el Gobierno presentó al Congreso de los Diputados en el mes de diciembre se ha visto confirmado con las cifras que les acabo de dar.

La distribución de las solicitudes por nacionalidades creo que también es muy destacable, con una proyección que hacemos de las 132.000. Marruecos va a tener en torno a 60.000 regularizados, en concreto 59.750, que representa un 44,95 por ciento, es decir, casi un 45 por ciento, y después ya con números bastante menores, República Dominicana, la segunda, 8.710, un 6,55; la tercera Argentina, con 8.610, un 6,48 por ciento; Perú la cuarta, con 7.150; China la quinta, con 5.740; Filipinas con 4.240, y después una serie de países, como Polonia, Argelia, Chile, Colombia, Gambia, Uruguay, Brasil, Senegal, que configuran la gran mayoría de los extranjeros que van a ser regularizados.

Por lo tanto, yo creo que es enormemente destacable saber que el peso fundamental en este proceso lo tiene Marruecos, con cerca de 60.000 nuevos residentes con carta de trabajo y residencia, y después hay un peso también bastante significativo de ciudadanos de diferentes países sudamericanos, que van a estar en torno el 30 ó 35 por ciento del total.

Yo creo que sería interesante también para la Comisión conocer el nuevo mapa de la extranjería que se diseña en España a partir de este proceso, porque a 31 de diciembre de 1990 había en España 407.657 extranjeros, de los cuales el 59 por ciento eran ciudadanos de la Comunidad Económica Europea y el 40 por ciento de países extracomunitarios, y después del proceso de regularización pasa esta cifra a 540.000 extranjeros en España y se invierte la cifra Comunidad, extracomunidad. La Comunidad representará el 46,7 por ciento, mientras que ciudadanos extracomunitarios representarán el 53 por ciento del total.

Como dato significativo podríamos decir, por ejemplo, que Marruecos, que era el octavo país por número de residentes en España antes del proceso de regularización, con 16.655 residentes legales en nuestro país, pasa a ser el segundo, casi en la primera posición «ex aequo», con ciudadanos británicos, cerca de 80.000, residentes legales en nuestro país.

Yo creo que estos son los datos más significativos que nos hacen decir que los objetivos que se marcó el acuer-

do del Consejo de Ministros en nuestra opinión se han cumplido plenamente. Estos 133.000 extranjeros constituyen la gran mayoría de los que se encontraban en situación irregular en España y que han aprovechado esta oportunidad, que creo que todo el mundo ha calificado de amplia y de generosa, para, a partir de ahora, trabajar y vivir de una forma regular en España.

Esto, en opinión del Gobierno, ha sido posible por dos razones fundamentales. En primer lugar, por el amplio acuerdo político de las fuerzas parlamentarias, que se concretó en la proposición no de ley del pasado 9 de abril que instó al Gobierno a adoptar esta medida, y, en segundo lugar, por el apoyo social que el proceso ha tenido en el conjunto de los ciudadanos. Aquí hay un dato muy significativo, y es que el 92 por ciento de los regularizados van a serlo por cuenta ajena, lo cual quiere decir que hay un empleador español que le ha dado la carta de trabajo y de residencia. Esto yo creo que supone una movilización de la sociedad civil muy importantes para posibilitar justamente que estos ciudadanos afloraran en unas condiciones iguales al resto de los trabajadores de nuestro país.

Yo creo que las estimaciones sobre el número de extranjeros ilegales que el Gobierno comunicó al Parlamento en el mes de diciembre pasado se han confirmado después del proceso de regularización (como recordarán, en el documento del Gobierno se hablaba de una horquilla entre 90.000 y 170.000 extranjeros en situación irregular en España) y tenemos, por tanto, la convicción de que la gran mayoría de los extranjeros que se encontraban en situación irregular antes del 15 de mayo se van a poder integrar plenamente en la vida de nuestro país.

Yo quisiera destacar algunos aspectos del proceso de regularización que han sido interesantes. En primer lugar, creo que se ha caracterizado por una actitud enormemente activa por parte de la Administración, que ha mantenido constantes reuniones durante el proceso, asumiendo también constantes iniciativas de las diferentes organizaciones no gubernamentales y de los sindicatos. En ese sentido, quisiera destacar, por un lado, la importante labor desarrollada por los delegados del Gobierno y gobernadores civiles en todas las provincias, así como los directores provinciales de trabajo, que han mantenido decenas de reuniones durante el proceso con alcaldes, con empresarios, con las organizaciones no gubernamentales a nivel territorial y con los sindicatos. En segundo lugar, yo creo que también es destacable la campaña informativa que se ha realizado, con un presupuesto que ha superado los 120 millones de pesetas, en donde se ha hecho un esfuerzo en las provincias con mayor población extranjera. Se ha llevado a cabo, por ejemplo, la impresión de 370.000 trípticos en cuatro idiomas —castellano, francés, inglés y árabe—, ha habido inserción de cuñas radiofónicas en las principales emisoras, se ha habilitado también un número de teléfono gratuito para información de los propios inmigrantes, en el que ha habido más de 14.000 llamadas

durante el proceso, ha habido una edición de 50.000 carteles informativos, inserción de anuncios en la prensa nacional y local, etcétera.

Pienso que la necesidad de que el proceso fuese dirigido de una forma centralizada y con criterios armonizados por los diferentes ministerios se ha conseguido con la creación de la Comisión de Regularización, en donde participó el Ministerio de Asuntos Exteriores, el Ministerio de Asuntos Sociales, el Ministerio de Trabajo y el Ministerio del Interior. Esta Comisión ha mantenido 17 reuniones durante todo el proceso y ha hecho un seguimiento continuado de todos los problemas que iban surgiendo en función de las decenas de contactos que hemos mantenido a nivel institucional y a nivel personal con las organizaciones no gubernamentales y con los sindicatos. Por ejemplo, entre otros elementos de su trabajo, el Ministerio de Asuntos Exteriores, a instancias de esta Comisión, elaboró notas verbales por la Dirección General de Asuntos Consulares a todas nuestras embajadas y consulados, para que estuviesen informados en el extranjero de este proceso; se envió personalmente una carta a todos los solicitantes de asilo y refugio para comunicarles que podían acogerse al proceso, informándoles sobre sus posibilidades y, como decía antes, celebramos decenas de reuniones a nivel personal e institucional con las organizaciones no gubernamentales.

También tengo que decir, porque está en la pregunta que formulaba el Grupo de Izquierda Unida, que ha habido un cuidado exquisito para que la situación de irregularidad durante el proceso no condicionara la actitud de las Fuerzas de Seguridad del Estado, no condicionara este proceso de regularización, y en ese sentido yo destacaría la circular del Secretario de Estado de Seguridad, en la que se planteaba claramente la necesidad de diferenciar lo que el artículo 26.1 de la Ley de Extranjería determina como actividades delictivas, de las situaciones de irregularidad, para que en ningún momento, por una actitud, digamos, contradictoria de la propia Administración, se pudiera condicionar el acceso de estas personas al acuerdo de regularización.

Hay que decir, por ejemplo, que más generoso no se ha podido ser en el caso concreto de aquellas personas que estaban con decretos de expulsión pendientes. En estos momentos, para todas aquellas personas que han solicitado la regularización y que tenían un decreto de expulsión pendiente, se ha reenviado dicho expediente a la autoridad que dictó la expulsión, para que en el caso de que fuese debida única y exclusivamente a la situación de irregularidad, dicha expulsión sea revocada y esta persona pudiera ser regularizada. En este sentido, querría dar los datos que hay en este momento, que son bastante significativos. Tenemos una estimación de alrededor de 8.500 personas que están dentro del marco de decretos de expulsión. De ellos, 7.700 van a ser revocados, lo cual representa el 90,85 por ciento de los mismos, y un 9,15 por ciento van a ser confirmados, no por una razón de ilegalidad, sino por razones de delincuencia, prostitución, mendicidad, etcétera. Es

decir, todos los elementos diferentes que determina el artículo 26.1 de la Ley de Extranjería.

No entro en los aspectos laborales, que evidentemente va a desarrollar el Director General de Migraciones, pero quisiera también destacar la actuación desarrollada por la Administración frente a determinados casos de fraude, que han sido limitados durante el proceso, pero que los ha habido en diferentes provincias, y que gracias a la labor de una serie de actuaciones de los organismos policiales competentes hemos podido tener resultados que han impedido justamente que pudieran tener un volumen mayor.

Por último, para intentar ser lo más breve posible, quisiera subrayar que el proceso de regularización responde, como todos sabemos, a la voluntad de la sociedad española de integrar a los colectivos de extranjeros que ya residen y trabajan en nuestro país, pero dentro de una estrategia global de política migratoria que, al mismo tiempo que organice y que analice la inmigración legal, en función de la realidad de nuestro mercado de trabajo, refuerce nuestra capacidad de control al acceso a nuestro territorio y permita evitar los flujos desordenados de inmigración irregulares, que son fuente de tensiones y de desajustes de todo tipo y que son uno de los principales obstáculos en el camino hacia la integración social de los residentes extranjeros en situación legal en nuestro país.

Yo creo que en el marco de la proposición no de ley, que fijaba una serie de elementos fundamentales de lo que debería ser la política del Gobierno para los años 90, hemos dado un paso adelante en este proceso de regularización, un paso más. Evidentemente, se van a tener que potenciar los aspectos de integración y los aspectos de canalización de los flujos migratorios, pero creo que ha habido realmente un ejemplo de lo que puede ser una política solidaria, tanto del conjunto de las fuerzas parlamentarias como del conjunto de la sociedad española, que es para nosotros realmente un orgullo haberlo podido desarrollar.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Director del Instituto Español de Emigración.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE MIGRACIONES** (Aragón Bombín): Si me permiten, voy a hacer una corrección inicial. El Instituto Español de Emigración fue suprimido por un decreto del mes de noviembre pasado y la competencia corresponde a la Dirección General de Migraciones en estos momentos. Estas competencias, realmente, son las mismas que venía desarrollando, pero es un cambio no sólo semántico, sino que refleja y da cumplimiento a una de las recomendaciones de la proposición no de ley de crear en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social un órgano que se encargase del conjunto de los movimientos migratorios, y específicamente de la inmigración. No obstante, comprendo que en el momento en que se formuló esta comparecencia existía la Dirección General del Instituto Español de Emigración.

Quisiera completar, básicamente desde el punto de vista laboral o sociolaboral, la intervención anterior del Director General de Política Interior, y quiero anunciar también a las señoras y señores Diputados que hay una documentación disponible sobre los datos del proceso y la distinta configuración, lo hemos entregado a la Presidencia y está a disposición de SS. SS. para que puedan conocerlo y consultarlo.

Los objetivos que nos marcamos cuando se planteó este proceso eran dos. En primer lugar, que fuese eficaz, es decir, que acabase con la bolsa de irregularidad en su totalidad si era posible, o, en su caso, con el mayor número posible de irregulares que existiese en aquel momento. Todos somos conscientes de que el proceso de regularización abre unas expectativas y produce lo que hemos llamado alguna vez efectos perversos, al atraer a nuevas personas como consecuencia de dicho proceso y que pueden hallarse en situación irregular al final del mismo, pero que no pueden ser regularizados por no cumplir alguno de los requisitos, específicamente el de hallarse en España en el momento en que se establece el proceso de regularización.

Yo creo que si nos atenemos a todas las previsiones y a la impresión compartida por las personas y las instituciones, organizaciones no gubernamentales, sindicatos y asociaciones de inmigrantes, salvo pequeñas excepciones, el proceso sí ha sido eficaz.

El segundo objetivo es que fuese creíble, puesto que en relación con las personas que se encuentran en situación de irregularidad el principal obstáculo es convencerles de que la actuación de la Administración va a resultar favorable para ellos y no va a resultar perjudicial. Muchas veces se tiene la impresión de que una persona que está en situación de ilegalidad o en economía sumergida, cuanto más sumergida esté más segura se halla. Y este era un obstáculo verdaderamente difícil de salvar si no hubiésemos contado con el apoyo de estas organizaciones, especialmente sindicatos y ONG a las que me he referido con anterioridad.

En cuanto al planteamiento del proceso en sí, tengo que decirles que seguimos y analizamos con anterioridad procesos precedentes de regularización, el llevado a cabo en España en el año 1985-1986, los llevados a cabo en Francia en dos ocasiones, en Italia también en dos ocasiones y en Estados Unidos. Hemos contado con un informe de la OCDE comparando los distintos procesos y siguiendo las recomendaciones que se nos planteaban. Concretamente, eran cuatro los consejos o recomendaciones de la OCDE que hemos procurado seguir: que los requisitos a exigir fuesen simples y los documentos fáciles de obtener; que la decisión fuese centralizada, para evitar la aplicación de criterios diferentes; que el plazo fuese suficiente y no hubiese prórroga, y que se hiciese publicidad para darlo a conocer a los interesados.

Por la información de que ustedes disponen y que les ha facilitado el Director General de Política Interior, y la opinión pública a lo largo del proceso, creo que los cuatro requisitos se han cumplido estrictamente, y eso

no cabe duda que ha contribuido a que dicho proceso haya sido eficaz y haya alcanzado los objetivos que nos habíamos marcado.

Había también otra recomendación de la OCDE y de otras instancias que indicaba que se aprovechase el proceso de regularización para tener un conocimiento más profundo del perfil del inmigrante que llega a España, porque no cabe duda que los regularizados constituyen una cabeza de puente entre los inmigrantes regulares y los irregulares, de forma que el conocimiento de esta realidad tenía un gran interés para el presente, pero sobre todo de cara al futuro.

En este sentido estamos llevando a cabo, coincidiendo con la entrega de las tarjetas, una encuesta cualitativa a una de cada tres personas a las que se les entrega dicha tarjeta, por supuesto con carácter voluntario, sin ninguna repercusión, puesto que la tarjeta ya ha sido entregada, y guardando absolutamente todos los datos sobre su identificación personal. Pero los resultados sobre las primeras 500 encuestas que hemos analizados de forma estratégica entre las distintas provincias en las que se está haciendo, que son Madrid, Barcelona, Valencia, Murcia, Gerona, Málaga, Tenerife, Baleares, León y Cádiz, arrojan algunos datos ya interesantes. Por ejemplo, en cuanto a la fecha de entrada en España de este colectivo, el 89,44 por ciento lo ha hecho después de 1986, es decir, después del anterior proceso de regularización, y en su mayoría entre los años 1989 y 1990. De ellos, el 86,61 por ciento nunca ha dispuesto de permiso de trabajo, es decir, que ha entrado en España con otro motivo y, una vez aquí, es cuando ha comenzado a trabajar. Con relación al domicilio, viven mayoritariamente el 64,9 por ciento, solos o con familiares, y únicamente el 3,83 por ciento manifiesta vivir en infravivienda, es decir, en viviendas que no tienen luz o agua corriente. Sin duda se podrá cuestionar la sinceridad de algunas de estas contestaciones, pero evidentemente son significativas, en cuanto a tendencias, de que el problema del alojamiento, con ser importante, en estos momentos no constituye un problema numéricamente muy elevado.

Hay que añadir a esto que hay un porcentaje importante que son individuos que trabajan en el servicio doméstico, por tanto, se alojan en el domicilio del empleador, y que en algunas regiones, como Murcia, los empleadores facilitan alojamiento para trabajos del sector agrícola.

En cuanto a la situación familiar, el 58 por ciento tiene familiares a su cargo. De ellos, el 18 por ciento vive en España, y el 31 por ciento tiene familiares todavía en sus países de origen. Esto tiene trascendencia en cuanto a la previsible evolución de la inmigración, dado que la reagrupación familiar es un derecho y, en consecuencia, hemos de tenerlo en cuenta para las previsiones sobre la evolución de los flujos migratorios.

En conjunto, casi la mitad, es decir, el 41,72 por ciento de los inmigrantes regularizados, proyectan reagrupar a sus familiares por el orden de prelación siguiente: el 40 por ciento a su esposa, el 21 por ciento a sus herma-

nos, el 20 por ciento a sus padres y el 14 por ciento a sus hijos.

Respecto a niveles de integración social, el 50 por ciento es capaz de leer documentos en español y el 68,82 por ciento es capaz de mantener una conversación en nuestra lengua. Estos datos, que pueden ser significativos de una gran integración social en un país de inmigración muy reciente, hay que relacionarlos con el hecho de que un porcentaje importante, casi el 20 por ciento, son iberoamericanos, con los que la barrera lingüística no existe. Y, por otro lado, que un colectivo muy importante, sobre todo los magrebíes, marroquíes y argelinos, manifiestan o confiesan una gran facilidad para idiomas, puesto que no sólo indican que hablan o leen español, sino también inglés y francés, además de árabe como lengua materna.

En cuanto al proyecto migratorio, a veces se ha planteado el tópico de que España era un país de tránsito y que los inmigrantes estaban en España porque no podían pasar a otros países europeos. Esto se ha revelado como falso, en el sentido de que en el 95,44 por ciento de los casos España ha sido el país elegido para instalarse, y en el 85,13 por ciento ha sido el primer país de emigración.

Hay otro dato también significativo, y es que la entrada en España se produjo como turista en el 80,81 por ciento de los casos; en el cinco por ciento como estudiante; en el 12,36 por ciento varias, en las que englobamos visado para trabajar, solicitud de refugio y asilo, etcétera, y en el 2,03 por ciento otras, que es la forma caritativa de preguntarles si habían entrado de forma anómala, a través de puntos no fronterizos o a través de formas irregulares. Esto demuestra que estas formas o no se confiesan o en todo caso tienen una mayor trascendencia en la opinión pública de lo que corresponde numéricamente a su repercusión.

Por último, para no insistir demasiado en estos temas, y puesto que tienen ustedes la documentación preparada y a su disposición, en cuanto al proyecto migratorio, el 63,30 por ciento no tiene pensado retornar a su país, es decir, intentan instalarse definitivamente en España; solamente el 21,34 por ciento sí piensa regresar, y el 15 por ciento no se pronuncia en ningún sentido.

En resumen, el perfil del inmigrante regularizado sería el siguiente: predominantemente hombre, entre 20 y 35 años, cuyos familiares se encuentran todavía preferentemente en su país; que entró en España como turista en los últimos dos años; que vive en un piso o apartamento por cuyo alquiler paga un precio; que mayoritariamente, salvo en el caso de algunos asiáticos y algunos africanos, es capaz de mantener una conversación en español; que pensó en España como su primer y definitivo país de emigración; que trabaja habitualmente en el sector servicios y percibe alrededor de 100.000 pesetas al mes; que nunca ha tenido permiso de trabajo; que busca, y muchas veces consigue, un contrato escrito de trabajo; que no le gusta cambiar de sector de actividad, y que mayoritariamente proyecta instalarse definitivamente en España.

Quisiera terminar mi intervención indicando que, como consecuencia de esta interlocución constante que hemos venido manteniendo a través de la comisión «ad hoc» que ha supervisado el proceso de regularización, con reuniones específicas en algunos casos, y sobre todo con los sindicatos, hemos ido atendiendo y dando respuesta a las distintas situaciones específicas que se iban planteando. Así, por una instrucción de 8 de julio de este año, es decir, apenas un mes después de iniciado el proceso, se dictan instrucciones específicas sobre solicitudes de inmigrantes que participan en sucesivas campañas agrícolas. Atendíamos así la situación de aquellas personas que no podían presentar un contrato de trabajo por variar de empresario, incluso por variar de zona geográfica. En estos casos se contemplaba esta situación y se le daba una solución.

Asimismo, el 8 de agosto, hubo unas instrucciones específicas en relación con la venta ambulante. En el mes de septiembre, una circular conjunta de las Direcciones Generales del Instituto Español de Emigración y de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en relación con aquellos casos en que los empresarios no facilitaban contrato de trabajo, y la denuncia ante la Inspección o la autoridad laboral provocaba el despido.

En estas instrucciones se da valor a la visita de inspección, sin aviso previo, naturalmente, y el certificado o el acta de inspección se envía como documento para regularizar al inmigrante; porque aunque pudiera ser después objeto de despido por parte del empresario, una cosa era la relación laboral y otra era el proceso de regularización.

Por último, en noviembre, una instrucción conjunta con la Tesorería General de la Seguridad Social en virtud de la cual se permitiría el acta provisional para aquellas personas que hubiesen solicitado la regularización y todavía no hubiesen obtenido la tarjeta.

Estas han sido instrucciones concretas que han ido dando respuesta a las distintas situaciones que se nos venían planteando a lo largo del proceso.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (Pausa.)

Por parte del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra la señora Almeida.

La señora **ALMEIDA CASTRO**: Muchas gracias a los señores comparecientes porque nos han dado una visión, pero yo creo que faltan algunas cosas que es importante analizar.

Comparto algo de la alegría por la regularización de esos 133.000 extranjeros de los que llamaban ilegales, pero yo creo que esa alegría no es totalmente compartida cuando en este Congreso de los Diputados, en el mes de junio del año 1990, el propio Ministro del Interior, en su intervención hablada de 260.000 ciudadanos ilegales en nuestro país. Nosotros y otras organizaciones (ya Cáritas hizo otro informe) no nos diferenciamos mucho, rondamos los 300.000 extranjeros ilegales, con

lo cual nos parece que lo que habíamos intentado en ese consenso que se había hecho en el Congreso, que era acabar de una vez con esta situación de irregularidad y de ilegalidad, por lo menos no se ha conseguido casi en un 50 por ciento.

Estamos preocupados porque, además, creemos que no lo hemos hecho todo lo bien que se tenía que haber hecho. Y digo que no lo hemos hecho porque todos podemos intervenir, todos podemos ser vigilantes en este proceso, aunque la responsabilidad siempre la tienen las personas que mandan.

¿Qué ha pasado con la campaña? Quizá lo que pretendíamos era lo mismo que había pretendido, y nos lo ha dicho así, el Director del Instituto de Emigraciones, que, efectivamente, cuando pedimos la comparecencia no se había cambiado todavía. Nos ha dicho cuáles eran los requisitos que se han pedido en otros países de acuerdo con esto: preguntas simples, documentos fáciles, plazos suficientes, no ampliación e información; pero nosotros creemos que no ha sido tan sencillo. En primer lugar ha habido errores que han determinado en gran parte el proceso de regularización. La acumulación de personas que presentaban las solicitudes y que se produjo en los primeros tiempos, luego fueron paliados. Pero quizá se le ha olvidado decir al primer compareciente cuándo se mandó la circular en la que se intentó educar un poco a las Fuerzas de Seguridad de que no miraran con cara de delincuencia a estas personas aplicando la Ley de Extranjería, sino con opciones de pedir, porque los primeros incidentes de detención de personas que acudían a regularizar su situación provocó la desconfianza y el miedo entre todos aquellos que estaban pendientes del proceso.

En segundo lugar, porque, efectivamente, la campaña institucional, que era la que debía determinar la información, porque ya habíamos vivido los efectos negativos de la no información de la campaña que se hizo de la Ley de Extranjería, empezó tarde, ya que los carteles no empezaron a ponerse hasta el mes de noviembre. Hubo una falta de información quizá debido a la burocracia y a la Administración que no esperaba que esto se hiciera en junio, cuando empieza el verano y se comenzó a informar cuando quedaba poco tiempo.

Además, en el perfil que nos ha hecho del trabajador que se ha regularizado y que lo hemos leído —y pedimos a la Mesa que se hagan fotocopias de esa documentación porque es importante—, en lo que recogió la prensa de ese perfil, y que se ha confirmado en esta Comisión, se dice que el 92 por ciento habían conseguido contratos de trabajo por cuenta ajena y que ganaban cien mil pesetas de salario. ¿Tienen conciencia ambos comparecientes de que ese sea el 92 por ciento de la inmigración ilegal que tenemos en nuestro país?

Yo estoy segura que hay bastantes de los que no ganan cien mil pesetas al mes, de los que no ha obtenido contrato de trabajo porque no se lo da su empresario, que no se han regularizado. Y no lo han hecho porque ha habido por parte de la Administración algunos errores que se han intentado incluso obviar por estas orga-

nizaciones. Por ejemplo, no había un criterio unitario entre distintas organizaciones, entre distintas administraciones. En unos sitios prohibían la presentación de papeles si no era con contrato de trabajo, en otros obligaban, como se ha dicho, a denunciar a la Inspección, y no en todos los sitios la Inspección funciona con rapidez. Además, está el hecho de pensar que esa denuncia le podía significar el despido, y no haberlo hecho al revés, que la presentación de los papeles en el proceso de regularización fuera lo que luego determinara la Inspección y no previamente. Así se ha conseguido que mucha gente no denuncie ante el miedo, porque ¿de qué le vale que usted le regularice, si se queda sin comer? No lo hacen y prefieren quedarse como están.

También está el caso de los que están en la prostitución. A mí, como comprenderá, no me gusta nada que todas las dominicanas que están por ahí se dediquen a la prostitución. Pero en un país donde no tienes permiso de trabajo, donde no has tenido la opción de trabajar, muchas se han apuntado, y desgraciadamente las mujeres tenemos dos salidas: servicio doméstico o servicio particular del cliente. Esa es una realidad que no indica un concepto delictivo, sino una falta de opción a montones de mujeres en situación irregular que ha sido hoy denunciado.

Otra de las cuestiones con la que nos hemos encontrado dentro de este sector es que ha habido datos que han influido negativamente. Quizá ustedes no han contestado a la pregunta porque no era el motivo de la comparecencia, y es la denuncia del tema ocurrido con el consulado de Marruecos. ¿Qué ha pasado con el Consulado de Marruecos? Efectivamente, daba documentación. ¿Qué pasa ahora? Que aquellas personas que podían intentar conseguir, como fuera, una documentación de trabajo, allí han ido. A lo mejor han pagado porque han querido regularizarse y no veían otro camino par poderlo hacer. Y todas esas personas, que son víctimas de una corrupción, ahora son expulsados porque no se les atiende su solicitud de regularización. Yo ya sé que son cómplices de Marruecos, pero son cómplices distintos. El consulado para sacarles dinero y aprovecharse de la miseria es el culpable, y los otros dan el dinero para ver si, aunque les perjudique, se pueden quedar trabajando en el país donde viven.

Todo esto hace que en este proceso haya muchísimas situaciones que no comparta. Ayer teníamos la dificultad de que en el primer orden del día de la Comisión se había visto puesto la posibilidad de estudiar una proposición no de ley que hemos presentado para que se amplíe el plazo. Han entrado todas las que quedaban pendientes para este año viejo, y nos han dejado esa para el año nuevo, con lo cual hasta febrero o marzo no podrán decirnos si se puede ampliar dicho plazo.

Pero todo esto que he expuesto no lo ha dicho sólo este Grupo. Usted sabe que desde que ha terminado el proceso ha habido manifestaciones, hay organizaciones no gubernamentales que están preocupados por este tema y deduzco que tienen algo de razón, primero, por-

que entre la cifra dada por el Ministro del Interior y la dada hoy aquí como regular hay diferencias; segundo, por la irrealidad que, a nuestro juicio, indica que el 92 por ciento de los legalizados sean los que tienen un contrato por cuenta ajena. Porque el terrible problema que tenemos es que les ha sido imposible a muchos de ellos conseguir que sus propios patronos les den algo, ya que no es sólo la legalidad de los ilegales, sino que los ilegales son también los patronos. Y un patrono no se hace ilegal de forma voluntaria para legalizar a sus trabajadores.

Por lo tanto, vamos a seguir teniendo problemas cuando lo que queríamos era haber terminado con ellos. Y no vamos a terminar con ellos lo sé, porque hay muchas solicitudes que se van a devolver, ya nos los han dicho, porque han venido después del 15 de junio, y esto va a ser la pescadilla que se muerde la cola. Tenemos que hacer una política de emigración clara y decir: Los que pueden entrar son estos; los vamos a atender así; vamos a poner escuelas para sus hijos; vamos a educarlos; etcétera, porque, si no, cada vez vamos a tener más ilegales.

¿Vamos a poner un parapeto a todo el que quiera venir? Porque si ponemos ese parapeto se nos cuelan por donde se quite, y es un derecho legítimo. Es decir, hagamos una política clara de solidaridad de emigración y no de repulsa por todos los problemas sociales que comprende. Nosotros hemos sido un país no deseable, al revés, lo que deseábamos muchos era tener que irnos a otro sitio para poder trabajar. Hemos sido un país de emigrantes y no de inmigrantes y no hemos tenido política cultural, ni política social, ni política de inmigración. Hemos luchado para que atiendan bien a nuestros españoles fuera, pero no nos hemos preocupado de atenderlos aquí. Ahora no sé cómo ocurre, pero parece que somos atractivos con respecto a otros países y hay gente que quiere venir aquí, y esa gente tiene que encontrar algo más que parapetos. Yo creo que entre no poner el parapeto y hacer una legislación, se han producido otra serie de irregularidades.

Por eso, nuestro Grupo, aunque ahora no lo estemos viendo como comparecencia, cree que no se ha conseguido lo que queríamos. Y no lo hemos conseguido por dos razones, una de ellas porque no se ha dado la información. Se ha hablado de los trípticos en otros idiomas, pero los carteles no iban en otros idiomas; las informaciones no iban en otros idiomas; los impresos no iban en otros idiomas.

A veces nos hemos planteado también el tema de las colas. A esta Diputada se le ocurrió ir a las colas en Cristino Martos, y allí hay corrupciones: algunos han vendido un numerito, por tanto, el que ha hecho el negocio ilegal ha sido también en las colas, como ocurre siempre. El servicio ha sido espantoso, al no haber tenido previstos muchísimos más lugares para poder presentar las solicitudes, para poder tener una garantía y que la gente sintiera lo que usted ha dicho, que la van a proteger y no que la van a descubrir. Yo creo que todavía hay una gran parte, sobre todo los que no les han que-

rido dar contrato, que pensaban que les iban a descubrir en vez de a legalizar.

Esos errores seguimos planteándolos porque ha habido una mala información de partida, cuando el consenso político que habíamos alcanzado aquí es arreglar de una vez la situación de los ilegales, aunque fuera con una especie de amnistía mental de la Administración, no una amnistía escrita. Yo creo que se ha amnistiado a los que han tenido la suerte de tener un contrato, pero los que tienen la desgracia de seguir en la explotación de la economía sumergida no han salido legalizados en esta situación.

Deberíamos intentar, de alguna manera alcanzar un acuerdo para valorar esa cifra que da el Ministerio del Interior de ilegales reales, con los legalizados; los que no tenían contrato, con los que sabemos que están trabajando aquí, para así poder establecer un nuevo plazo o alguna forma para solucionar esta situación. Yo creo que, de otra forma, no habremos conseguido nada.

No le voy a hablar de la manifestación del otro día, de que sean más o menos numerosas las quejas, los manifiestos que han salido en la prensa, las denuncias de mujeres inmigrantes sobre cuál ha sido su situación, precisamente por esa falta de mundo legal en que apoyarse. Pero después de eso, las expulsiones que están anunciadas, ¿consecuencia de qué van a ser? ¿De no haber presentado los papeles aunque estuvieran aquí? ¿De no haber tenido posibilidad de que los patrones les hagan el contrato? ¿De no haber atendido a la burocracia o de haber exigido el derecho a quedarse aquí porque ya estaban?

Esas son las preguntas que nos hacemos, y debido a ellas creemos que el proceso no ha dado todo el fruto que debería.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Jordano.

El señor **JORDANO SALINAS**: Evidentemente, cuando se trata de valorar un proceso como el que se ha producido en estos últimos meses, hay que partir del universo al que se dirigían las medidas, y ahí, nos encontramos con el primer obstáculo, que es fundamental para valorarlo: la estimación exacta de los no acogidos al proceso, la estimación exacta de quiénes son, cuál es el número de los inmigrantes ilegales ahora mismo en nuestro país.

El marco legal en que nos movemos, el marco constitucional, el marco de respeto amplio al derecho del extranjero, el marco de la propia Ley de Extranjería, concretan una serie de derechos para los extranjeros que, evidentemente, es una lista equiparable a la de cualquier otro ciudadano español —son pocas las limitaciones—, pero también es cierto que en los últimos años ha cambiado el escenario, sobre todo desde el punto de vista legal, con nuestra integración en la Comunidad Económica Europea, con el rápido avance de la unión europea, con la desaparición de las fronteras interiores y, por tanto, al movernos ya en un esce-

nario mucho más amplio que el de nuestro propio contorno geográfico. Nos convertimos en frontera de una parte de Europa, y probablemente haya otros países en el continente que se planteen si se les va a exigir a países de Centroeuropa que constituyan una frontera o un filtro firme hacia inmigraciones de países del Este. Por eso probablemente se va a exigir a España que constituya una frontera firme para migraciones desde el Sur.

Hay un planteamiento que nos preocupa, porque si bien, en España, en los medios de comunicación se destacan excesivamente lo que son, a lo mejor, anécdotas que yo no me atrevería a calificar de actitud xenófoba de los españoles hacia los extranjeros o de rechazo frontal de los extranjeros, sí es cierto que en una serie de países europeos se va produciendo una situación cada vez más alarmante de rechazo frontal hacia el extranjero, de un rechazo ya no sólo ideológico, sino un rechazo físico, de agresión. Ha habido determinados fenómenos bastante preocupantes.

Para nosotros, este proceso de regularización pasa porque el extranjero que venga a España se acoga a la ley, pueda entrar por un puesto fronterizo. En este punto habría que decir que no parece creíble que sólo el dos por ciento de los extranjeros ilegales haya entrado por una vía ilegal, normalmente por el mar, puesto que no concuerda con la publicación de noticias sobre accidentes, sobre todo en la costa de Andalucía, y detenciones practicadas en la misma costa andaluza, que parece que son un número bastante considerable. Y si es considerable el número de detenciones, debe suponerse que la eficacia policial no logra llegar a cubrir o a impermeabilizar la frontera y, por tanto, debe haber también una serie de entradas.

Pero nos preocupa, sobre todo, el que el Centro de Investigaciones Sociológicas llegue a estimar que un diez por ciento de los españoles votarían a un partido racista. Probablemente esto sea así porque estamos convirtiendo, a lo mejor, en un problema de gobierno o en un asunto de gobierno lo que, desde nuestra integración en la Comunidad Económica Europea y desde el diseño de otro mapa diferente, es realmente un problema, un asunto de Estado. Quizá el intercambio de información con todos los grupos políticos, la colaboración de todos los grupos políticos debe ser mucho mayor de lo que ha sido hasta ahora. Las conclusiones a que se ha llegado después del estudio deben extraerse con una base estadística más amplia o más rigurosa, para que tengamos una información adecuada y evitemos la aparición de un fenómeno que tenemos que rechazar frontalmente, que es la repulsa al extranjero por el solo hecho de serlo.

Probablemente, cuando nos movemos con cifras, con estadísticas, hacemos la apreciación de un proceso sólo en base de datos estadísticos o quizá también en base a querer llevar razón con las bases que se sentaron previamente y tratar de que las estimaciones previas se vean reflejadas en lo que luego es la realidad, y nos estamos olvidando de un problema humano en dos sen-

tidos, tanto el del propio inmigrante ilegal como el problema humano de las mutaciones sociológicas que se pueden producir en nuestro territorio para rechazarlo. Esta ha sido tierra de inmigrantes y, por tanto, la sensación global es de acogida favorable, un poco por reaccionar contra ese rechazo que sufrieron muchos españoles en su emigración a Europa.

Pienso que en el nuevo marco de la unión europea esa facilidad de intercambio de información va a permitir que podamos aplicar la ley con rigor en el sentido de exigir la carencia de antecedentes penales —y, por supuesto, me estoy refiriendo a antecedentes penales criminales, no a antecedentes penales por legislaciones políticas contrarias a los derechos humanos—, la exigencia de un contrato de trabajo, de una relación estable. Es evidente que en una situación de paro como la española no podemos pretender aumentar artificialmente el número de parados. Hay que extremar un poco el celo en el sentido de que se cumplan las normas tal como están y que, por tanto, la entrada sea para cubrir espacios laborales no deseados mayoritariamente por los españoles o en los que haya un margen de desocupación suficiente, creemos que es generosa la apreciación de medios económicos, porque se puede jugar con medios económicos o se puede jugar con la existencia de ese contrato de trabajo, con lo cual no estamos adoptando una actitud de rechazo hacia el que viene. Pero lo que sí tenemos que tener claro es que la inmigración ilegal va a generar situaciones de perjuicio para otros trabajadores, de perjuicio para otros empresarios, y que quien se mueve en la ilegalidad, contrata ilegalmente y se mueve en la economía sumergida es evidente que no lo hace para pagar unos salarios más altos que los del convenio, sino precisamente para todo lo contrario y ahorrar en costes laborales. Por tanto, ahí sí tenemos que ser extremadamente rigurosos y probablemente sea una labor global, en la que tengan que participar más departamento ministerial y estar más coordinado para que sea efectiva. Un solo inspector de trabajo, aunque vaya a buscar inmigrantes o contrataciones ilegales, difícilmente va a poder realizar su trabajo si no hay una correlación con otras administraciones que le permita un trabajo más eficaz.

Esta exigencia no la hacemos desde el punto de vista de cambiar lo que ha sido la tradición política española; no la hacemos desde el punto de vista de cambiar esa sensación global de buena acogida hacia el extranjero, de buena valoración del extranjero, de que no haya existido tradicionalmente un rechazo al extranjero; más bien creemos que esta exigencia legal va a permitir que no aparezcan tendencias perniciosas en la sociedad española y que, anticipándonos a situaciones que ya han sufrido otros países, logremos que esas tendencias perniciosas en determinadas sociedades europeas no aparezcan, repito, en modo alguno, en la sociedad española.

Por todo ello pediría a ambos Directores Generales que hagan una proyección de futuro, por el cambio de

escenario en que nos vamos a mover; que hagan también una valoración no de lo que se ha establecido como coordinación con otras administraciones, sino de las coordinaciones que sean necesarias en el futuro entre esas administraciones para hacer mucho más eficaz el proceso y que, por supuesto, haya siempre una consideración, una carga humana en las apreciaciones que se hagan sobre emigraciones y sobre inmigraciones. Y que realmente no sea para todos los funcionarios de la Administración del Estado, porque sería contrario a la eficacia, el peso fundamental para un proceso de regularización de un inmigrante el informe policial —que probablemente lo haya sido hasta ahora—, que se mire que no estamos realmente ante números, sino ante situaciones humanas desesperadas, porque es evidente de quien tiene que salir de su territorio para ir a otro forzosamente, arriesgando incluso la vida en determinadas migraciones a través del Estrecho de Gibraltar, es evidente que es porque escapa de una situación desesperada y trata de encontrar un futuro distinto.

A pesar de las limitaciones que supone la actual actuación política, coordinada con el resto de los países de Europa, a pesar de eso, creo que hay que mantener un criterio diferencial, y si en algo bueno nos diferenciamos de otros países europeos hay que mantener ese algo bueno y no caer en una tentación que puede ser peligrosa. Desde luego, creo que no generará sensación alguna de xenofobia el que la eficacia de la Administración permita que no entren delincuentes, que no entren auténticos componentes de mafias, de delincuencia establecida; que siempre se procure que quien entre lo haga con todos sus derechos, en situación de transparencia.

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Lloret.

El señor **LLORET LLORENS**: Señor Presidente, en primer lugar, quiero agradecer la amplia información que nos han facilitado tanto el Director General de Política Interior, señor Puig de la Bellacasa, como el Director General de Migraciones, señor Aragón. Creo que en relación con la misma cabe sacar conclusiones determinantes a la hora de hacer una valoración de lo que ha supuesto este proceso de regularización.

Las cifras, concretamente la relativa a solicitantes en este proceso de seis meses, es de 132.934 expedientes, e indica claramente que ha alcanzado un notable éxito. Esto lo digo contrastando lo que efectivamente suponen estos datos de hoy más los que se puedan derivar en relación con el proceso que finalizará el próximo 10 de marzo en relación a familiares, que se acercan sin duda, como se ha dicho, a los facilitados en el informe que el Gobierno envió a la Cámara precisamente con motivo de abordar todos los problemas en relación con las líneas básicas de lo que es la política de extranje-

ría en España, en el que se hablaba de 170.000 extranjeros irregulares.

Creo que ya es hora de acabar con especulaciones en relación con los estudios que se puedan hacer sobre el número de inmigrantes irregulares que hay o no en España. Los medios puestos en el proceso, la campaña, el nivel de colaboración, de contacto vivo y directo desarrollado con las organizaciones no gubernamentales, con los sindicatos, con las asociaciones de inmigrantes, permiten asegurar que se han puesto todos medios posibles para que aflorase lo que era un objetivo básico de la proposición de ley que sin duda ha sido el fundamento, el inicio de este proceso de regularización.

Bueno sería decir, en relación con esa proposición de ley, que su filosofía estaba perfectamente definida precisamente contra lo que supone el racismo y la xenofobia; contra la eliminación de las bolsas de marginalidad y de delincuencia, y para conseguir, en definitiva, lo que la Constitución y la Ley de Extranjería concretan en relación con los extranjeros en España, un trato que prácticamente los equipara.

Hay que constatar, pues, a la luz de la información dada, la satisfacción, la credibilidad que este proceso ha supuesto en relación con el objetivo de lo que era el punto cuarto de la propuesta contenida en el acuerdo plenario. Acuerdo plenario que, recuerdo, fue suscrito por la casi totalidad de la Cámara y presentado y defendido por este Grupo Parlamentario Socialista. El nivel de flexibilidad que se ha mantenido a la hora de atender estas solicitudes; la generosidad con que se ha interpretado el acuerdo de la Cámara creo que son dos referentes, dos valoraciones que necesariamente tendrían que hacerse, desde una óptica mínimamente objetiva, de lo que ha supuesto este proceso.

Desde luego, el Grupo Socialista va a seguir trabajando con lo que es o constituye el resto de los acuerdos de la Cámara. Pero efectivamente, este punto cuarto era la base de lo que podíamos entender o definir como una política activa de inmigración; no obstante, hay once puntos que requieren un seguimiento, y el Grupo Parlamentario Socialista está por el seguimiento de esos puntos, porque hay referencias claras en relación con los mismos, con lo que puedan ser la canalización y organización de flujos migratorios; con lo que pueda ser una política de control fronterizo; con lo que puedan ser políticas activas de integración social de estos inmigrantes. ¿Qué menos, desde una perspectiva solidaria como es la que informa la filosofía del acuerdo de la Cámara, que desarrollar estas políticas activas en relación con la inmigración?

Yo haría una pregunta al Director General de Migraciones en relación con un tema que nos parece fundamental, y es si después de este proceso se pueden observar situaciones de marginalidad en las que haya explotación en trabajo clandestino, cuáles son los criterios que la Inspección de Trabajo —al margen de los anunciados en cuanto a medidas modificativas del Código Penal u otros criterios que se puedan plantear— va a desarrollar. Este tema nos parece importante, por-

que pese al gran esfuerzo desarrollado pueden —y pregunto— producirse situaciones de trabajo clandestino que requieran, tal como señalaba el acuerdo plenario, el empleo de todas las energías posibles para eliminarlos.

También quiero preguntarle al señor Puig, en relación con lo que es o lo que ha significado este proceso de regularización, que para nosotros queda claro, cuáles van a ser los criterios complementarios relativos al cumplimiento del resto de propuestas que se contenían en esta proposición no de ley de 9 de abril.

Creemos que es fundamental contemplar el problema no exclusivamente desde el punto de vista de que se ha iniciado la regularización, se ha acabado la regularización y aquí acaba el problema. Creemos que ese es un enfoque débil que supone necesariamente afrontar la globalidad de las cuestiones que genera, sin duda, un tema como el de la política de extranjería y más tras situaciones como las que se están produciendo estos días. Ayer mismo en la Comisión de Asuntos Exteriores se proponía la adscripción al Convenio de Schengen, el cual ha sido citado y que tendrá incidencia en la fijación de lo que es la política de extranjería en España.

Respecto a las expulsiones, creo que los datos que se nos han dado en relación con unos criterios claros por parte de la Secretaría de Estado para la Seguridad a fin de atender con la máxima generosidad las situaciones que se pudiesen producir nos satisfacen y nos clarifica cualquier posible mala interpretación que pudiera entenderse en relación con el tema.

A la luz de toda la información que se nos ha dado, pensamos que la Cámara en su conjunto, los diferentes grupos parlamentarios tenemos que hacer, al margen de manifestar las inquietudes que todos tenemos y que nos puedan quedar en relación con pequeños problemas o determinadas situaciones, una valoración muy positiva, una valoración de felicitación del trabajo realizado en relación con un tema de la gravedad y la trascendencia como es este proceso de regularización de situaciones. Los objetivos fijados por el Congreso se tienen que seguir desarrollando. De ello va a depender que se eviten las bolsas de marginalidad y delincuencia que puedan producirse y que surja lo que algún otro interviniente en esta comparecencia ha señalado: problemas de pronunciamientos de racismo o xenofobia en la sociedad española. Esto nos parece grave, hay que evitarlo y afortunadamente podemos decir, no sólo el Grupo Parlamentario Socialista sino todos los Diputados de esta Cámara, que nuestra posición es absolutamente clara.

Concluyo ya, señor Presidente, reiterando lo que he señalado al principio: credibilidad del proceso, datos que por sí mismos constatan que el esfuerzo realizado se ajusta a las previsiones que había en relación con el número de extranjeros irregulares en España, y petición por parte del Grupo Parlamentario Socialista, y manifestación también, de que vamos a seguir trabajando en lo que son todos y cada uno de los puntos que

figuran en la proposición no de ley debatida el pasado 9 de abril.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Director General de Política Interior tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE POLÍTICA INTERIOR** (Puig de la Bellacasa y Aguirre): Yo quisiera destacar algunos de los elementos que sus señorías han puesto de relieve en sus intervenciones.

En primer lugar, con respecto al número de extranjeros que se encuentran ilegalmente en España diría que éste es un debate casi escolástico. Lo único que recordaría a esta Comisión es que en la comunicación que el Gobierno envió al Parlamento en el mes de diciembre pasado se hablaba de una serie de estudios que determinaba que, a juicio del Gobierno, la horquilla de ciudadanos extranjeros en situación ilegal estaba entre 90.000 y 170.000. El proceso de regularización lo ha confirmado. Yo destacaría entre otros estudios, el de un catedrático de demografía de la Universidad Complutense, el doctor Antonio Izquierdo, ponente de la OCDE y de la Comunidad Económica Europea, que da una cifra incluso menor, de entre 70.000 y 140.000. Creo que estos estudios tienen una metodología más científica, pero a mí sinceramente me produce bastante sorpresa cuando leo en los medios de comunicación algunos estudios que pretenden dar con números exactos (294.527) los extranjeros que hay en situación ilegal en nuestro país. Ya le gustaría a la Administración tener esos datos incluso para contar los propios españoles, y recuerdo los problemas que ha habido con el censo. Entrar en este tipo de detalles con los ciudadanos extranjeros, que además están en situación irregular, me parece enormemente arriesgado. Yo, desde luego, mantengo que la gran mayoría de los irregulares que estaban antes del 15 de mayo se han regularizado y que, como se ha mantenido por el Gobierno y por diferentes organizaciones no gubernamentales, este proceso ha posibilitado, por su simplicidad y por su coherencia, que esa gran mayoría de los que estaban antes del 15 de mayo se hayan acogido a él.

Por otro lado, destacaría el tema del régimen de expulsiones que se ha seguido durante estos seis meses. En la circular interna del Director de la Seguridad del Estado se dice textualmente: No se procederá a la expulsión, por situación ilegal, de aquellos extranjeros presentes en España desde antes del 15 de mayo de 1991. La señora Almeida decía que ésta era una circular que a lo mejor había sido poco conocida por haberse elaborado tarde. El proceso empieza el día 10 de junio y esta circular es del 11 de junio, es decir, del día siguiente al comienzo del proceso. Por tanto, por los datos que hemos sometido a la Comisión de cerca de 9.000 personas que estaban con problemas de expulsión, de las cuales el 90 por ciento se va a revocar, creemos que no ha habido ningún tipo de obstáculo por la acción de las Fuerzas de Seguridad del Estado para este proceso. Bien al contrario, creo que ha sido un trabajo real-

mente exquisito el que se ha desarrollado durante estos meses.

En cuanto a la campaña informativa, evidentemente, siempre se puede hacer mejor. Casi todos los folletos e informaciones iban en diferentes idiomas. El expediente administrativo que presentaban los extranjeros iba en tres idiomas, el único que tenían que presentar, porque junto con ello iba la copia del precontrato en español y la fotocopia del pasaporte o de su documentación justificando que estaban antes del 15 de mayo. Creo que más facilidad es absolutamente imposible. Intentamos evitar algo que se ha podido dar en otros procesos de regularización en otros países: que hubiera criterios diferentes en cuanto a la decisión administrativa e incluso a la asunción, por parte de los diferentes órganos de la Administración, de los distintos expedientes. Las direcciones provinciales de Trabajo han recogido los expedientes y posteriormente han sido resueltos por una oficina conjunta entre el Ministerio de Trabajo y el Ministerio del Interior, con una comisión creada al efecto para unificar criterios en cuanto a los casos en que había problemas.

También ha hablado de problemas con determinados consulados extranjeros en España. Querría recordar que la intervención de esos consulados se ha conocido a partir de actuaciones policiales, y en estos momentos incluso hay diligencias judiciales abiertas en algunos casos. Esto ha posibilitado frenar la utilización de la vía de la inscripción consular como sustitutivo de una prueba de su presencia antes del 15 de mayo. Hemos jugado con esa situación de picaresca, tanto para justificar la presencia antes del 15 de mayo como en la presentación de contratos falsos. Creo que son casos limitados, casos que no podemos considerar, desde un punto de vista cuantitativo, como algo muy importante, y gracias a la actuación, por un lado de la Inspección de Trabajo y, por otro, de la policía se han localizado.

En relación con la prórroga del plazo, querría recordar que el día 27 de noviembre, es decir, cuando faltaba poco más de diez días para la finalización del proceso, la Comisión de regularización se reunió con todas las organizaciones no gubernamentales que han participado en este proceso, con Comisiones Obreras y la Unión General de Trabajadores, y nadie en ese momento planteó la necesidad de la prórroga del plazo; nadie, ninguna organización. Estuvimos reunidos durante toda una mañana para tratar los temas más puntuales de la finalización del proceso. En opinión de la Comisión que yo presido, en la que se encuentran representados los cuatro Ministerios, es de todo punto innecesaria la prórroga. En caso de que hubiera prórroga del plazo, el único objetivo que conseguiríamos es generalizar la sensación de inseguridad jurídica que se podría dar con este plazo de seis meses más. Por tanto, creemos que el plazo ha sido absolutamente suficiente. Yo creo que ha habido una campaña, tanto por parte de la Administración como por parte de las organizaciones no gubernamentales y de los sindicatos,

lo suficientemente importante como para que todo el mundo lo haya conocido. Por ejemplo, hay presos extranjeros que estaban en régimen abierto en una prisión española que han pedido la regularización; es decir, ha llegado hasta las propias cárceles. Yo creo que se ha conocido de una forma absolutamente generalizada y, por tanto, prorrogar el plazo seis meses más sería bastante negativo.

Quiero destacar uno de los aspectos que ha planteado el señor Jordano que me parece absolutamente fundamental. La situación de España con respecto al resto de la Comunidad es absolutamente única. En estos momentos, después del proceso de regularización, tenemos un 1,35 por ciento de extranjeros en relación con la población española, un porcentaje claramente inferior a la media comunitaria. En Francia, en Gran Bretaña y en Alemania entre el 6 y el 10 por ciento de la población de sus países es extranjera. Yo creo que debemos mantener algo bueno que tenemos en España, como decía el señor Jordano, y es el espíritu de la proposición no de ley. Nosotros creemos que el problema de la extranjería es de los más importantes con los que España va a tener que enfrentarse en la década de los noventa y a partir de ahora. Nuestro país ha sufrido un cambio histórico en los últimos años al pasar de ser un país de emigrantes a ser un país de inmigración y, por tanto, es absolutamente necesario articular una política consensuada en torno a los problemas de la extranjería para evitar lo que está ocurriendo en la gran mayoría de los países comunitarios, en que los temas de extranjería se convierten en objeto de confrontación electoral entre los partidos democráticos. Y lo creemos así porque el único beneficiario de esta confrontación electoralista por parte de los partidos democráticos sería, a medio plazo, una fuerza política de extrema de derecha en la que se cristalizarían esos sentimientos de xenofobia y de racismo que existen en nuestra sociedad, que yo creo que es algo con lo que tenemos que contar. Hay encuestas del Centro de Investigaciones Sociológicas, conocidas por todos, en las que se dice que entre un 10 y un 12 por ciento de la población española votaría a un partido cuyo ideario estuviese basado en criterios de xenofobia y racismo. Esto lo vamos a impedir si seguimos por el camino emprendido, cuyo jalón fundamental fue la proposición no de ley.

Yo creo que es un ejemplo único en estos momentos en la Comunidad. Hace una semana estuve reunido con una comisión del Senado francés en la que participaban todas las fuerzas políticas, y consideraban como algo extraordinario que en torno a un programa tan ambicioso como el que fija la proposición no de ley hubiera habido un acuerdo tan amplio por parte de las fuerzas parlamentarias españolas. Es fundamental destacarlo. La voluntad del Gobierno es continuar en esta vía y yo me ofrezco ante esta Comisión para intentar analizar cuál ha sido el balance de aplicación de las medidas de esa proposición no de ley por parte del Parlamento —este balance en menos de nueve meses que yo

creo que es significativo— y que cualquier otra medida en relación con la extranjería que vamos a tener que plantear y asumir en los próximos meses sea discutida por el conjunto de las fuerzas parlamentarias, justamente para evitar que la opinión pública perciba que la extranjería es un tema de confrontación electoral entre los partidos.

Destacando lo que planteaba el señor Lloret, creo que los tres pilares en los que está basada la proposición no de ley son, en primer lugar, potenciar la cooperación al desarrollo como un elemento fundamental que va a atacar los flujos migratorios y tener una política activa para sensibilizar al conjunto de la Comunidad sobre la necesidad de desarrollar esa política de cooperación, sobre todo teniendo en cuenta que después de las revoluciones en la Europa del Este en los años 1989 y 1990 hay diferentes sensibilidades dentro de la propia Comunidad sobre dónde dirigir esa cooperación al desarrollo; mientras que la Europa del Norte está mucho más preocupada por los países del Este, la Europa mediterránea, y nosotros formamos parte de ella, tiene clara la necesidad de dirigir esa cooperación fundamentalmente al norte de África. Creemos que la primera emigración de los países del Este es fundamentalmente coyuntural, ligada a la transición democrática de estos países y al paso de una economía de mercado, mientras que la de nuestro Sur es una emigración de carácter estructural y vamos a tener que enfrentarnos con ella en las próximas décadas. Por tanto, creo que es absolutamente fundamental destacar la sensibilidad de España dentro de los países comunitarios. En segundo lugar, la política de integración de los extranjeros, que es básica. Uno de los capítulos pendientes de esa política de integración era el proceso de regularización. Ya lo hemos realizado, pero no es suficiente. Hay que desarrollar políticas —estoy completamente de acuerdo con el señor Jordano— no sólo desde la Administración central sino con comunidades autónomas, con corporaciones locales, para potenciar una labor activa de integración de estos colectivos desde el punto de vista de vivienda, desde el punto de vista de la educación, etcétera. Y en tercer lugar, vamos a tener que asumir, yo creo que con una política absolutamente consensuada por todos, la necesidad del control de los flujos. El control de flujos es absolutamente esencial, ya que hay un discurso pretendidamente humanista que alguna organización no gubernamental desarrolla de que hay mucha hambre en el mundo y de que las personas que vienen aquí tienen una situación desesperada. Pero si no tenemos una política de rigor con la inmigración ilegal, lo único que vamos a conseguir son dos cosas. En primer lugar, posibilitar que un empresariado abusivo utilice esta mano de obra de una forma ilegal y, por tanto, vamos a favorecer la explotación de esa mano de obra; y en segundo lugar, vamos a hacer que ese caldo de cultivo que existe en la sociedad española, porque son bastantes siglos de cultura oficial de la exclusión, esas bases que pueda haber de xenofobia en nuestro país se desarrollen en los próxi-

mos años, con lo cual yo creo que no vamos a tener ningún tipo de complejo por desarrollar una política de profundo rigor en cuanto al control de nuestras fronteras y en cuanto a la lucha contra la inmigración ilegal. Esto es algo que nos obliga a la Comunidad, porque con la desaparición de las fronteras interiores nosotros vamos a ser frontera exterior, por ejemplo, para Francia o para Bélgica, por lo que tenemos una responsabilidad evidente, pero no sólo por una obligación comunitaria, sino por una obligación de interés nacional y, como en tantas otras cosas, el interés español yo creo que tiene una clara convergencia con el interés comunitario.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Director General de Migraciones.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE MIGRACIONES** (Aragón Bombín): Poco más podría añadir a lo que se ha comentado. Quizás debo insistir en que el proceso de regularización, con ser una pieza importante y con haber conseguido resultados aceptables —cada grupo político y cada persona puede tener la opinión que crea conveniente—, es una pieza más dentro de un diseño de política activa de inmigración, que incluye otras muchas cosas más y que en el discurso de los distintos grupos parlamentarios se ha venido recogiendo.

Yo quiero señalar —y ya se ha apuntado— que hay dos objetivos en relación con lo que entendemos una política activa de inmigración. El primero, el de dominar los flujos. Yo creo que todos estamos de acuerdo en que la existencia de flujos descontrolados no favorece a los propios inmigrantes, que son objeto de explotación desde las redes clandestinas que los traen hasta de los empresarios que los emplean en situación irregular u otras situaciones de explotación de carácter humano que se han señalado, ni a la propia sociedad española. Yo creo que existe un consenso generalizado de que la capacidad de absorción económica y social de la población española es limitada, y por tanto conviene establecer entre todos cuáles son esos límites, y que el posible discurso de mejora o de compasión respecto a situaciones peores que existan en otros países debe resolverse por la vía de la solidaridad y de la cooperación al desarrollo, pero no que la única ni la principal alternativa sea la inmigración irregular.

El segundo objetivo fundamental es la promoción e integración social de los inmigrantes. Yo creo que ha sido subrayado, y desde luego en estos momentos es el aspecto que a nosotros nos preocupa más desde el ámbito socio-laboral, que la regularización no termina el día en que se les da un documento, porque somos conscientes de que muchas de estas personas han sido regularizadas en condiciones laborales de gran precariedad en cuanto a la duración de los contratos y en cuanto a las condiciones en que se desarrolla la relación laboral. Por tanto, estamos ya trabajando con el Instituto Nacional de Empleo y con otras organiza-

ciones para conseguir que estas personas, al cabo de un año, cuando tengan que renovar su documentación, sean personas que no hayan vuelto a caer en la irregularidad, es decir, que no sea el único atractivo el no abonarles los salarios de convenio o no cotizar a la Seguridad Social, o personas que han pasado a engrosar el número de desanimados laboralmente.

Yo creo que todos somos conscientes de que estamos en una situación de mercado de trabajo difícil, que hay españoles que están en situación de desempleo y que no sería razonable importar desempleados, sino importar exclusivamente aquellas personas que realmente el mercado de trabajo español demande, es que va a exigir acciones positivas, dentro de esta política de integración, para que estas personas no se desanimen laboralmente. Junto a estas acciones positivas, es necesario adoptar algunas acciones, digamos, de carácter sancionador. Yo estoy de acuerdo en que pueden quedar algunos trabajadores en situación irregular porque la empresa en la que trabajan está toda ella en situación irregular. Todos somos conscientes de que hay economía sumergida, que produce «dumping» social, y está comprobado que siempre existirá un atractivo para emigrar cuando haya la posibilidad de encontrar un trabajo, por muy precario que sea.

Yo creo que debe haber un consenso social para evitar, por múltiples razones de carácter económico, social y laboral, que haya trabajadores en situación irregular, que nos resignemos a que haya dos clases de ciudadanos en este país, que no son trabajadores nacionales y extranjeros, sino trabajadores en situación regular y trabajadores en situación irregular, sean nacionales o sean extranjeros. En este sentido, este año la Inspección de Trabajo ha colaborado en el proceso de regularización, mediante acciones más bien de carácter tuitivo y protector, para conseguir la regularización, pero evidentemente entre los objetivos del próximo año está la persecución de aquellos empresarios que utilicen trabajadores irregulares.

Junto a esto tenemos previsto —como está en la proposición no de ley— como un objetivo fundamental de esta política activa de inmigración, el prever cuáles son las necesidades de mano de obra. Puede sorprendernos que un 37,88 por ciento de los inmigrantes regularizados estén entre la franja de 75.000 a 100.000 pesetas, pudiendo pensar que es una franja salarial alta. Yo creo que esta es una evidencia que intentaremos contrastar más adelante, pero si los salarios españoles no fuesen atractivos los inmigrantes no vendrían. Es decir, que no es un problema de mala retribución, sino un problema quizá de flexibilidad en cuanto a los horarios, en cuanto a la jornada, en cuanto a otras condiciones, lo que hace que resulte atractivo para los extranjeros y menos atractivo para los españoles. Este es el análisis que hacemos. Lo que se pretende laboralmente es que ningún empresario que necesite un trabajador extranjero, porque no hay ningún español ni ningún extranjero que se encuentre en España en situación de aceptar ese puesto de trabajo, pueda disponer de él. Es-

ta Dirección General —que hasta hace poco se llamaba Instituto Español de Emigración— que viene organizando campañas para los vendimiadores españoles en Francia y en otros países, creo que tiene medios y experiencia suficientes para organizar campañas de traída de trabajadores inmigrantes hacia España. Por tanto, se pretende que todas las necesidades de mano de obra se vean cubiertas pero que nadie, después de cubiertas estas necesidades, utilice a trabajadores extranjeros en situación irregular solamente porque, por ser irregulares, los pueda explotar.

En relación a la pregunta que se hacía el señor Lloret de si hay posibilidad de poder repescar a aquellas personas que han quedado fuera, decía que el proceso de regularización es una medida más, dentro de esta política activa de inmigración, que por su propia naturaleza no puede ni debe prorrogarse. Pero antes del proceso de regularización se han venido dando permisos de trabajo, y después del proceso de regularización se seguirán dando permisos de trabajo.

Además del contingente, que puede ser una medida eficaz para resolver este problema, estamos dispuestos a contemplar por la vía normal, es decir, por la vía de la concesión de un permiso de trabajo y residencia normal, todas aquellas situaciones que no hayan podido resolverse a lo largo de estos seis meses. Si por algo se ha caracterizado este proceso ha sido por ser excesivamente poco formalista en cuanto a los requisitos que hemos exigido para admitir las solicitudes. Esta poca formalización, y se lo digo sinceramente porque lo he-

mos seguido muy de cerca, la vamos a seguir manteniendo, pero el proceso, por su propia naturaleza, debe tener unos límites perfectamente definidos. Los problemas de los inmigrantes que estaban de antes, o que vengan después, los vamos a seguir resolviendo por otras vías, pero no a través de ésta del proceso de regularización.

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

Señorías, esta sesión es la última, previsiblemente, del año 1991. Acostumbrados como están SS. SS. a que nos reunamos como es habitual durante todos los meses, no en balde es la sesión número 45 de la Comisión, es deseo de esta Presidencia que no entren en un proceso de ansiedad o depresión porque no vamos a reunirnos hasta febrero de 1992. Mientras tanto, lo que sí está claro es que esta Presidencia, junto con todos los miembros de la Mesa, les desea felices Navidades y un próspero año 1992.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y veinticinco minutos de la tarde.

La Comisión de Justicia e Interior, en su sesión número 45, celebrada el día 17 de diciembre de 1991, no contó con la presencia de taquígrafos al coincidir con reuniones de otras Comisiones de la Cámara, motivo por el que no existe «Diario de Sesiones» de la referida sesión número 45.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961