



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1992

IV Legislatura

Núm. 530

JUSTICIA E INTERIOR

PRESIDENTE: DON JAVIER BARRERO LOPEZ

Sesión núm. 66

celebrada el martes, 13 de octubre de 1992

Página

ORDEN DEL DIA:

Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración Civil del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1993. (BOCG serie A, n.º 104-1, de 1-10-92. Número de expediente 121/000106)

- Del señor Secretario de Estado para la Seguridad (Vera Fernández-Huidobro). A solicitud de los Grupos Parlamentarios CDS (número de expediente 212/001899) e IU-IC (número de expediente 212/001967). 15540
 - Del señor Subsecretario del Interior (Varela Díaz). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Popular (números de expedientes 212/001823 y 212/001825) y Mixto (número de expediente 212/002037) 15545
 - Del señor Director General de Tráfico (Muñoz Medina). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Popular (número de expediente 212/001824) y CDS (número de expediente 212/001898) 15550
-

Se abre la sesión a las cinco de la tarde.

- DEL SECRETARIO DE ESTADO PARA LA SEGURIDAD. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL CDS (número de expediente 212/001899) Y DE IU-IC (número de expediente 212/001967).

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señores Diputados.

En el orden del día que han recibido SS. SS. aparecen las sucesivas comparecencias del señor Secretario de Estado para la Seguridad, don Rafael Vera, que está ya con nosotros y al que damos expresamente la bienvenida; más tarde del señor Subsecretario del Interior y, por último, del Director General de Tráfico. Todo ello para informar sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 1993, y exclusivamente para informar sobre ellos.

Al señor Secretario de Estado para la Seguridad le solicitarán información el Grupo Parlamentario del CDS y el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, ya que este último ha pedido la comparecencia del Director General de la Guardia Civil y le sustituye en este acto el Secretario de Estado para la Seguridad.

En esta comparecencia intervendrá, en primer lugar, el Grupo que solicita la misma, contestará el señor Secretario de Estado para la Seguridad, y al final solamente, y si fuera necesario, se concederá un pequeño turno exclusivamente de aclaración, no de réplica.

Por tanto, para formular las preguntas sobre el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 1993, por el Grupo Parlamentario del CDS tiene la palabra el señor Santos.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Gracias, señor Secretario de Estado, por su presencia esta tarde con nosotros, y esperemos que estas gracias puedan ser extensibles a la información que nos vaya a proporcionar.

Dada la materia y la situación actual, con los recortes presupuestarios que se han producido, indudablemente nuestro Grupo siente bastante preocupación y considera que el Ministerio, y su Departamento en concreto, van a tener determinadas restricciones, por lo que podríamos formular una pregunta global respecto a la manera en que la situación económica actual del país -similar a la que padece el resto de Europa e incluso el resto del mundo- ha influido en cuanto a los presupuestos del Ministerio del Interior en su conjunto. Sin embargo, podríamos precisar e incluso matizar determinadas cuestiones. Los objetivos básicos que se establecen son los relativos, concretamente, a su competencia, la seguridad ciudadana, con lo que engloba dentro respecto a los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, a su formación, a la lucha contra la droga y a todas las materias conexas, protección civil y seguridad vial.

Creo que a todos nos afecta, nos importa y nos interesa

sobremanera lo concerniente, fundamentalmente, a seguridad ciudadana, respecto a la cual habría que insistir y reforzar sus medios y mecanismos, con el fin de conseguir que realmente la posición actual sufra las variaciones necesarias para que el ciudadano, en su conjunto, se considere realmente en una situación de seguridad, si no máxima por lo menos en gran medida. A ello colaboran de forma indudable para poder alcanzarla no solamente la formación de nuevos miembros de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, sino, además, el reciclaje de estos miembros, la formación continuada de los mismos, la adaptación a las nuevas técnicas y la dotación de los medios correspondientes.

Para poner un ejemplo -y permítaseme que me refiera concretamente a Canarias, pero puede ser trasladable a cualquier otra provincia española, sobre todo a las costeras-, haré mención al control de los extranjeros que entran, que en realidad es un descontrol. No sé qué tipo de conexión existe con la policía de fronteras, y si existe o no; si realmente se lleva o no un control informático con los medios necesarios, porque, en los presupuestos, durante un montón de años hemos visto inversiones importantes en informática, y, por tanto, debía ser una manera de poder controlarlos. Me gustaría saber de qué manera se analiza y se ve la situación de cada una de las personas que entran; la discriminación o no que se puede hacer respecto a aquellos que van en viaje puramente comercial -viajes comerciales que realizan con determinada frecuencia- o aquellos otros que se comprueba que no tienen medios suficientes, que incluso carecen hasta de los billetes de regreso y que tampoco tienen una estancia definida. Es decir, hay una serie de circunstancias que es indudable que son las que posteriormente van a influir en que esa inseguridad se incremente, porque aquel que no tiene oficio ni beneficio, de alguna forma ha de obtener los medios necesarios para vivir. Y en muchas ocasiones, aun con esos medios, a pesar de la enorme lucha que hoy existe y del avance que se ha conseguido -tenemos que reconocerlo- en esa lucha contra la droga, hay muchos que se dedican al menudeo de drogas. Recientemente yo planteé una serie de preguntas al Ministerio con respecto a la forma de enfocar toda la cuestión de la lucha contra el menudeo de droga, que es uno de los elementos fundamentales por el que llega directamente al consumidor, porque también hay que decir que los grandes alijos, en buena medida, se están consiguiendo detener; se han hecho aprehensiones importantes y esperemos que de ahora en adelante éstas sigan.

Por eso, el conjunto de la situación que se plantea hoy día en cuanto a seguridad ciudadana, la necesidad de reforzar los mecanismos mediante la incorporación de nueva gente, cuestión que vemos que en este presupuesto no está al mismo nivel que en años anteriores, la necesidad que existe en muchos sitios de un mayor número de funcionarios de los Cuerpos de Seguridad, el proporcionarles medios modernos y actualizar su formación con los recursos de reciclaje o de formación continuada, parece que disminuyen con respecto a los programados en años anteriores. Todas éstas son una serie de cuestiones y

circunstancias sobre las que nos interesaría conocer su opinión.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario de Estado para la Seguridad.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO PARA LA SEGURIDAD** (Vera Fernández-Huidobro): Gracias, señora, porque voy a tener la oportunidad, en primer lugar, y en esta Cámara, de poder hacer una reflexión en torno al papel que han jugado las Fuerzas de Seguridad del Estado a lo largo del año 1992 en estos acontecimientos tan importantes como los que hemos vivido en nuestro país. Ayer, concretamente, se ha clausurado la Exposición Universal de Sevilla, con un éxito notable en la actuación de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, y detrás también hay un esfuerzo importante de orden presupuestario.

En los últimos años se ha venido desarrollando un programa, un plan de modernización de los Cuerpos de Seguridad, que ha culminado, a lo largo de 1992, con inversiones en torno a los 50.000 millones de pesetas para prepararlos de cara a estos acontecimientos. Quiere decirse que se ha hecho un gran esfuerzo presupuestario desde el Gobierno para tener a los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado en condiciones de afrontar un reto como el que hemos tenido enfrente a lo largo de todo este año.

Respecto a la actuación de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado en 1992, tengo que decir que, además de mantener esta actividad de los planes de seguridad previstos y desarrollados tanto en la Barcelona olímpica como en la Sevilla de la Exposición Universal, han sido capaces de disminuir los niveles de delincuencia en todo el Estado en torno al tres por ciento. Quiere decirse que aquellas primeras valoraciones que se hacían de un posible incremento de la delincuencia en el resto del Estado, como consecuencia del desplazamiento de efectivos policiales a Barcelona y Sevilla, no sólo no se han cumplido, sino que, en cualquier caso, hemos sido capaces de mantener unos niveles de seguridad bastante elevados, e inclusive disminuir el número de delitos respecto al pasado año.

Por supuesto, todo eso ha sido posible por el esfuerzo de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, porque evidentemente han estado sometidos durante estos diez meses a un trabajo muy intenso. No han disfrutado de las vacaciones en el período normal en el que las venían disfrutando otros años y han estado sometidos a un esfuerzo, repito, extraordinario. En función de ese esfuerzo y del número de horas que han dedicado es yo creo en función de lo que hemos sido capaces de conseguir, realizar, con el éxito con que digo que se ha llevado a cabo, estos acontecimientos tan importantes.

Por tanto, nos encontramos en una situación de actividad, de hacer frente al fenómeno de la delincuencia de forma positiva a lo largo de 1992. Hemos terminado la Exposición Universal de Sevilla y hemos sido capaces de montar un sistema informático y un sistema de transmi-

siones en todo el Estado que nos va a permitir mejorar todas las comunicaciones para los años consiguientes, y la eficacia en la realización del trabajo de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

A lo largo de este año vamos a desarrollar también el sistema informático, que mejorará notablemente el control fronterizo, porque, como saben, hemos firmado recientemente el Acuerdo de Schengen y nos obligamos a montar un dispositivo con el resto de los países que pertenecen a este grupo, dentro de los comunitarios. Al finalizar este año tendremos que tener ya todo el dispositivo informático en funcionamiento, lo que nos permitirá mejorar, insisto, la eficacia en el control fronterizo, sobre todo en la inmigración ilegal.

En cuanto a la delincuencia, hay unos archivos centralizados en el Grupo Schengen que nos permiten, como digo, dotar a nuestras Fuerzas de Seguridad de un elemento eficaz para hacer frente al fenómeno de la delincuencia. Es cierto que en el caso de Canarias, especialmente en Las Palmas de Gran Canaria, existe una gran preocupación en el Gobierno, en el Ministerio del Interior, por los problemas de la inmigración clandestina. Ya hemos adelantado algunos planes en relación con esa situación, pero no estamos satisfechos de los resultados. Quiere decirse que en los próximos meses tendremos que prestar una especial atención a las plantillas, sobre todo porque indudablemente hay una insuficiencia de personal en Gran Canaria, no así en Tenerife, donde se mantiene un nivel de plantilla, tanto en la Policía como en la Guardia Civil, que en estos momentos nos permite mantener unos niveles de seguridad bastante elevados, cosa que, como digo, no ocurre en Las Palmas, pero en los próximos meses seremos capaces, en una segunda fase, de afrontar este problema. Como digo, ya se han tomado algunas iniciativas en esa dirección. En estos momentos estamos pendientes de enviar a Gran Canaria algunos helicópteros de la Policía, que no existen porque había un problema de base, un problema logístico para aprovisionamiento y mantenimiento de dichos helicópteros, pero también en los próximos meses parece que estará resuelto. Vamos a firmar un convenio con Defensa que nos permitirá mantener allí permanentemente helicópteros de la Policía para mejorar todo el control de la posible entrada de inmigrantes ilegales, a través del puerto de Las Palmas especialmente.

Referente al tema de la lucha contra la droga, efectivamente, los éxitos alcanzados por las Fuerzas de Seguridad del Estado a lo largo de 1992 han sido importantes, han sido éxitos acumulados a los que ya venían alcanzándose en años anteriores. Yo creo que eso obedece a un plan global que el Gobierno ha puesto en marcha en colaboración con otras instituciones y con otras administraciones, y que está dando magníficos resultados. Pero complementando ese plan, es decir, atacando al gran tráfico, siempre hemos hablado de la necesidad de atacar los medianos y los pequeños niveles de distribución de la droga. La eficacia de las Fuerzas de Seguridad ha sido grande, y yo creo que con unos resultados espléndidos en lo que se refiere al gran tráfico. No obstante, en estos

momentos estamos reestructurando las brigadas provinciales de Policía Judicial y las brigadas de la Jefatura Superior, las regionales, para hacer frente al fenómeno de la distribución a mediana y a pequeña escala. En cuanto a la pequeña escala, estamos constantemente, a través de las operaciones que realizamos en las grandes ciudades, atacando la venta en la calle y, por tanto, la consiguiente pequeña delincuencia que se genera como consecuencia de esa venta. Tengo que decir que también hemos obtenido éxitos importantes en ese tipo de operaciones.

Yo creo que, al margen del efecto psicológico, la eficacia real de estas operaciones es alta, a pesar de las críticas que hemos recibido en algunas ocasiones, porque cuando se producen operaciones de esta categoría, aunque no son muchas al final las personas ingresadas en prisión, queda constancia de la acción policial. En cualquier caso, el juez toma nota cuando se producen reincidencias, y si son con una cierta periodicidad, automáticamente, si no es en la primera operación, en la segunda o en la tercera se realizan los ingresos en prisión que no se realizaron en las primeras. Tan es así que yo creo que las cifras, por ejemplo, de población penitenciaria -y no me corresponde a mí, le corresponde al Secretario General de Instituciones Penitenciarias hablar de este tema- son muy altas, creo que estamos por encima de los 40.000, cuando me parece que en 1983 estábamos en torno a 17.000. Luego quiere decirse que eso es consecuencia de una acción eficaz de las Fuerzas de Seguridad en la prevención y represión de la delincuencia. Ahí ha habido un incremento de esa eficacia, un ataque directo a la pequeña delincuencia, y nos queda por mejorar y por aumentar la eficacia en los niveles intermedios de distribución de la droga, que son los más difíciles de controlar para la acción policial. También se están produciendo éxitos evidentes en las pequeñas redes de tráfico de heroína y cocaína que se están desmantelando en nuestro país, lo cual creo que indica que esa eficacia ha mejorado. Yo anuncié en una comparecencia en el Senado este año que actuaríamos en ese frente especialmente, y pienso que se está produciendo esa actuación, como digo, con una mejora notable de la eficacia de las Fuerzas de Seguridad.

Yo no sé si necesita S.S. algún dato más, pero ciertamente nosotros no podemos sentirnos descontentos con el presupuesto del Ministerio del Interior para el año 1993, puesto que, aunque se incrementa muy ligeramente, en torno a un poco más del dos por ciento sobre lo que estamos gastando a lo largo de este año, bien es cierto que hemos tenido también unos gastos extraordinarios como consecuencia de estos acontecimientos, que, como digo, entre los años 1990 y 1992 han estado en torno a los 50.000 millones de pesetas, una cifra muy considerable, porque eso fundamentalmente ha ido a parar a inversiones y a lo que llamamos gastos corrientes, es decir, a dietas de personas por los desplazamientos que hemos tenido que hacer bien a Sevilla o bien a Barcelona. Por supuesto quisiéramos poder gratificar convenientemente a los miembros de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado que han participado en estas operaciones, y así se ha hecho, pero quizá no todo lo que nos hubiese

gustado. En cualquier caso, me parece que la satisfacción profesional de los miembros de esos Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado está por encima de cualquier otra consideración.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santos, tiene la palabra.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Gracias, señor Secretario, por la información proporcionada y por las ideas básicas sobre el incremento que el presupuesto para el año 1993 va a tener por lo que se refiere al Ministerio del Interior, incremento que, en principio y en líneas también muy generales, va a ir dirigido prácticamente a cubrir el incremento en cuanto a los salarios de los miembros de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y del restante personal, dado que el 2,9 que se incrementa apenas va a dar para cubrir más que eso, reponer en parte las necesidades del Ministerio y poder continuar, asimismo, algo de las inversiones que está realizando en cuanto a la adquisición de material por lo que se refiere a las necesidades, sobre todo en determinadas zonas, de proporcionar viviendas a los funcionarios, tema que dificulta a muchos y hace que muchos de ellos, siendo destinados, aprovechen, en cuanto cumplen el período necesario y obligatorio, para intentar pedir destino a otro sitio, no solamente por acercarse hacia su lugar habitual de residencia, sino porque la vida allí les resulta mucho más cara, no en cuanto a la vida en sí misma considerada (la bolsa de la compra diaria), sino además porque la vivienda es considerablemente mucho más cara que en cualquier otro sitio. Me refiero a zonas turísticas fundamentalmente. Creo que tiene que haber problemas, por ejemplo, con municipios turísticos canarios, donde los Cuerpos de Seguridad tendrán dificultades, insisto, no solamente en cuanto a obtener viviendas, sino para poder pagar la renta que se les exige. Eso lleva a la necesidad de que el Ministerio fomente al máximo -pero este año parece que no va a ser posible- la construcción de viviendas para estos funcionarios.

De todas formas, yo creo que puede haber un cierto optimismo en cuanto a la disminución de los niveles de delincuencia, ya que si la población reclusa se ha incrementado de una forma tan importante, eso quiere decir, naturalmente, que muchos de los delincuentes están ya en prisión, no con motivo de la acción de este solo año, sino de los años anteriores, y eso debe rebajar, insisto, los niveles y llevar a la conciencia de otros el impedimento para decidirse a cometer un delito o, si lo cometen, hacerlo de forma más escondida, de manera tal que no puedan ser localizables. Sin embargo, se ha avanzado bastante, indudablemente los índices de delincuencia se han reducido, en Gran Canaria mucho menos que en Tenerife, donde se han mantenido estables, y podríamos decir que incluso en Lanzarote ocurre algo similar.

Respecto a los éxitos alcanzados, tanto con la Olimpiada como con Expo-92...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santos, perdone un se-

gundo. Yo había advertido ya al inicio de la comparecencia que no es ésta una comparecencia-debate, por llamarla de alguna manera, sino una comparecencia estrictamente informativa sobre los Presupuestos o el proyecto de Presupuestos para el año 1993. Se le ha dado a usted la palabra exclusivamente en ese sentido, a efectos de aclaración, no como réplica para entablar un debate con el Secretario de Estado.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Señor Presidente, no pretendía establecer un debate ni replicar, sino simplemente marcar distintos aspectos de la intervención del Secretario de Estado, a efectos de sacar unas conclusiones que indudablemente repercuten en los Presupuestos. Sin embargo, intentaré resumirlo al máximo, primero, para no extenderme en exceso, y, segundo, para buscar una mayor concreción.

Uno de los temas que indudablemente afectan de manera importante a todos los municipios costeros y a todas las provincias y regiones es la inmigración clandestina, y creo que en evitarla podría tener una parte importante la Guardia Civil del Mar, porque va a ser una de sus funciones. Sin embargo, en los presupuestos no observamos que la Guardia Civil del Mar vaya a tener en un tiempo próximo una acción decidida en muchos sitios. Creo que en estos momentos donde únicamente está, se puede decir, casi en plan experimental, es en la costa de Levante y sitios tan necesitados de ella como podrían ser las Islas Canarias o las costas gallegas carecen de la presencia de esa Guardia Civil del Mar, que podría colaborar de forma decisiva no solamente en la erradicación de la delincuencia en delitos que se producen o provienen del mar, sino incluso evitar el contrabando de determinado tipo de productos, como las drogas, y otras muchas acciones que podrían tener encomendadas. Notamos esa carencia de referencia directa a la Guardia Civil del Mar y creemos que podría ser un punto interesante.

Tampoco vemos una definición clara de la complementación de los servicios que se deben prestar en las distintas comisarías en cuanto al número de intérpretes que es necesario tener en muchas de ellas; en cuanto a personal médico, porque hay muchos delincuentes que se autolesionan en las comisarías con el fin de provocar determinado tipo de incidentes. En fin, hay una serie de cuestiones en las que sería interesante saber si el presupuesto recoge en alguna medida formas de suplirlas o complementarlas o, en su caso, qué otra solución se le va a dar al problema.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Secretario de Estado tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO PARA LA SEGURIDAD** (Vera Fernández-Huidobro): Señoría, respecto al tema de las viviendas, es cierto lo que dice, no en todas las ciudades vivir cuesta lo mismo, evidentemente, ni en todos los lugares donde los policías cumplen su función vivir cuesta lo mismo. Por eso el Ministerio del Interior ha elaborado un estudio precisamente de esa

situación, con el fin de establecer un baremo y poder gratificar con una paga complementaria a aquellos funcionarios que desarrollan su trabajo en las zonas donde el costo de vida es más alto, y entre ellas, evidentemente, está Las Palmas de Gran Canarias.

En el caso de Barcelona o de Madrid, se han puesto en marcha algunos elementos que compensan esa situación, con el fin de que los funcionarios tengan posibilidades de tener un suplemento que les permita vivir en las mismas condiciones en que vivirían en otra capital de provincia donde la vida seguramente es mucho más barata. Eso está funcionando ya en el sistema retributivo actual, pero lógicamente con el freno del acuerdo económico que hemos establecido con los representantes del Cuerpo Nacional de Policía no va a ser posible desarrollarlo con la agilidad con que nos gustaría hacerlo, y el año que viene va a verse sometido a alguna disminución en los compromisos que se habían adquirido. Ahí anuncio que los representantes del Cuerpo Nacional de Policía están enterados, conocen esa situación, han tenido una reunión con el Director General de la Policía y saben que el año que viene no se van a poder cumplir esos compromisos adquiridos en su totalidad. Se avanzará, pero no podremos llegar a cumplirlos totalmente.

Tengo que decirle también que en el tema de las plantillas, en el caso del Ministerio del Interior y en el caso de Cuerpos y Fuerzas del Estado no se han congelado para el próximo año, sino que se mantiene el programa previsto de incremento de efectivos. Por tanto, en la Guardia Civil se van a convocar 5.900 plazas, y en el caso de la Policía se convocan 1.260, sesenta de la escala ejecutiva y 1.200 de la escala básica. Luego no va a haber congelación de plantillas el próximo año, sino que vamos a seguir reponiendo los efectivos que van pasando a la reserva activa o a la segunda actividad, inclusive en el caso de la Guardia Civil habrá un incremento neto el próximo año de 2.000 guardias civiles más, que tiene como objetivo principal cubrir las necesidades que tenemos y en el caso de la Guardia Civil equiparar los horarios de trabajo de los guardia civiles a los del Cuerpo Nacional de Policía, ya que como saben existe en estos momentos un agravio comparativo a favor del Cuerpo Nacional de Policía, porque hace un horario más reducido que el que hace la Guardia Civil. Ahí estamos tratando de equilibrar la situación en los dos Cuerpos.

La Guardia Civil del Mar tengo que decir que es un servicio que hemos estrenado este año, además con mucho éxito en la Exposición universal por el servicio que hemos montado en el río Guadalquivir, en lo que es el entorno de cierre de la Exposición, y en Barcelona en el puerto, porque la Guardia Civil ha sido la encargada y la responsable de mantener la seguridad en el puerto olímpico, con notable éxito, por cierto. Tendremos a final de año trece embarcaciones y en los años 1994 y 1995 podremos disponer, exactamente, para Santa Cruz de Tenerife, de tres patrulleras y para Las Palmas de Gran Canaria de cuatro patrulleras; luego habrá siete que vigilarán las costas en Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife. Son patrulleras de alta velocidad y además hay tres mo-

delos distintos. Para el año que viene hay presupuestados 401 millones para la compra de embarcaciones, luego el programa de la compra no se ha paralizado, sino que se mantiene, como estaba previsto, porque consideramos que es un servicio muy importante y en estos momentos lo hemos puesto ya en funcionamiento. Como consecuencia de la terminación de estos acontecimientos hemos trasladado ya efectivos de la Guardia Civil del Mar a las costas del Mediterráneo, concretamente a la zona del Estrecho, con gran eficacia en la prevención de la entrada de la inmigración ilegal, que además está ayudando a salvar vidas, luego están haciendo una gran labor en esa parte de la costa.

En los próximos años el plan previsto a finales de 1995 será contar con una dotación de 2.245 guardias civiles del mar, que no ha sufrido ninguna modificación. Contaremos con 77 patrulleras, que tampoco en principio, dado que hemos incluido para los presupuestos del próximo año esa inversión, va a sufrir ninguna modificación.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya solicitó la comparecencia del Director General de la Guardia Civil, como he tenido ocasión de decir, y por decisión de la Mesa de la Comisión de Presupuestos será el Secretario de Estado el que conteste a las preguntas que le formule este Grupo Parlamentario.

El señor Núñez tiene la palabra.

El señor **NUÑEZ CASAL**: Señor Presidente, el motivo de pedir la comparecencia del Director General de la Guardia Civil iba en relación directa con la preocupación de nuestro Grupo por el problema de la lucha contra la droga. Esta preocupación se concretaba en este caso en el despliegue y la formación de la Guardia Civil del Mar, que en parte se ha contestado al responder a las preguntas del anterior Diputado, pero quisiera que se hablara un poco más de las cifras y de las condiciones de ese despliegue.

En la descripción de los programas realizada por el Ministerio del Interior se habla de un incremento de 5.900 guardias alumnos. Ya se ha dicho cuáles son los que se estiman que van a ser los que se dediquen a la Guardia Civil del Mar, sin embargo, desearía que en el tiempo se especificara cómo va a ser esta distribución.

Además, hay otro problema, y es que en esa descripción se habla de cursos de actualización y especialización y en ellos se incluye la Guardia Civil del Mar, pero parece ser que no hay previsión alguna sobre el centro de especialización de estos miembros de la Guardia Civil del Mar. Quisiera saber si se va a seguir pidiendo ayuda a la Armada o bien el proyecto es crear un centro específico de la Guardia Civil del Mar.

Por tanto, una vertiente es la formación de los guardias civiles del mar; la otra, a nuestro entender fundamentalmente porque creemos que la Guardia Civil tiene que desarrollar un papel muy claro en la lucha contra la droga (y como este es un trámite informativo no ha lugar en estos momentos a plantear cuestiones sobre la coordina-

ción con el Servicio de Vigilancia Aduanera), es que se concretaran las cifras para material de transporte nuevo.

No sé si hay una confusión en los presupuestos o si responde realmente a un notable esfuerzo, pero el caso es que en el superproyecto 90.53, en los Presupuestos para 1992 figuraba un coste total de 1.991 millones; ahora figura un coste de 10.351 millones, y la programación plurianual no responde a ese coste total, aun incluido el año 1966, que es el que se contempla como final para el superproyecto.

Por lo tanto, yo pediría que se aclarara cuál es realmente la inversión en la adquisición de embarcaciones, el problema que había señalado antes del centro de formación de los Guardias Civiles del Mar y el despliegue, en concreto, que se va a realizar.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO PARA LA SEGURIDAD** (Vera Fernández-Huidobro): Voy a darle las cifras de las previsiones del plan de despliegue de la Guardia Civil del Mar, del plan de compras de embarcaciones que hay para los próximos años, y de los puntos donde, en principio, se van a situar estas embarcaciones, así como de las plantillas de guardias civiles de nuevo ingreso que van a ir conformando lo que es la Guardia Civil del Mar de aquí al año 1995.

Como he dicho antes, las previsiones finales son de una plantilla de 2.245 hombres en toda esta primera fase de formación y despliegue de la Guardia Civil del Mar.

A final de año tendremos un total de 13 embarcaciones, de las cuales habrá dos en Barcelona, una media y una ligera; dos en Murcia, una media y una ligera. Porque hay tres tipos de embarcaciones: la alta, la media y la ligera. Las altas son las más caras y, entonces, las vamos pasando para futuros compromisos presupuestarios que vengan mejor dotados que el de este año. Como digo, en Barcelona tendremos dos, una media y una ligera; en Murcia tendremos otras dos; en Almería tendremos otras dos, que estarán ya funcionando el próximo mes de noviembre; en la zona Algeciras tendremos cuatro; en La Coruña habrá dos, y en Cantabria tendremos una. Esto no se ha elegido caprichosamente, sino en función de la situación de la lucha contra el narcotráfico y de los puntos que en estos momentos son calientes de entrada de droga en España. Este es un estudio que se ha hecho en función de esas necesidades. Luego tendremos ocho patrulleras medias a final de año y cinco patrulleras ligeras, con un total de 338 guardias civiles dedicados a esta función.

En 1993 hay 400 millones presupuestados para la compra de embarcaciones. Tendremos tres embarcaciones más para crear una nueva base en Málaga y una embarcación más para Cantabria. Es decir, podremos comprar cuatro embarcaciones. Pero el problema no está solamente en la compra de las embarcaciones, sino fundamentalmente en su mantenimiento y conservación, que hacen que el capítulo 2 de gastos corrientes crezca tre-

mendamente, porque el consumo de estas embarcaciones, teniéndolas funcionando prácticamente 24 horas, exige tener bien dotado el capítulo de gastos corrientes.

Es decir, a final de 1993 tendremos 17 embarcaciones que estarán distribuidas de la siguiente manera: dos en Barcelona, dos en Murcia, dos en Almería, tres en Málaga, cuatro en Algeciras, dos en La Coruña y dos en Cantabria. Habrá, repito, 17 en total, con un número de miembros de la Guardia Civil de 515.

En 1994 ampliaremos las bases y tendremos bases en Las Palmas de Gran Canaria, en Huelva, en Granada, en Valencia, en Alicante, en Mallorca, en Gerona, en Bilbao, en Gijón y en Pontevedra. Y habrá hasta un total de 880 personas de la Guardia Civil dedicadas a este cometido y 30 patrulleras al finalizar 1994.

En 1995 tendremos presupuestados 3.650 millones de pesetas para cubrir las siguientes bases: Santa Cruz de Tenerife, Castellón, Tarragona, San Sebastián, Lugo, Ceuta y Melilla. Y al final de ese año habrá que aumentar los efectivos en 850 personas, lo que dará la estimación final de 2.245 al terminar 1995, con un total de 77 patrulleras. Esa es, repito, la distribución general de la Guardia Civil del Mar en los próximos tres años, el plan de desarrollo

Respecto al centro de formación, efectivamente, hay gestiones encaminadas a dotar al Cuerpo de la Guardia Civil del Mar de su propio centro de formación para el personal que va a hacer esta función. En estos momentos no estaban capacitados para desarrollar, dentro del Cuerpo, dicha función, pero en el momento en que hayan preparado a monitores que puedan, a su vez, formar a futuros aspirantes, indudablemente la Guardia Civil se dotará de las instalaciones adecuadas. Ese es un proceso paralelo al del desarrollo y que ya está en marcha.

Creo que con esto queda suficientemente explicado el desarrollo o el despliegue de la Guardia Civil del Mar en los próximos tres años.

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

El señor **NUÑEZ CASAL**: Dos consideraciones solamente, señor Presidente. Una, que sería necesario pensar que en Galicia, y en concreto en la provincia de Pontevedra, es muy urgente el despliegue de la Guardia Civil del Mar, yo creo que más urgente que en otras zonas debido al problema del tráfico de drogas. Y, dos, que no ha quedado muy claro qué es lo que ocurre con estas cifras que están en el anexo de inversiones reales, porque la cantidad que yo tengo delante es de 10.351 millones, coste total, que no coincide con la programación plurianual ni tampoco con el incremento lógico respecto a 1992. No sé si es un error de los datos que me han dado, o realmente hay algo que se nos escapa y que no está dentro de esa programación plurianual.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO PARA LA SEGURIDAD** (Vera Fernández-Huidobro): Respecto a Pontevedra, como le he dicho antes, señoría, está prevista la incorporación de patrulleras a lo largo de 1994. En 1993 solamente tendrán como base La Coruña, porque también hay, como le he dicho antes, un problema de mantenimiento y conservación. Necesitamos conciertos con Defensa, hoy por hoy, para tener suficientemente dotado ese área de funcionamiento de las patrulleras. Hemos establecido esa base en La Coruña, que parece que puede cubrir bien las zonas gallegas y en 1994 pondremos otra base en Pontevedra.

Respecto al tema presupuestario, tengo que decir que la partida de inversiones para la compra de embarcaciones, los 400 millones, no está en el programa de lucha contra la droga, sino en el de seguridad ciudadana. Es decir, que los 400 millones no están en los 1.753 dedicados al tema de la lucha contra la droga de la Guardia Civil, sino en la partida dedicada a la seguridad ciudadana, en el programa de seguridad ciudadana, porque son inversiones especiales de desarrollo de un servicio nuevo. Lo hemos incorporado en seguridad ciudadana simplemente a efectos de mecánica presupuestaria, no tiene otro significado.

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

El señor **NUÑEZ CASAL**: Señor Presidente, el superproyecto 90.53 da como total en cuanto a embarcaciones 10.351 millones. Debo entender, entonces, que hay algún tipo de errata y que el total para el superproyecto de compra de embarcaciones es lo que ha dicho el Secretario de Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO PARA LA SEGURIDAD** (Vera Fernández-Huidobro): Yo creo que S. S. ha entendido bien.

El programa de lucha contra la droga en el presupuesto de la Guardia Civil es de 1.730 millones para el próximo año, que es menos 4,71 sobre el año anterior, pero aquí no está incluida la compra de las embarcaciones. La compra de las embarcaciones está en el de seguridad ciudadana, efectivamente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Secretario de Estado, por su presencia aquí y por la información dada.

- **DEL SUBSECRETARIO DE INTERIOR, A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR (números de expedientes 212/001823 y 212/001825) Y MIXTO (número de expediente 212/002037)**

El señor **PRESIDENTE**: El siguiente compareciente es el señor Subsecretario de Interior, don Santiago Varela, a quien damos la bienvenida a la Comisión. Comparece como consecuencia de la solicitud presentada por dos grupos parlamentarios, el Grupo Mixto, del que no hay ningún representante en este momento en la sala, y del Grupo Popular.

También al señor Subsecretario -quien podrá responder en la misma intervención- se le podrán plantear las preguntas que el Grupo Popular pretendía hacer al Director General de Política Interior, como consecuencia de la decisión adoptada por la Mesa de la Comisión de Presupuestos.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Baón.

El señor **BAON RAMIREZ**: Evidentemente, el año 1993 va a ser de vacas flacas, y así se ve en el presupuesto, en el que después nos detendremos en analizar las inversiones y los gastos.

Me permitirá que le considere como jefe natural del presupuesto, así como jefe de personal de todo el Ministerio, y que haga consideraciones de carácter global, con independencia de que luego le haga las preguntas específicas que más le conciernen.

Del análisis general del presupuesto consolidado del Ministerio es cierto que esta sección 16 se eleva a casi medio billón, está rozándolo, son 498.781 millones de pesetas -desprecio los flecos-, que viene a ser un incremento de 8.319 millones, lo que representa un 1,6 por ciento, si no me he equivocado en el cálculo.

Se produce la práctica congelación de los gastos de personal, y eso me lleva a preguntarle una cosa. ¿Cómo es posible que se refleje una congelación retributiva cuando va a haber un incremento para los funcionarios de alrededor del cuatro por ciento? ¿Se ha hinchado la cifra del año anterior? ¿Había un colchón establecido en esa materia? Porque la Olimpiada y la Exposición de Sevilla tuvieron su crédito extraordinario destinado a ese mismo fin. ¿Cómo es posible, repito, que se pueda traducir una congelación? En personal son 397.000 millones; hay 500 millones de baja. ¿Cómo es posible que no se refleje un incremento mínimo? Sobre todo cuando ese Ministerio es de gastos, y el 98 ó el 99 por ciento son los gastos de personal. No tiene ingresos. Las inversiones tienen un montante que no pesan en ese medio billón de pesetas. Y, sobre todo, porque los ingresos ya sabemos que son por tasas o por multas y revierten, fundamentalmente, en tráfico, que es el único organismo del Ministerio que genera ingresos. En ese sentido, me parece que es obvio deducir que la ley de plantillas y de segunda actividad esperan hasta mejor momento. Eso está claro; se puede deducir de estos presupuestos. De todas maneras, quiero que me lo confirme.

Por otra parte, este Ministerio es un arcano -imagino que otros también-, porque mezcla servicios con programas, diez servicios con diez programas, y hay que hacer un trabajo ímprobo de extracción de los datos para ponerles en columnas homogéneas.

En cuanto a los gastos corrientes en bienes y servicios, hay un incremento de 10.000 millones de pesetas. La explicación la entiendo fácil, hay unas elecciones generales que van a representar unos 9.500 millones de pesetas más. Si no me equivoco, ése es el incremento. Evidentemente, son a plazo fijo. El resto de las partidas son las habituales, por lo que se refiere a la financiación de partidos políticos.

En gastos financieros son los mismos en ambos años, 50 millones.

En transferencias corrientes hay 3.000 millones de pesetas más que quiero entender que son para ayuda a las policías regionales. No sé si son 3.000 millones de pesetas con carácter general y luego 500 millones para Cataluña. Por eso le pregunto: ¿A qué pacto se deben esas transferencias? ¿A qué responden?

En cuanto a inversiones reales, hay 4.550 millones menos. Me gustaría saber a qué afectan, y no tanto a las de reposición como a las inversiones nuevas. En el programa pueden venir detalladas, pero me gustaría que me enviase, si es posible, el documento general de inversiones que tiene el Ministerio previsto. No quiero que lo fie en la memoria ni en la consulta rápida que pueda hacer.

Aunque yo tengo todas las partidas desglosadas, por ejemplo, en protección civil 1.850 millones de pesetas, quiero saber cuánto va a equipo, cuánto va a la nueva escuela de protección civil, etcétera. Eso está desglosado pero no suficientemente. Lo mismo puedo decir de los 627 millones de pesetas de la seguridad del Estado; o de la Dirección General de la Policía, 1.680 millones, o de la Guardia Civil, 1.620. Me imagino que está desglosado, repito, pero me interesa saber también con detalle cuáles son para la creación de nuevos cuarteles, amortización de otros, etcétera. El resto son inversiones de reposición que, en las cuentas del Estado, podemos entender como lo equivalente a la amortización en una contabilidad y en un presupuesto privado.

Es curioso, pero pese a la dificultad de ese encaje que hay que hacer de los diez servicios y los diez programas, he tomado unas muestras, y por eso digo que este presupuesto no es lo suficientemente restrictivo, según correspondería a la economía general del país, y lo digo para, a continuación, formularle preguntas.

Retribuciones de altos cargos. La verdad es que los 557 millones que se destinan a altos cargos no tienen variación respecto de ejercicios anteriores, sobre todo de 1992.

En prensa, revistas y otras publicaciones la rebaja es mínima. El Ministerio gasta 392 millones de pesetas en prensa, revistas y otras publicaciones. No es que quiera colegir que todo el mundo lee el periódico, pero eso parece. Me gustaría que me diera el desglose, porque podríamos tener en el Ministerio del Interior la mejor biblioteca del país, puesto que, como digo, hacen una inversión anual de 392 millones de pesetas.

Atenciones protocolarias, 300 millones. Es más, la Subsecretaría a su servicio gasta 273 millones. Si me pudiera explicar el desglose de esa cifra, también se lo agradecería.

No me voy a referir a gastos reservados, que ascienden a 802 millones, y que viene a ser la continuidad de ejercicios anteriores. No me explique para qué sirven los gastos reservados, que yo quiero entenderlo y lo entiendo; no voy a indagar por ahí. Pero sí me parece raro que existan tres centros directivos independientes con gastos reservados, si no me he equivocado, y así se desprende del estudio del presupuesto: la Subsecretaría, con 165 millones; Seguridad del Estado, con 579,4 millones, y la Dirección General de la Guardia Civil, con 58,3 millones. Yo he entendido siempre que los fondos reservados tenían que tener un único centro directivo con propuestas de gasto y aquí hay tres.

En estudios y trabajos técnicos el Ministerio se va a gastar 360 millones de pesetas; yo solicitaría que me dijera en qué, y le pregunto en qué porque yo estoy perplejo; es decir, el Ministerio está constituido por una élite de buenos funcionarios, ¿es que se van a pagar trabajos técnicos para la confección de futuras leyes? ¿De qué leyes? El Subsecretario es catedrático, el Secretario General Técnico es catedrático, y la Subsecretaría invierte 64 millones de pesetas. Me gustaría ese desglose, sobre todo porque hay cosas curiosas. En trabajos técnicos figuran, en Protección Civil, 55 millones, que vendrían muy bien para pagar, quizá, a trabajadores eventuales y que previniesen incendios. No sé qué tipo de trabajos técnicos hace Protección Civil, y lo mismo le puedo decir de Seguridad del Estado, con 29,3 millones, o relaciones informativas, con 170 millones. Me interesaría saber, repito, en qué estudios y trabajos técnicos o en qué relaciones informativas se gasta ese dinero.

En cuanto a reuniones y conferencias, el Ministerio tiene presupuestados 107 millones de pesetas, y como partidas que descuellan por encima de todas las demás está Política Interior, con 17 millones; Protección Civil, con 22 millones, y Seguridad del Estado, con 57,3 millones. Hay incluso otras partidas menores en otras direcciones generales, pero si están representadas por el Subsecretario, por el Ministro, por el Secretario de Estado, no sé a qué tipo de reuniones y de conferencias se refiere, y para deliberar sobre qué.

No paso al detalle de todos esos servicios -aunque lo podría hacer- porque no quiero hacer muy prolija la reunión. En cualquier caso, por ejemplo, en relaciones informativas ya he dicho que se gastan 77,1 millones en prensa, revistas y libros, que puede estar justificado, y además es la unidad por excelencia que tiene que comprar periódicos, revistas y libros; en estudios y trabajos ya he dicho que se gastan 170 millones, que me parece excesivo, pero es que en publicidad y propaganda figuran 388,9 millones. ¿Para qué tipo de propaganda? ¿Es la electoral? Me gustaría aclaraciones sobre ese punto en concreto.

Voy a pasar a política de extranjería, porque entiendo que usted me va a informar sobre eso. En política de extranjería inciden varios programas, puesto que este tema afecta también a la seguridad ciudadana. Por ejemplo, en la Dirección General de Policía hay presupuestados cien

millones para expulsiones, que viene a ser repetición de ejercicios anteriores.

La dificultad que tiene cualquiera que estudie un presupuesto -y en este sentido yo he dedicado este fin de semana patriótico a los guarismos de la sección 16- es que, como no sabemos la ejecución del anterior, hay que formular preguntas a la buena de Dios, sin tener, como digo, los antecedentes. Me interesa, en ese sentido, por lo que respecta a extranjería, saber qué previsiones hay sobre el acuerdo Schengen. He oído al Secretario de Estado, que hay partidas previstas para la informatización de los puestos fronterizos, etcétera, lo que conducirá a una impermeabilización de las fronteras por aplicación del mismo acuerdo Schengen, pero sí me interesa conocer, repito, cuál ha sido el costo de la regularización y de la reintegración, y si tiene continuidad en este presupuesto, sobre todo porque yo creo que en la Memoria se prevé que pueden entrar en 1993 -y me parece una cantidad pequeña- unos 330.000 extranjeros, o ya están y se les regulariza. No lo sé y sobre eso también me gustaría aclaraciones, porque, además, figura una variación de 3.000 menos que en el ejercicio de 1992.

También me interesaría conocer, y con esto concluyo por lo que respecta a extranjería, si tiene prevista la reforma de la legislación del derecho de asilo, porque supongo que para eso será alguna de las partidas del epígrafe de estudios y trabajos técnicos. Además, esto es perentorio, y cuando menos tiene que estar en 1993 si queremos armonizar nuestra legislación en lo que respecta a política de extranjería.

Estas son, en términos generales, las preguntas que quería hacer. Habría muchas otras, pero, lógicamente, no quiero abrumarle más, sobre todo porque podía haberse las hecho al Secretario de Estado de Seguridad o al Director General de la Guardia Civil y de la Policía.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Subsecretario de Interior.

El señor **SUBSECRETARIO DE INTERIOR** (Varela Díaz): Le agradezco, señoría, el interés que habitualmente presta a las cuestiones de nuestro Ministerio, interés del que son buena prueba las preguntas que me acaba de formular y que en absoluto me abruma. En todo caso, me preocupa el no haber tomado nota detallada de todas ellas y no poder contestar con el rigor que se merece el interés que S. S. ha demostrado.

En primer término, califica el presupuesto de nuestro Ministerio como el presupuesto propio de un año de vacas flacas, aunque a continuación, a lo largo de su intervención, ha dicho que el presupuesto del Ministerio no es todo lo restrictivo que cabía esperar para el futuro ejercicio. Yo quiero decir que el presupuesto del Ministerio no es, desde luego, óptimo para las tan variadas necesidades que el Ministerio atiende. Sin embargo, está muy lejos de lo que podemos considerar el umbral a partir del cual comienza un deterioro de los servicios públicos.

Yo creo, al contrario, que con este presupuesto el Mi-

nisterio puede seguir trabajando con cierta normalidad en esa diversidad de servicios públicos que tiene encomendados.

Le matizo la cifra global del presupuesto que S. S. ha dado porque ha prescindido del presupuesto de organismos autónomos, en concreto de la Dirección General de Tráfico. Con el Presupuesto de la Dirección General de Tráfico, el presupuesto ascendería a la cifra de 545.000 millones de pesetas, lo cual equivale exactamente a un incremento del 2,17 por ciento.

Se extraña S. S. de cómo es posible, con esta cifra, atender al aumento retributivo de los funcionarios. Se trata de una exigencia de carácter general de la Ley de Presupuestos. Tal como se encuentra redactado al día de hoy, el proyecto prevé un crecimiento cero en los salarios de los funcionarios. Por tanto, si se tiene en cuenta ese crecimiento cero del cual parte el presupuesto de nuestro Ministerio y el del resto de los Ministerios, no existe esa contradicción que S. S. adelanta.

Quiero también corregir el escepticismo, no digo que sea infundado, pero parcialmente fundado durante estos años en cuanto a la Ley de Plantillas y de Segunda Actividad.

En cuanto a la Ley de Segunda Actividad, hay un proyecto que está circulando en diversos Ministerios, y en cuanto a la Ley de Plantillas, en el último Consejo de la Policía, que se celebró hace aproximadamente tres semanas, fue presentado un proyecto de ley a la consideración del Consejo. Por tanto, espero, con tanto fervor o más, si me lo permite, que S. S. que durante el próximo ejercicio presupuestario estos dos proyectos de ley pueden ser remitidos a las Cámaras.

Efectivamente, el incremento de gastos corrientes se produce como consecuencia de la previsión de gastos electorales durante el próximo año, aunque ha de subrayarse una vez más que la previsión de gastos electorales se incluye dentro de un crédito ampliable. Es decir, cuando se presupuestan, como es el caso, me parece, 10.000 millones de pesetas para gastos electorales, esto no supone necesariamente que los gastos electorales vayan a limitarse a 10.000 millones de pesetas. Más bien, la experiencia que tenemos de anteriores procesos electorales es que suelen superar esta cantidad. En cualquier caso, no habrá problema, puesto que se trata de un crédito ampliable.

Las transferencias corrientes a que S. S. se refiere, las dos son relativas a la policía de la Generalitat; son consecuencia del convenio suscrito entre el Estado y la Generalitat y posiblemente igual de ajustado que la presencia de estas transferencias en el presupuesto del Ministerio sería trasladar esta partida a créditos que corresponden más bien al Ministerio de Hacienda y que tienen que ver con la financiación de las comunidades autónomas. Se trata de un problema de técnica presupuestaria que no me afecta de manera primordial, pero posiblemente he de reconocer que lo más ajustado no sea incluir esta partida en los presupuestos del Ministerio del Interior, sino más bien en los del Ministerio de Hacienda.

Con mucho gusto, como me ha solicitado, le remitire-

mos en breve el documento general sobre inversiones del Ministerio.

Por otra parte, se centra S. S. en una serie de capítulos, que yo he de considerar menores, no solamente por su cuantía, sino porque si se analizan con cierto rigor no plantean problema alguno, aunque he de reconocer que pueden revestir cierto interés ante los medios de comunicación o ante la opinión pública, como son los gastos en prensa, revistas y otras publicaciones, atenciones protocolarias, gastos reservados, estudios y trabajos técnicos y reuniones y conferencias.

He de indicar, como punto de partida, que en todos estos capítulos se produce una reducción importante en el presupuesto del Ministerio del Interior, respecto al presente presupuesto, en todos estos capítulos. En distinto porcentaje, pero en todas ellos, hay reducciones. En alguno de ellos, como pueden ser los gastos en prensa, revistas y otras publicaciones o lo que son atenciones protocolarias, entiendo que si se piensa en lo que es un Ministerio, pueden parecer cifras abultadas, a pesar de que se reduzcan. Lo que sucede es que con el Ministerio del Interior muchas veces se olvida que estos gastos incluyen cincuenta Gobiernos Civiles y diecisiete Delegaciones del Gobierno; es decir que, aunque los gastos de protocolo a los que S. S. se ha referido como adscritos a la Subsecretaría indudablemente son desmesurados para un modesto Subsecretario, he de recordarle que estos gastos luego yo los tengo que distribuir entre cincuenta Gobiernos Civiles y diecisiete Delegaciones del Gobierno, a los cuales corresponde la representación de la Administración del Estado a lo largo del territorio. Le puedo asegurar que en un año como éste, en el que la presión, por ejemplo, sobre los gastos de protocolo en Barcelona o en Sevilla ha sido muy intensa, esto condena a otros Gobiernos Civiles o a otras Delegaciones del Gobierno a unos presupuestos protocolarios absolutamente raquíuticos en comparación a otras administraciones, como pueden ser las autonómicas o municipales. Aunque le estoy hablando de memoria, no me costaría mucho encontrar el término medio de lo que se gasta un Gobierno Civil en gastos protocolarios, pero puede ser del orden de los dos millones de pesetas al año por término medio. Y si uno piensa en la cantidad de compromisos de este tipo que un Gobierno Civil medio ha de atender a lo largo de un año, la verdad es que la cifra no parece tan desmesurada. Igual podría decir de los gastos en prensa o en revistas o en otras publicaciones.

No disponemos, desgraciadamente, de la mejor biblioteca del país, pero es una interesante biblioteca sobre el siglo XIX, cuya consulta le recomiendo a S. S., aunque progresivamente empobrecida a lo largo del presente siglo y, en la actualidad, con serios problemas de actualización.

Con estos gastos de revistas y otras publicaciones no solamente sufragan los periódicos o las revistas que lee el Ministro, el Subsecretario o los Directores Generales, sino también el conjunto de los gobernadores civiles, secretarios de Gobiernos Civiles, etcétera. Por tanto, no se trata de gastos tan elevados.

En cuanto a estudios y trabajos técnicos, agradezco los elogios de S. S. a la capacidad técnica de orden jurídico de los responsables del Ministerio, pero en absoluto se refieren estos gastos a la preparación de proyectos de ley. Creo que de las cifras que S. S. ha mencionado, yo diría que ni una sola peseta revierte sobre la contratación de otros técnicos para la preparación de proyectos legislativos; más bien son proyectos técnicos de otro orden los que se sufragan con este presupuesto.

Le llamaba la atención a S. S. el presupuesto de estudios y trabajos técnicos de la Dirección de Relaciones Informativas y Sociales. He de decirle, si consulta con más detalle el presupuesto de esta Dirección General, que la misma se halla comprometida, en virtud de un acuerdo con las Comunidades Europeas y más concretamente con el FEDER, en un ambicioso proyecto de comunicación telemática que tiende a facilitar la consulta del ciudadano sobre cualquier tema que le puede interesar en relación a las Administraciones públicas, a partir de los Gobiernos Civiles y de Delegaciones de Gobierno. Un proyecto de este tipo le puedo asegurar a S. S. -y lo entenderá fácilmente- que antes de emprenderlo necesita una serie de estudios y trabajos técnicos, igual que sucede con la Dirección General de Tráfico, cuyo titular a continuación le podrá también explicar en qué consisten estos estudios o trabajos técnicos, o en relación a los proyectos de Protección Civil, etcétera. Por tanto, no se encierra en este capítulo amenaza alguna de nuevos proyectos legislativos por parte del Ministerio del Interior más de los necesarios.

Sobre los gastos de publicidad y propaganda -que también le llamaban la atención- en la Dirección General de Sociales e Informativas tienen que ver -no se refieren a propaganda electoral; el Ministerio del Interior no hace propaganda electoral, salvo aquella que le corresponde, en virtud del mandato legislativo que le encomienda la propaganda institucional, en cualquier tipo de proceso electoral, que, en cualquier caso, tampoco están adscritos a esta Dirección General- y se refieren a las campañas publicitarias que es necesario emprender en relación al acceso a la Policía y a la Guardia Civil. En el momento actual existen problemas para cubrir todas las vacantes, para cubrir la oferta anual que sacan las Academias de la Policía y de la Guardia Civil. Estas campañas publicitarias, que S. S. verá a través de los diferentes medios de comunicación, se sufragan precisamente con cargo a esta partida presupuestaria.

Algo parecido sucede con las reuniones y conferencias. A pesar de tratarse del Ministerio del Interior, la verdad es que cada vez son mayores los compromisos de orden internacional en que nos vemos inmersos; por ejemplo, todos los que tienen que ver con el hecho de que durante el segundo semestre de este año le haya correspondido a España la Presidencia del Grupo Schengen. Pues bien, responsabilidades de estas características determinan la necesidad de viajar con frecuencia a Bruselas, de convocar aquí en Madrid y atender adecuadamente a los representantes de otros países europeos, etcétera. Y qué decirle a S. S. de los múltiples compromisos en que nos vemos

sumidos a través de Naciones Unidas, en relación a países que se encuentran en proceso de transición a la democracia. Por ejemplo, recientemente hemos tenido que enviar una delegación española del Ministerio del Interior a Angola, para la supervisión de las elecciones en este país. Su señoría se puede imaginar que los billetes de avión a Angola y los hoteles en Angola hay que pagarlos. Pues bien, esto se atiende con la partida de reuniones y conferencias.

Por último, S. S. se centra en un tipo de cuestiones que me permitirá que califique de más serias, como son las que tienen que ver con la política de extranjería. Por supuesto, puedo contestar perfectamente a estas preguntas, como el Director de Política Interior, entre otras cosas porque recientemente se ha constituido la Comisión Interministerial de Extranjería cuya Presidencia me corresponde.

El Acuerdo Schengen, efectivamente, supone, para cumplir con las exigencias que acompañan a la desaparición de las fronteras internas de la Comunidad, asegurar la comunicación permanente entre las distintas Fuerzas de Seguridad de los países miembros. Yo no estoy muy convencido de que sea precisamente a finales del presente año cuando entre en vigor el acuerdo; creo más realista hablar de una fecha situada en torno al mes de abril de 1993. En cualquier caso, para esa fecha tendremos que cumplir las exigencias de orden informático que lleva aparejadas el Acuerdo, que han de estar sometidas a la verificación de los demás países que ya forman parte del Grupo, y que son de estudios y trabajos técnicos, partida que tanto le llamaba la atención. En relación a este proyecto, se han destinado 734 millones de pesetas; de inversión nueva, 583 millones y la aportación española a la unidad central de sistemas radicada en Estrasburgo, de 55 millones. Esto es lo que supone para el próximo año, aproximadamente, el Acuerdo de Schengen.

El coste del proceso de regularización de ilegales para el Ministerio del Interior fue prácticamente nulo, porque fue un proceso más bien de tipo administrativo o burocrático que en su mayor parte recayó no sobre el Ministerio del Interior, sino especialmente sobre el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Y, desde luego, en modo alguno está previsto por parte del Gobierno abrir en los próximos años nuevos procesos de regularización, sino -si es a lo que se refería S. S.-, de acuerdo con el resto de los países comunitarios, iniciar una política de cupos que permita, en relación a los ciudadanos de otros países que deseen residir y trabajar en los países comunitarios, que lo hagan en las mejores condiciones, con las mayores posibilidades de integración y, desde luego, en términos de legalidad.

Creo que con lo anterior he respondido, al menos, a la mayor parte de las cuestiones que S. S. me planteaba.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Subsecretario. **(El señor Baón Ramírez pide la palabra).**

El señor Baón tiene la palabra.

El señor **BAON RAMIREZ**: Señor Presidente, tan sólo dos cuestiones que creo que ha pasado por alto el señor Subsecretario, pero las tiene «in mente»; es sobre el proyecto de ley de la reforma de la legislación sobre el asilo.

Asimismo, quiero saber cuántos centros de extranjería se van a abrir en el país, pues hay una dotación presupuestaria para ese fin, y en qué sitios. Su señoría no dice nada sobre eso.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Baón, si me permite, me parece que la única que corresponde a este trámite es la segunda de sus preguntas.

El señor **BAON RAMIREZ**: Perdón, señor Presidente. Evidentemente, si yo decía que el Ministerio o un presupuesto cualquiera es un arcano, quiero decir que no se puede especificar. Le pregunto si entre los trabajos técnicos está la preparación -y me imagino que ello requerirá un estudio serio y no solamente por los funcionarios brillantes del Ministerio- de la reforma al derecho de asilo; quiero saberlo, sobre todo, porque, además, tenemos una obligación legal de reformarlo por virtud de los acuerdos internacionales.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE INTERIOR** (Varela Díaz): Con mucho gusto respondo a ambas preguntas y muy brevemente, para someterme a las directrices de la Presidencia.

Efectivamente, el proyecto de reforma de la legislación de asilo ha circulado ya entre los ministerios. En la actualidad guarda cola dentro de los proyectos de ley que han de ser examinados en las próximas semanas por la Comisión de Subsecretarios; ha sido ya informado favorablemente por la Comisión Interministerial de Extranjería y, asimismo, por ACNUR, en cuanto a la principal organización no gubernamental que se ocupa de estos temas. Como S. S. conoce, el objetivo de este proyecto de ley es doble. Por una parte, la desaparición en España de la doble figura de asilo y refugio, que es motivo de todo tipo de dificultades y de disfunciones, y, por otro lado, facilitar el rechazo lo más rápidamente posible de las solicitudes de asilo manifiestamente infundadas. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

En cuanto a los centros de extranjeros a los que S. S. se refiere, no sé si son los centros de internamientos o las oficinas de extranjeros. Son dos cuestiones distintas.

El señor **BAON RAMIREZ**: Me refería a las oficinas de extranjería.

El señor **SUBSECRETARIO DE INTERIOR** (Varela Díaz): Se han puesto en funcionamiento las oficinas de extranjería de Alicante, Almería y Gerona. En lo que resta del presente año y el ejercicio de 1993, está prevista la entrada en funcionamiento de una oficina en Mallorca, otra en Barcelona, otra en Madrid -en lo que se refiere a

asilo ya está en funcionamiento-, otra en Málaga, otra en Murcia, otra en Las Palmas, otra en Tenerife y otra en Valencia. El coste de estas oficinas es diverso y si le interesa lo tengo a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Subsecretario del Interior, por su comparecencia y por su información.

- DEL DIRECTOR GENERAL DE TRAFICO. A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR (número de expediente 212/001824) Y CDS (número de expediente 212/001898).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, tenemos con nosotros al Director General de Tráfico, señor Muñoz, como consecuencia de la solicitud de los Grupos Parlamentarios Popular y el CDS.

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

El señor **BAON RAMIREZ**: Gracias, señor Director General, porque una vez más viene a explicarnos la caligrafía del presupuesto de la Jefatura de Tráfico.

Con independencia de que me refiera a unas partidas concretas con expresión numérica, voy a referirme, y elogiosamente, a la memoria del programa 222 B, que es el que se refiere a la Dirección General.

Así como el resto de los programas son una repetición más de lo mismo de años anteriores, éste ha hecho un esfuerzo de actualización porque ha cumplido objetivos y porque se marca en escalada otros nuevos. En ese sentido quiero que conste en el «Diario de Sesiones» ese reconocimiento por mi parte.

Como en los demás organismos del Estado, hay una reducción en la partida más importante, que es la de personal, o por lo menos congelación, incremento cero. Eso me lleva a preguntar qué previsiones tiene para dotar suficientemente a la plantilla de la Agrupación de la Guardia Civil, porque en eso sí estaremos con déficit. Yo recuerdo del año pasado que nos dijo en esta misma Comisión que siempre que quería hacer un concurso de traslado para proveer a unas necesidades, por ejemplo, de Madrid, que no se atrevía a hacerlo, y si lo hacía sabía que el resultado iba a ser negativo porque se le iba a ir más gente que la que quería reclamar.

Para mí ese aspecto es importante porque entiendo que la autoridad viaria que impone la agrupación de tráfico es fundamental para reducir, como estamos reduciendo, ese saldo de víctimas que, como una guerra larvada, se está produciendo todos los fines de semana, y el último ha sido también elocuente de cuanto digo.

Lo dice muy bien la memoria. Hemos pasado en un período de seis años de tener una tasa de vehículos por cada mil habitantes muy considerable como se corresponde a un país que está en franco desarrollo, o que estaba en franco desarrollo. Ya veremos este año. Pero pasar de 303 a 430 vehículos por mil habitantes es una cifra considerable.

Quiero hacer una salvedad. No debemos ser injustos, y lo digo como Diputado portavoz de la oposición, de querer echar el muerto —y nunca mejor dicho—, las víctimas, los heridos a la Dirección General de Tráfico cuando éste es un mero instrumento de algo que debe preexistir, como son las infraestructuras.

Y hago la segunda pregunta: ¿cree que la mejora que ha habido en lo que va de este año en decremento de víctimas y de heridos se debe a la mejora de la red viaria, de las infraestructuras? Y ligado a esto: ¿se han suprimido los cincuenta y tantos puntos negros conocidos, que además no dependen sólo de la señalización, sino de esa reforma infraestructural? Esa pregunta se la haremos siempre mientras existan esos puntos negros que ya sabemos que es una consecuencia fatal y que todos los fines de semana y en todas las operaciones grandes de salida o de entrada producen un saldo de víctimas.

Hay otra pregunta que quiero hacer sobre inversiones reales que corresponden al organismo que usted regenta y al factor humano condicionante de los accidentes de tráfico. Quizá no le corresponda a usted, pero en el estudio general de los Presupuestos del Estado echo en falta que se incida más sobre la política educativa, sobre crear una cultura de la seguridad vial. Lo hacen en un capítulo mínimo en esos cursillos permanentes para los profesores de autoescuelas. Digo esto porque pregunto si es necesario hacer una campaña tan tenebrosa o tan trágica como la que se está anunciando que me recuerda esa empresa de publicidad de los colores de «Benetton» que utiliza las escenas más graves para mover la conciencia de los conductores. ¿No sería mucho mejor establecer una cultura de seguridad positiva? Me interesa esa opinión. Lo digo porque veo que las inversiones reales de carácter inmaterial son de 2.120 millones de pesetas, y quiero entender que apuntan a eso. Los otras inversiones son de funcionamiento operativo, nuevas, son de 15.569 millones de pesetas «grosso modo», que me imagino se diluyen todos estos programas que tiene de accesos a grandes ciudades, travesías, etcétera. La otra partida, que es la de reposición, es meramente amortizadora de 5.148 millones de pesetas. Quiero que me explique qué es eso de las estaciones de emisión artificial que dotadas de cámaras recogen además imágenes en tiempo real. Me pregunto si a usted jurisprudencialmente le están tirando abajo todas las pruebas que se aportan por control y seguimiento por radares móviles para el régimen de sanciones de quienes infringen el Código en carretera, ¿ustedes van a insistir en esas inversiones? ¿Lo entienden razonable, o habrá que cambiar la legislación al respecto para que tengan viabilidad esas sanciones? Porque usted en el Ministerio del Interior es el único que obtiene ingresos por tasas y por multas, los 53.886 millones de pesetas. Eso le debe consolar también. Lo demás se lo ha gastado. Usted, al fin y al cabo, gasta con utilidad y luego tiene ingresos también.

Quiero hacerle unas preguntas de tono menor, porque hay remanentes todavía y tiene que recogerlos en el presupuesto. Hace bien, eso es de buen gestor, recoger partidas sueltas que se refieren a la Exposición de Sevilla, a la

Olimpiada y a Madrid cultural. Veo que hay unas partidas que se refieren a eso. Me imagino que son pagos que todavía no se han efectuado y que ya digo que no van a ir, por una mala técnica, a un crédito extraordinario, sino que lo recoge usted en el presupuesto ordinario de 1993.

Quiero hacer una segunda pregunta en tono menor. Yo he leído que la Dirección General de Tráfico también pretende conservar el Patrimonio Histórico-Artístico. Es una pregunta pintoresca, pero también es pintoresco el objetivo que se señalan ustedes en las inversiones. ¿Es que quieren ustedes hacer un museo del automóvil? Eso, acaso, correspondería a otro organismo. De todas formas, con eso sólo pretendo saciar una curiosidad pintoresca.

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

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRAFICO** (Muñoz Medina): Señorías, tras agradecer —y no es una frase protocolaria— que se haya solicitado esta comparecencia, quiero agradecer de manera más concreta al señor Baón su primer elogio sobre la calidad de la memoria que se acompaña, elogio que, por supuesto, traslado inmediatamente a los funcionarios que la han elaborado porque una de las cosas mejores que tiene la Dirección General de Tráfico es un equipo funcional absolutamente excepcional que permite abordar estas cuestiones con una cierta brillantez.

Respecto a las preguntas concretas que me ha formulado el señor Baón, voy a tratar de contestar a todas. En primer lugar, en el capítulo I, de remuneraciones, la verdad es que vamos a tener muy poca capacidad de manobra para atender a las necesidades que se puedan plantear. Como antes puso de relieve el Subsecretario, el criterio que se siga para los incrementos de remuneraciones de los funcionarios vendrá dado externamente y nos limitaremos a aplicarlo. En relación con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, quisiera hacerle una pequeña precisión, y es que las remuneraciones de la Guardia Civil de Tráfico van con cargo al presupuesto de la Dirección General de la Guardia Civil, con cargo al nuestro es el material específico de vigilancia, es decir, automóviles, radares, alcoholímetros, etcétera, la parte de vestuario que específicamente podemos considerar como de tráfico, como puede ser, por ejemplo, el uniforme de motorista, y dentro del capítulo II un concepto importante, que son las dietas por desplazamientos, pero el resto no. Por tanto, presupuestariamente no puedo dar respuesta a su pregunta y sí decirle que este aumento de las plantillas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil es algo modesto, por el momento, porque, como dije en análoga ocasión hace un año, el déficit de personal lo arrastra todo el Instituto y no sólo la Agrupación y estamos ahora además tratando de solventar un problema grave, que es el de la capacidad de formación de Guardias Civiles de Tráfico. Hasta dentro de un par de años no estará lista la Academia de Mérida y entre tanto vamos a ver si con instalaciones provisionales conseguimos incrementar

esos 990, que es la capacidad máxima para poder absorber de verdad la plantilla y que no sea una pura entelequia.

Su señoría me ha hecho una pregunta referente a la evolución de los accidentes en 1992 y aunque me la ha planteado en tres momentos distintos, me va a permitir que reúna sus tres cuestiones para darle una única contestación. Hasta el momento -y son datos cerrados al día de ayer- llevamos exactamente 503 víctimas mortales menos que el año pasado, lo que supone un descenso -hablo de memoria- entre el 11 y el 12 por ciento. Si tenemos en cuenta que en los dos años anteriores los aumentos fueron bastante más modestos, del orden del 4 por ciento, creo que tenemos motivos para seguir esperanzándonos.

Y hecha esta primera contestación, tengo que contestar a la segunda pregunta, a qué se ha debido, porque S. S. me pregunta en primer lugar si creo que se ha debido a la mejora de las carreteras que se ha experimentado este año, y tengo que contestar afirmativamente. Pero si me preguntara si creo que se debe a las nuevas normas implantadas con ocasión del nuevo Reglamento de Circulación y que entró en vigor el 15 de junio, también le debo decir que sí. Y si me pregunta si era necesaria una campaña tan dura, le digo que sí. Probablemente, todos estos elementos, más la renovación del parque automovilístico que se está llevando a cabo como consecuencia de unas serie de factores, entre otros de la progresiva implantación de la inspección técnica de vehículos, tengo que decirle que todo ello está conformando un escenario más favorable a la seguridad vial y desde luego -permítame que ahora entre en la última parte de su pregunta-, creo que era imprescindible una campaña tan dura y tan poco grata para el sentido estético de la mayor parte de las personas que lo ven como la que hemos puesto en funcionamiento. Le decía que es imposible, si se quiere hacer con un mínimo de rigor intelectual, decir en estos momentos cuántos de estos 503 muertos menos que tenemos este año -y estoy hablando sólo en carretera, nos faltan todavía los de zona urbana, porque la información de los ayuntamientos viene más diluida- se deben a la mejora de las carreteras, cuántos se deben a las nuevas normas, cuántos se deben a la campaña. Es imposible decirlo, pero que algo tiene que ver yo creo que está fuera de toda duda. Y fíjese que en el primer estudio -porque esto se debe hacer de verdad cuando ya haya terminado la campaña- de seguimiento de la campaña nos hemos encontrado con que un 94 por ciento de los encuestados -y se ha hecho una encuesta amplia, con 500 entrevistas, lo cual da márgenes de confianza muy amplios-, el 94 por ciento de los encuestados recordaba espontáneamente los contenidos de la campaña sin necesidad de llegar a lo que en término de seguimiento se suele llamar el recuerdo sugerido, sino que espontáneamente lo recordaban e incluso cerca de un 75 por ciento recordaban espontáneamente la fecha de entrada en vigor del Reglamento, dato éste que es absolutamente insólito, lo cual demuestra que la insistencia con la que estuvimos trabajando durante la etapa de entrada en vigor del Reglamento en este sentido al menos fue fructífera. Pero es que hay

más: en este mismo seguimiento de la campaña nos encontramos con que un 76 por ciento reconocía que la campaña había influido beneficiosamente en su manera de conducir. Realmente, cuando en una encuesta se están pulsando opiniones, estas cuestiones hay que tratarlas con suma cautela, pero, de todas las campañas que hemos hecho a lo largo de nuestra historia -y son unas cuantas y algunas de ellas con premios internacionales en el mundo de la publicidad verdaderamente importantes-, nunca nos habíamos encontrado con un grado de compenetración tan fuerte con la campaña. Por eso debo decir que la respuesta es que sí, que era imprescindible hacer una campaña así, porque, si me permite la expresión, estábamos un poco hastiados de hacer campañas brillantísimas que ganaban premios frecuentes y prestigiosos de publicidad sin conseguir palpar de una manera real sus efectos sobre la conducción y, consecuentemente, sobre la seguridad. Pero, por supuesto -repito lo que decía antes-, la mejora en las carreteras indudablemente está influyendo, como también todos los otros factores que también enumeraba. Pero si su señoría echa de menos una política de educación vial, yo creo que hay que mirar el presupuesto en su conjunto, porque tenemos los 2.000 millones que, como certeramente apuntaba su señoría, aparecen en el Capítulo seis, pero es que en el Capítulo dos, en concreto en los conceptos -y se lo voy a decir exactamente- 226.02 y 226.05, está detrás también la educación vial. Porque donde dice «Publicidad y propaganda» es porque la rúbrica presupuestaria se le llama así, pero no porque nosotros hagamos publicidad en sentido estricto y menos aún propaganda, con esa connotación antiestética que puede tener. Es pura educación vial, complementaria de la que se hace con la gran campaña que este año, como comentábamos, puede tener hasta 2.000 millones de pesetas. Hemos abierto, además, este año un nuevo concepto presupuestario, que es el 226.05, que es material de educación y formación vial, porque justamente nos estábamos encontrando con una terrible estrechez presupuestaria en el concepto presupuestario 226.02 como consecuencia de la expansión de todas esas actividades educativas. Pero lo que es imprescindible poner de manifiesto es que la educación vial no sólo tiene su concreción en estas dos acciones que tiene su reflejo presupuestario, sino que hay además un trabajo humano muy importante que, porque los presupuestos no son en rigor un estudio de costes de la actividad, no aparecen reflejados en ellos, pero usted piense que hay toda una Subdirección General que trabaja incesantemente en materia de educación vial, desde los ámbitos escolares hasta la que acabamos de comentar, la de educación a través de medio de comunicación de masas, pasando por toda la formación de los aspirantes a conductores, que, en definitiva, es también educación vial. Lo que ocurre es que éste es de los aspectos en lo que cualquier visión responsable de la seguridad vial nos tiene que llevar forzosamente a una sensación de permanente insatisfacción.

Hablaba su señoría, por otra parte, de los puntos negros y nuevamente, como ya hiciéramos hace un año, es necesario recordar que nuestra contribución a ello es en

50 modestísimos millones de pesetas para señalizaciones de urgencia, porque la corrección del punto negro siempre corresponde al responsable de infraestructuras, sea el Ministerio de Obras Públicas, comunidad autónoma, diputación provincial, etcétera.

Efectivamente, la mayor parte de la inversión que aparece dentro del artículo 62 del presupuesto (es decir, los quince mil y pico millones de pesetas, a los que ha hecho referencia su señoría), podemos decirlo genéricamente, son instrumentos de control de tráfico en su sentido amplio, es decir, donde está incluida toda esa serie de programas que figuran en la documentación aneja al presupuesto; es decir, por una parte, los sistemas de captura y tratamiento de la información de tráfico, cooperación con corporaciones locales y comunidades autónomas, acceso a grandes ciudades, etcétera. Yo creo que no merece la pena enumerarlo porque está en la documentación que está al alcance de sus señorías.

Las estaciones de visión artificial por las que me pregunta son unos instrumentos verdaderamente avanzados desde el punto de vista tecnológico. Si recuerda su señoría, con ocasión de mi comparecencia del año pasado, a la que acudí con todo gusto, por supuesto, comenté que ésta me había impedido participar en unas reuniones que se estaban celebrando esos días en California, con la Universidad de Berkeley y la Politécnica del Estado de California, precisamente para la homologación en Estados Unidos de las estaciones de visión artificial. Esto voy a tratar de decirlo con la falta de rigor técnico propio de una persona de letras, pero lo que quiere decir esto, por comentarlo rudamente, es una cámara de televisión conectada a un microprocesador y a un sistema de transmisión. Dicho así probablemente cualquier técnico trataría de condenarme por hereje porque creo que será bastante poco preciso, pero lo que supone esto es que en el munto en el que se instala una cámara de televisión, transmite al centro de control de tráfico no sólo la imagen, sino que, además, por un sistema informático, cuenta los vehículos, los mide, mide su velocidad y, procesándolo, traslada inmediatamente en el mismo tiempo real, y por un sistema de comunicaciones también rápido y muy barato, cuál es la cantidad de vehículos que está pasando, qué intensidad horaria supone, cuál es la composición del tráfico, desglosándolos en vehículos ligeros, pesados y superpesados, por así decirlo, velocidad media, índice de ocupación de la vía, etcétera. Son todos los que habitualmente denominados parámetros de tráfico, que los transmite. La riqueza de información que produce esto en un centro de control es el primer paso (luego hay que dar otros muchos, como es natural) para poder hacer una gestión avanzada de la circulación porque, evidentemente, ya no se pueden hacer estas cosas con un cronómetro, un bolígrafo y un papel.

Me ha dejado un poco perplejo la afirmación de su señoría de que nos están tirando por tierra jurisprudencialmente en actividad sancionadora a través de medios de radar; nada más lejos de la realidad. Yo me temo que su señoría ha manejado alguna información errónea porque no existe esa jurisprudencia. Es más, en estos mo-

mentos, si me permite la expresión, yo creo que no tenemos ningún problema genérico pendiente con la Administración de Justicia. Es decir, ni el régimen jurídico de la alcoholemia, ni la obligatoriedad del sometimiento a las pruebas, ni la fiabilidad, ni -digamos- la corrección jurídico-administrativa de los instrumentos de medición de velocidad, por supuesto (ya los estrictamente jurídicos después de los nuevos instrumentos normativos: Ley de Seguridad Vial, Reglamento de Circulación), están suficientemente salvados como para que le tranquilice a su señoría, tan preocupado como está siempre por los problemas de seguridad vial, en el sentido de que un instrumento tan importante para la seguridad como es la disciplina no se está quebrantando, al menos no por esta vía. Repito que no hay ningún problema en este momento que con carácter general haya que solucionar.

De las dos preguntas que me planteaba en tono menor, pero que son, como todas las que ha hecho, de indudable enjundia, los remanentes de los proyectos 92 quizá entrañaban una pequeña trampa presupuestaria, si me permite la confesión en estos casos, y es que realmente los tres proyectos 92 en Barcelona, Sevilla y Madrid eran proyectos 93; es decir, eran proyectos que se justificaban también al día siguiente de que concluyeran los Juegos Olímpicos o la Exposición Universal o el Madrid, capital cultural; es decir, es la necesidad de dotar de sistemas de control de información del tráfico, avanzados y suficientes. ¿El pretexto histórico? Fue 1992, y fue probablemente la oportunidad para poder hacerlo en un calendario verdaderamente duro y difícil, pero son proyectos que hubieran carecido de sentido, sobre todo en el volumen de inversión que representaban, si hubieran sido estrictamente proyectos 92, si hoy, día siguiente a la Exposición Universal de Sevilla, todos los sistemas instalados allí hubieran perdido su virtualidad, y además también, por la complejidad tecnológica (yo creo que tuve ocasión ya de hablarlo en una comparecencia anterior) que hayan sufrido en alguno de los pudiéramos llamar efectos secundarios de estos proyectos alguna pequeña dilación, porque lo fundamental estuvo funcionando desde el primer día de comenzar los acontecimientos específicamente 92, pero ha habido algunos remates, por así decirlo, de estos proyectos en las liquidaciones que van a quedar para 1993. Pero el tema es importante resaltarlo, porque es la propia lógica de la política de inversiones la que está detrás, y es que son proyectos válidos y útiles para 1993.

En cuanto a la pregunta relativa al patrimonio histórico-artístico, quiero hacerle una brevísima precisión histórica, si me permite la expresión un poco excesiva. Uno de mis predecesores quiso que se hiciera un museo de la automoción, que lo hiciéramos nosotros. Efectivamente, cuando tomé posesión como Director General consideré que ése no era un proyecto que debiera abordar la Dirección General de Tráfico. Estamos en contacto con el Ministerio de Cultura para que se cree este museo como una sección o una especialidad dentro del Museo Nacional de la Ciencia y de la Técnica. Lo que ocurre es que cuando se decidió o se tomó la idea inicial de que nosotros soportáramos el museo, se compraron algunas pie-

zas, y una de ellas, además, viene muy justamente tocada por la expresión que usted utilizaba, porque con una pieza, en concreto, un Hispano Suiza de 1910, fue la primera vez y, si mis noticias son exactas, la única, pero desde luego fue la primera en la que se aplicó la Ley de Protección del Patrimonio Histórico-artístico a un vehículo, a un coche. Además, fue una anécdota que resultó muy espectacular; fue en Granada. Cuando se remató la subasta de este coche -no recuerdo ahora mismo la cifra en la que se remató- y cuando quien se lo iba a llevar -que, por cierto, era un coleccionista japonés- estaba ya, si me permite la vulgaridad, frotándose las manos porque era una pieza absolutamente excepcional, nuestro Jefe Provincial de Tráfico dijo en voz alta que ejercitaba el derecho de tanteo en favor del Estado, con lo cual fue una conmoción, y abrimos un camino que desgraciadamente no se ha seguido, pero es importante que esté abierto. Desde luego, que hay auténticas joyas del patrimonio histórico-artístico en forma de coches antiguos para cuya protección se ha abierto una brecha. Nosotros estamos manteniendo este concepto presupuestario con una dotación muy pequeña para dar ejemplo y si surge alguna necesidad muy concreta de este estilo ejercitarla, pero sin vocación de ser nosotros quienes presupuestaria y funcionalmente soportemos el futuro museo de la automoción, si es que ésta es la denominación que finalmente adopta.

Creo haber contestado a sus preguntas, pero si S.S. desea alguna precisión, le responderé encantado.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo parlamentario de CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Agradezco la comparecencia del Director General de Tráfico, así como la de su equipo, porque él presume de ser un hombre de equipo y está muy bien, desde el punto de vista administrativo y político, presumir de tener un buen equipo.

Yo quería ajustarme, lógicamente, a la estructura del presupuesto, porque ésta no es una comparecencia normal en comparación con las decenas de comparecencias que hemos tenido sobre seguridad vial, en la medida en la que hemos visto dos cosas que necesitaban explicación. Por un lado, nos parece que hay una quiebra, dentro del marco general de apretarse el cinturón, como principio general que influye sobre todos los presupuestos, en algunos de los objetivos, especialmente en el de formación. En segundo lugar, habíamos observado algunas cuestiones que requieren explicación antes de entrar en el debate, en la formalización de enmiendas, puesto que si conocemos exactamente a qué obedecen o qué pequeñas «trampas presupuestarias» -dicho entre comillas y con bondad- contienen, nos vamos a ahorrar mucho trabajo.

Siguiendo una estructura que ustedes han marcado, en cuanto al primer capítulo, relativo al plan de control y gestión de tráfico, las «ratios» que se establecen de inversiones de la Dirección General de Tráfico en sistemas de asistencia, en captura de datos y en comunicaciones -es-

pecialmente en comunicaciones-, es muy llamativa la desproporción que existe entre la inversión del año pasado y la inversión actual. Concretamente, en materia de comunicaciones se produce una disminución de 2.250 millones de pesetas que se invirtieron en 1992, a la cifra redonda de 1.000 millones de pesetas. Nosotros nos preguntamos que si uno de los grandes pilares de la política actual es la mejora de infraestructura y dentro de ella la infraestructura viaria, si aumentan las vías en las que tiene competencia directa la Dirección General de Tráfico y si éstas tienen una dimensión mayor y de mayor calidad, como suele ser el caso de las autovías, y, por tanto, se exige que una carretera terminada no solamente es un trozo de asfalto, sino que es un trozo de asfalto señalizado, con peraltes, con señalización, etcétera, ¿cómo es posible que disminuyan tanto las inversiones en materia de comunicaciones? Si el Estado aumenta la red de carreteras y lo hace en cantidad y calidad, ¿cómo disminuyen las inversiones de la Dirección General de Tráfico? Por un lado, le formulo esta pregunta.

El segundo gran capítulo sería el relativo a los accesos a grandes ciudades. En los accesos a grandes ciudades también notamos un desequilibrio. Por un lado, hay un aumento de la inversión -aquí es al contrario- de 1.950 millones que se invirtieron en el año 1992 a 3.140 millones que son los que se invierten en el año 1993. Pero en el año 1992 las inversiones en las grandes ciudades estaban focalizadas especialmente en Sevilla, Barcelona y Madrid. Pero en 1993 o estamos pagando las deudas de 1992 en este momento o el aumento se produce por alguna otra razón, porque cuando uno ve el número de grandes ciudades afectadas, pasa de cinco a seis, se está hablando, suponemos -como dice la Memoria-, de Valencia, Zaragoza y de la señalización de Málaga, pero como menciona solamente seis ciudades y hay un aumento presupuestario espectacular, suponemos que las otras tres siguen siendo Barcelona, Sevilla y Madrid. Nos gustaría saber a qué obedece ese gran aumento. O estamos pagando deudas o, por el contrario, hemos incorporado nuevas ciudades, aparte de Zaragoza, Valencia y la señalización de Málaga.

En el mismo capítulo hay desequilibrio al contrario. Tanto usted como yo hemos hablado muchas veces de la necesidad de la señalización de las redes secundarias, de la ayuda, de la cooperación, de los planes de cooperación con diputaciones y ayuntamientos, y de ahí hay una cifra de inversión muy pequeña; se pasa de 367 millones a 100 millones de pesetas, nada más, afectando a cuatro diputaciones provinciales. Nos gustaría saber a qué se debe esta disminución; no sabemos si será falta de interés de las diputaciones, cuando se pone mucho énfasis en la Memoria sobre el papel que debe tener la Dirección General de Tráfico en el aumento de la cooperación con las administraciones locales. No en balde en manos de las comunidades autónomas hay 60.000 kilómetros, de los ayuntamientos más de 100.000 kilómetros y de otros -Iryda, Icona, etcétera-, más de 100.000 también.

En tercer lugar, hay un gran capítulo como objetivo que pretende aumentar la seguridad vial mediante la vi-

gilancia y la asistencia. Como una cuestión de la que se pretende obtener un dato me gustaría saber cuál es el parque actual, aproximadamente, de las agrupaciones de tráfico. Si no tiene aquí el dato le agradeceremos que nos lo envíe. También nos gustaría saber cuál es el grado de envejecimiento de dicho parque, si es grande o pequeño. Quisiera saber también a qué se refieren cuando hablan de equipos especiales.

Llegamos al capítulo cuarto, el que nos ha preocupado de una manera especial -todos nos preocupan-, es el relativo a formación. En cuanto a este capítulo, recuerdo una expresión suya en una comparecencia muy reciente solicitada por mi Grupo parlamentario. Usted decía textualmente lo siguiente: necesitamos más medios para hacer mejores exámenes. Pero la verdad es que en formación existe una depresión, un bache, en los objetivos que se mantenían «in crescendo» desde hace algunos ejercicios, desde que usted es Director General de Tráfico, y ahora hay una depresión. Nos gustaría saber a qué se debe dicha depresión y por qué ha ido a formación, cuando es el trabajo menos lucido -es verdad que no he apuntado que será un año electoral-, pero más efectivo a medio plazo.

También he anotado el dato relativo a los bienes histórico-artísticos. No le voy a formular ninguna pregunta, puesto que usted ha contestado perfectamente, pero tengo una curiosidad ante su respuesta, y es que me gustaría saber quién fue el predecesor que inició esta idea porque su acción en materia histórico-artística, a la luz de la Ley del Patrimonio, la considero un acierto, pero me gustaría conocer el predecesor que tuvo esta idea.

Finalmente querría preguntarle sobre algunas cuestiones que están fuera de la estructura que usted ha formalizado en el presupuesto, pero relacionada con el mismo. ¿Hay alguna cantidad prevista para investigación de accidentes? Sabe usted que ésta es una cuestión entre usted y yo, semipública, tirando a privada, pero sabe que es una especie de corte en sección para saber exactamente en qué cantidad intervienen el factor humano, el factor carretera, el factor vehículo. Por ello el factor de accidentes es un capítulo fundamental. Pero no he encontrado inversiones para ese tipo de problemas; no sé si se referirán a ello en los estudios que se van a hacer.

En segundo lugar, me gustaría saber quién inspecciona a inspecciones de ITV...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Campillo, me imagino que es consciente de que esto no es una comparecencia a las que usted está acostumbrado y en las que existe debate; es una comparecencia de Presupuestos en la que usted solicita una determinada información. Vaya por ese camino, señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: La pregunta es cuánto dinero se va a invertir en investigar a las áreas de inspección de ITV, si se va a invertir algo o no entra dentro de los objetivos ahora mismo, o simplemente se deja en el papel fundamental que tienen las comunidades autónomas, y cuánto se va a invertir en investigar

cómo está el parque de autobuses españoles, que alguno de ellos podría ir también al Museo del Patrimonio Histórico-Artístico.

Finalmente, querría preguntarle si han hecho una evaluación sobre las actuaciones previstas en materia de carreteras en las previsiones que formularon en el Plan Nacional de Seguridad Vial para el año 1992. Si la han hecho, querríamos que nos dijera: hemos cumplido tantos de los objetivos previstos, nos falta tanto y vamos a invertir tanto; en esto no nos falta nada y las inversiones para el próximo año en materia de carreteras, tramos conflictivos o antiguos puntos negros, etcétera, lo vamos a dejar a la Dirección General de Carreteras, nosotros vamos a invertir tanto... Esta es la última cuestión que querría plantearle.

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

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRAFICO** (Muñoz Medina): Señor Presidente, no quiero hacer valoraciones generales sobre si efectivamente nuestro presupuesto quiebra la tendencia de apretarse el cinturón, por utilizar su misma expresión. Lo que puedo decirle es que el presupuesto de la Dirección General de Tráfico responde, como a partir de nuestra primera propuesta, a lo que pudiéramos llamar la contrapropuesta elaborada por el Ministerio de Economía y Hacienda, tal como figura en el proyecto. Es lo que en estas circunstancias mejor puede adaptarse a las necesidades sociales que se trata de cubrir. Evidentemente, cualquier gestor público dirá que necesita más dinero. Desde luego, yo digo que si hubiéramos tenido oportunidad de invertir o gastar -según el concepto presupuestario que sea- más dinero tendríamos capacidad para hacerlo, pero yo creo que lo que figura en nuestros presupuestos para el ejercicio de 1993 es una evolución discreta en el sentido de posibilitar al menos la continuidad en la mayor parte de las líneas emprendidas.

En todo el capítulo presupuestario de control y gestión del tráfico, en el artículo sesenta y dos del Presupuesto, ve S. S. unos ciertos desequilibrios que en parte tiene razón y que podemos tratar de aclarar. Le llama la atención a S. S. el concepto concreto de comunicaciones, y tiene razón: hay un fuerte descenso que en principio resulta difícil de entender, pero es una consecuencia de lo que pudiéramos llamar un replanteamiento realista de las posibilidades de establecer un programa de comunicaciones ambicioso pero cumplible. Se había realizado un proyecto inicial de comunicaciones que hubo que dejar desierto por la insuficiencia de las ofertas, probablemente a la vista del estado de la técnica y de la evolución constante de las comunicaciones.

En estos momentos se han producido distintas realidades. Como bien señala S. S., se han puesto a nuestra disposición nuevas carreteras. Celebro que comparta S. S. el criterio, constantemente sostenido por la Dirección General de Tráfico, de que cuando ya estamos rozando con la punta de los dedos el siglo XXI no es admi-

sible que la carretera sea sólo asfalto; tiene que tener sistemas de comunicación y de señalización dinámica que encaucen bien al usuario. El problema es que hemos creído que esta cifra de mil millones de pesetas es la que mejor puede adaptarse a la realidad de las comunicaciones que es posible ejecutar durante 1993. El programa será mucho más ambicioso, estamos terminando de redactar un pliego de condiciones serio, riguroso, muy exigente, pero al mismo tiempo, repito, con los suficientes visos de verosimilitud como para que no se quede en una entelequia ni en una apreciación megalómana de decir: vamos a hacer en este momento un programa de inversiones de 3.000, 4.000 ó 5.000 millones de pesetas en comunicaciones y luego no poder abordarlo.

Supone poner los pies en la tierra y reencauzar las inversiones hacia las líneas que creemos que son posibles y que, además, socialmente son más rentables. Si S. S. examina, con el detenimiento con que lo ha hecho, la evolución de nuestro presupuesto en relación con el año 1992, verá que nos hemos dejado guiar poquísimo, prácticamente nada, por una pura evolución numérica a partir de las cifras anteriores. Es decir, si en un determinado concepto el año pasado teníamos 1.000, ahora ponemos 1.200 y asunto acabado; si el año pasado teníamos 800, ponemos 900 y ya está. No. Lo que hemos tratado de hacer es una reelaboración, porque tenga presente S. S. que el criterio de trabajo que utiliza la Dirección General de Tráfico es llevar absolutamente en paralelo tres tipos de programación: el Plan Nacional de Seguridad Vial, al que S. S. hacía referencia hace un momento; el programa operativo de actuaciones, que es el que posibilita una programación y un control de gestión rigurosos de lo que hacen todas las unidades de la Dirección General de Tráfico, y el presupuesto. Estos tres instrumentos de programación van, porque así tiene que ser, tan íntimamente ligados entre sí que cuando se concibe un nuevo objetivo forzosamente hay que replantear el presupuesto en este mismo sentido. De ahí que tratemos de hacer el presupuesto más realista, y si en algún caso ese realismo nos obliga a que la evolución sea descendente lo asumimos con toda tranquilidad porque nos parece mucho más importante el rigor que las apariencias.

En acceso a grandes ciudades, partida que efectivamente pasa de 1.950 a 3.140 millones, no estamos pagando facturas atrasadas. Como decía antes, los proyectos 1992, que son proyectos con prolongación 1993, aparecen dentro del programa con el código 9076, y son los proyectos 92.00.90, 92.01.05, 92.00.95 y 92.01.00. Son proyectos distintos de los que estamos comentando con diferente rúbrica presupuestaria. Los que aparecen este año son, fundamentalmente, Valencia y Barcelona, pero Barcelona no es como consecuencia de 1992, sino que son flecos, por así decirlo, de proyectos anteriores que ha sido necesario ir complementando no por insuficiencias del proyecto, sino porque las necesidades crecen. En otros accesos está fundamentalmente Madrid, pero digo lo mismo, no son acciones de 1992 que se prolongan, sino acciones en otros escenarios de control y regulación del tráfico.

Nuestras partidas de cooperación con las corporaciones locales y comunidades autónomas han sufrido una evolución, pero no de 1992 a 1993, sino que en realidad ya se plasmaron en lo que a los convenios con diputaciones provinciales se refiere, en el año 1992, que fue cuando sufrió la evolución, y es por lo mismo que decía antes, por una cuestión de rigor conceptual. Nosotros seguimos convencidos de la peligrosidad de la red secundaria y de la necesidad de que se actúe en ella, pero bien entendido que hemos considerado que nuestra labor de cooperación debíamos centrarla en lo que conceptualmente nos corresponde.

Dentro de la actuación sobre las vías públicas, ¿qué debe hacer la Dirección General de Tráfico? Control y gestión del tráfico. Luego, ésta es la línea en la que vamos a cooperar. Hay que tener en cuenta que la línea que dejamos prácticamente cerrada, porque cien millones de pesetas es únicamente para ir liquidando proyectos atrasados que hubieran llevado un calendario distinto, era de señalización fija, tanto horizontal como vertical, y elementos de balizamiento, cuestiones que no corresponden, en el ámbito de las carreteras del Estado, a la Dirección General de Tráfico. Aquélla fue una línea que se abrió en otro determinado momento de la historia de la Dirección General, pero hemos considerado que, por una parte, teníamos necesidades más ajustadas a nuestro haz de competencias y, por otra, el factor de estímulo que aquello supuso puede considerarse consolidado, porque lo cierto es que aquello se basaba en un convenio en el que nosotros hacíamos trabajos con cada diputación provincial por 25 millones de pesetas cada año y la diputación se comprometía a hacer otro tanto. Esto, de alguna manera, supuso un cierto factor de estímulo, de tirón, por parte de la actuación de las diputaciones provinciales, que unido a las cuestiones conceptuales ligadas a las competencias de la Dirección General de Tráfico fue lo que nos aconsejó abandonar esta línea en beneficio de otras más ajustadas al estilo de actividad que nosotros tenemos que hacer. En último término, si existiera una presión social para que se mantuviera esta línea de actuación, probablemente no serían los fondos de la Dirección General de Tráfico los que debieran sufragarla, sino algunos fondos que existen en otros Ministerios de cooperación generalizada con corporaciones locales.

No le puedo contestar -lo lamento porque no me gusta dejar preguntas sin responder, pero le remitiré el dato-cuál es el número de vehículos que componen el parque puesto por la Dirección General de Tráfico al servicio de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. No sé el número, pero lo que sí le puedo decir es que su estado general es bastante satisfactorio porque estamos manteniendo, desde hace aproximadamente cinco años, un programa constante de renovación del material y, en algunos casos, renovación cualitativa. Por ejemplo, en cuanto a las motos, hemos pasado a comprar máquinas de mayor calidad que las anteriores, pero incluso en las que hemos renovado por modelos análogos estamos siguiendo un programa muy exigente dentro de las disponibilidades presupuestarias. Con lo que ya no estamos

contando es con material envejecido, dentro de la austeridad ejemplar, desde todos los puntos de vista, con la que maneja su material la Guardia Civil. Cuando damos de baja un coche, tiene alrededor de trescientos mil kilómetros. Además, aunque sea anecdótico, quiero poner de relieve que estos vehículos no salen a subasta, sino que van directamente al desguace, ya que entendemos que si no son aptos para que los conduzca la Guardia Civil, no los debe conducir nadie por razón de seguridad. Además, pretendemos dar ejemplo sobre este extremo.

Yo creo que no existe una baja en la formación. Con esto lo mismo que le decía al señor Baón. Hay que tener en cuenta que todos los conceptos de formación y educación vial los tenemos diluidos en dos partidas presupuestarias concretas del Capítulo dos, gastos, que, como decía antes, son el 226.02, publicidad y propaganda -pero, repito, es educación vial químicamente pura-, y el 226.05, que es material de educación y formación vial. Además, en el capítulo seis tenemos, dentro del denominado superproyecto, formación vial, el concepto 01.10, que es relativo a parques infantiles, que se trata de una ayuda, no es un fin en sí mismo, a la educación vial, y el 01.20, que es material didáctico y de apoyo, más el crecimiento que experimenta la educación vial, a través de medios de comunicación de masas, que pasa a los dos mil millones de pesetas, frente a 1.300 que teníamos el año pasado. Lo que dibuja todo ello es un cuadro de incremento bastante importante en los diversos conceptos presupuestarios que configura la actividad de formación. Debo insistir, aunque sin más detalle, en la cantidad de trabajo de los distintos equipos humanos que hay trabajando en temas de formación y de educación, y que son muy importantes, no sólo por su contenido, sino también por el volumen de trabajo que generan en la actividad de la Dirección General de Tráfico.

Satisfago su curiosidad diciéndole que el Director General de Tráfico que decidió la creación del museo de la automoción fue don José Luis Martín Palacín.

En investigación de accidentes sí hay dotación presupuestaria. Lo que sucede es que quizás es un tema en el que S. S. y yo no terminamos de ponernos muy de acuerdo en qué es lo que debemos entender por investigación de accidentes. Si recuerda S. S., en una de mis anteriores comparecencias insistí en que tenemos que centrar la investigación muchas veces a través de investigaciones sectoriales. En este sentido, el concepto presupuestario 00.105, dentro del artículo sesenta y cuatro, es el que se ocupa de la investigación. Toda ella, como es natural, es investigación volcada hacia la seguridad vial. A título de ejemplo, le voy a poner unos cuantos de las investigaciones que están actualmente en curso, no porque vayan a ser las del año que viene, aunque algunas continuarán,

pero sí para que se haga una idea del estilo. Por ejemplo, estudio sobre personalidad de una muestra de aspirantes a conductores y seguimiento de sus incidencias en la conducción; un estudio sociológico sobre pautas de velocidad; otro sobre percepción de velocidades; el estudio de un accidente singular, como fue el trágico accidente de un autobús en la autopista A-7, en Torreblanca este verano; el estudio sobre resistencia de neumático; otro tendente a la implantación de lo que podríamos llamar una especie de caja negra para determinar causas de accidentes; otro estudio -que continúa-, del que ya hablamos en una comparecencia mía anterior, sobre salidas de la vía y accidentes por distracción, etcétera. Es decir, hay muchas líneas abiertas de investigación, sufragadas con este concepto presupuestario.

No existen fondos para la inspección de las estaciones ITV porque es una función que no nos corresponde. La inspección técnica de vehículos es una actividad tripartita: la programa el Ministerio de Industria, la ejecutan las comunidades autónomas y controla la efectividad, desde el punto de vista de la acción coercitiva, la Dirección General de Tráfico. Pero el control sobre la actividad realizada compete a las comunidades autónomas, que son las que tienen encomendada esta misión.

Finalmente, he de decir que todavía no tenemos esa evaluación sobre las actuaciones previstas. Por lo que se refiere a las incluidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, que corresponden a otros departamentos, el seguimiento se hace en la comisión permanente del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial. Solemos hacerla a finales de noviembre y primeros de diciembre. Lo que sí puedo decirle es que, por lo que se refiere a la ejecución del presupuesto por parte de la Dirección General de Tráfico, el año pasado llegamos, al menos en la fase de contratación, es decir, de reconocimiento jurídico no contable de las obligaciones, casi al cien por cien y este año, salvo cataclismo no previsible, llegaremos a una cifra muy similar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General de Tráfico por la información y por la comparecencia.

Con esta comparecencia, señorías, termina el trabajo de la sesión de hoy. Mañana celebraremos otra reunión dedicada a asuntos de justicia, con referencia a los Presupuestos de 1993.

Doy las gracias por su presencia, así como por la asistencia técnica de la Cámara.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y veinte minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961