CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1997 **VI Legislatura** **Núm. 279**

JUSTICIA E INTERIOR

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JULIO PADILLA CARBALLADA

Sesión núm. 29

celebrada el martes, 23 de septiembre de 1997

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor Director General de Tráfico (Muñoz-Repiso Izaguirre) para informar sobre:

— Motivos del aumento de siniestralidad en el tráfico registrado en estos últimos meses y medidas que al respecto piensa adoptar el Gobierno. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 212/000764.)

— Alto grado de siniestralidad alcanzado en las carreteras españolas durante los últimos meses, sus causas y sus posibles soluciones. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 212/000774.)

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

El señor **PRESIDENTE:** Buenos días, señorías, iniciamos la sesión.

Con arreglo al orden del día de la convocatoria, en primer lugar corresponde sustanciar la comparecencia del director general de Tráfico ante la Comisión de Justicia e Interior para informar de los motivos del aumento de siniestralidad en el tráfico registrado en los últimos meses e informar acerca de las medidas que al respecto piensa adoptar el Gobierno. La comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Socialista.

También vamos a tramitar la comparecencia del propio director general de Tráfico ante esta Comisión, para informar sobre el alto grado de siniestralidad alcanzado en las carreteras españolas durante los últimos meses, sus causas y sus posibles soluciones. La comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Dada la similitud del tenor de ambas comparecencias, salvo que alguno de los dos grupos tenga inconveniente, vamos a sustanciarlas en una sola intervención, tanto del compareciente como de los grupos.

Por tanto, para iniciar la tramitación de las mismas, tiene la palabra el señor director general de Tráfico.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Buenos días, señorías. Es para mí una satisfacción venir a comparecer ante esta Cámara para hablar de un fenómeno de gran trascendencia como es el del tráfico. Hasta tal punto el tema preocupa a la Dirección General de Tráfico que creo debe abrirse una reflexión sobre la seguridad de la circulación en España, a la vista de cómo está evolucionando la siniestralidad, especialmente en el último verano y más concretamente en el último mes de agosto.

Hay que ser sumamente prudentes a la hora de valorar los accidentes de tráfico. No podría ser de otra forma porque, señorías, estamos hablando de pérdidas de vidas humanas y no de fríos datos económicos o de cualquier otra índole. Efectivamente, se pueden programar, establecer unos planes para la disminución de accidentes y de pérdidas de vidas humanas, pero finalmente —no nos engañemos— estamos ante conductas individuales, como son todas las relacionadas con la conducción de automóviles.

Como ya conocen SS. SS., la realidad de estos últimos seis años ha venido marcada por un descenso muy fuerte en los accidentes con víctimas, especialmente en las víctimas mortales, con un ligero repunte durante el año 1995, año en el que se produjeron 87 accidentes más que el anterior, con un resultado de 137 fallecidos más en carretera, lo que supuso un aumento del 2,51 en accidentes y de 3,36 en víctimas mortales. Este repunte, que acabo de calificar como ligero, no puede considerarse como una quiebra en la bajada que efectivamente venimos teniendo desde el año 1990. Si analizamos los fríos datos estadísticos de estos años podemos observar que el descenso ha sido de un 40 por ciento, bajada realmente acusada si la comparamos con las de otros países europeos, que han tardado bastantes más años en alcanzar estas cifras de descenso de la mortalidad en la carretera.

No les voy a hablar ahora de los factores que han influido en este descenso de la accidentalidad en España, algo que ya se ha venido manifestando en ocasiones anteriores, tanto por el titular del Ministerio de Interior como por el director general de Tráfico que estuvo en cada momento, pero sí, antes de entrar a hablar de los factores concurrentes en el aumento de la siniestralidad de los meses de julio y agosto, he querido hacer mención de estas cifras de descenso que durante los últimos seis años han venido rebajando paulatinamente las cifras de pérdidas de vidas humanas en los accidentes de circulación. ¿Por qué se ha producido este aumento de las cifras de accidentes de tráfico durante los meses de julio y agosto? Hasta el 30 de junio pasado las estadísticas de accidentes mortales en carretera del año actual iniciaban un ligero aumento del 0,4 por ciento respecto al mismo período del año anterior, que supone que se habían producido 15 fallecimientos más, lo que en términos estadísticos puede considerarse como una estabilización en la accidentalidad en las vías públicas al estar comparando períodos muy cortos de tiempo.

De los datos de este año se constata que en los meses de enero, marzo, mayo, julio y agosto se han superado las cifras de los mismos meses de 1996; es decir, no todos los meses del año actual han visto superadas sus cifras comparativas al año precedente. En el mes de julio se produjeron 341 accidentes mortales con 412 víctimas, que supone un aumento del 5,9 por ciento de personas fallecidas en accidentes de circulación con respecto al mismo período del año anterior. Sin embargo, lo verdaderamente preocupante han sido los accidentes y las víctimas que se han producido durante el mes de agosto, porque los accidentes han aumentado un 17,1 por ciento y las víctimas mortales un 17,5. Todo ello indica que en el total acumulado a 31 de agosto del presente año se había producido un incremento de un 3,4 por ciento y de un 3,9 por ciento respectivamente en accidentes y fallecimientos. En el mes de septiembre de nuevo estamos en situación de descenso, ya que a las 24 horas del día de ayer se han producido, en lo que va de mes, 206 accidentes, mientras que en el mismo período del año anterior fueron 227, lo que supone una reducción del 9,3 por ciento. Y en cuanto a víctimas mortales se han producido 242 fallecimientos, mientras que en los mismos 22 días del año anterior hubo 276 fallecimientos en carretera, lo que supone un descenso del 12,3 por ciento de víctimas mortales. Esto quiere decir que a las 24 horas de ayer existe, sin duda, un incremento de accidentes y de víctimas en las carreteras españolas a lo largo del año que se puede contabilizar en 54 accidentes más que el año anterior y 69 fallecimientos más, lo que significa un aumento total del 2,2 en cuanto a accidentes y del 2,4 en cuanto a víctimas mortales.

De un primer análisis de la siniestralidad vial en el mes de agosto pueden destacarse los siguientes aspectos. Se ha producido una importante variación en el reparto de los accidentes según su tipología, bajando en casi siete puntos las colisiones y, por el contrario, aumentando las salidas de

la vía en cinco puntos con respecto a 1996. Además se han producido accidentes con graves repercusiones en las vidas de los ocupantes de vehículos durante el pasado mes de agosto. Así tenemos que el 14 de agosto fallecieron cuatro personas de una misma familia en un accidente de un turismo producido en la provincia de Cuenca, cinco el día 18 en la provincia de Madrid, como consecuencia del vuelco de un autobús de línea regular producido por el reventón de una rueda de otro vehículo. El día 20 un nuevo accidente de autobús en Almería tuvo como consecuencia siete personas fallecidas y el día 25, en la provincia de Granada, se vuelve a producir un accidente de un turismo con cinco personas fallecidas de una misma familia. Ello viene a romper la tendencia del primer semestre del año en el que, por el contrario, las colisiones habían experimentado un incremento de casi un 10 por ciento frente a las salidas de la vía, que había descendido un 5 por ciento.

En cuanto a los peatones, los atropellos han experimentado una importante subida de un punto, cuando en el análisis correspondiente del primer semestre había tenido lugar un descenso del 5 por ciento.

Este año es en el que más turismos se han visto implicados en los accidentes, el 68,6 por ciento. Ello nos indica que hay que tener en cuenta que los turismos, excepción hecha de los autobuses, suelen tener una ocupación más alta que el resto de los vehículos considerados, con lo que la probabilidad de que aumente el número de víctimas, al verse ellos implicados, es mayor. En relación con los autobuses podemos decir que su implicación en los accidentes mortales durante el mes de agosto ha sido igual que la del mismo mes del año anterior, si bien con un resultado superior en víctimas mortales, ya que ha habido doce fallecidos, ocupantes de autobús, mientras que en 1996 fueron solamente dos.

En cuanto al escenario de los accidentes producidos en el mes de agosto destaca, en primer lugar, que son las carreteras nacionales las que soportan el mayor número de siniestros mortales, como ya viene sucediendo en años precedentes. Esto es lógico si tenemos en cuenta su gran extensión y el elevado volumen de tráfico que soportan, al corresponderse con los ejes fundamentales de los grandes desplazamientos vacacionales propios de este mes. Pero a pesar de ser las carreteras nacionales el escenario del mayor número de accidentes, se ha producido en ellas un descenso del 5 por ciento respecto del año anterior, frente a las autovías y autopistas que, por el contrario, han experimentado un aumento del 3 y del 2 por ciento respectivamente. Las autopistas y autovías, a pesar de su carácter de vías de mayor seguridad para evitar los accidentes frontales, están siendo, sin embargo, escenario de accidentes mortales, hasta tal punto que si durante 1996 uno de cada cinco accidentes mortales se producía en estas vías, durante el mes de agosto se ha contabilizado uno de cada cuatro, dato importante, agudizado además por el aumento del reparto de las víctimas mortales, que podríamos atribuir a una mayor severidad de los accidentes y a una alta ocupación de los vehículos que se han visto afectados. Si analizamos las horas de producción de los accidentes mortales del mes de agosto nos encontramos con un aumento de la concentración de accidentes en las horas matutinas, en el tramo comprendido entre las 7 y las 14 horas, así como en el tramo comprendido entre las 20 y las 24 horas. Los grupos de edad de los conductores que con mayor frecuencia se han visto implicados en los accidentes mortales son, igual que el año pasado, los de 41 a 60 años, los de 31 a 40 y los jóvenes de 18 a 25, por este orden. La primera variación que se aprecia radica en el alza que experimenta el tramo de edad comprendido entre los 31 y los 40, con un 2,9 por ciento.

Hay que hablar en este foro, lógicamente, de los factores concurrentes en los accidentes del tráfico durante el mes de agosto. Ha de tenerse en cuenta que para la producción de un accidente de circulación intervienen varios factores, difícilmente se da por una sola causa. En el parte de accidentes que elabora el agente de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil o el agente de la Policía autónoma en el País Vasco, se recoge el factor que se considera más importante en la producción del propio accidente, pero no debe entenderse que éste es el único desencadenante del mismo, sino que son varios los que concurren en la consecución de un accidente. Del estudio realizado a los factores concurrentes de los accidentes de circulación merece la pena destacar que la distracción o somnolencia es la responsable de uno de cada tres accidentes, seguida de la velocidad inadecuada. Si comparamos estos datos con los del año pasado nos encontramos con que la velocidad inadecuada en relación con el trazado de la vía o las circunstancias climatológicas y la invasión de la izquierda suben casi tres puntos en relación con 1996, lo que viene a explicar el aumento importante que han experimentado las salidas de la calzada y el mayor peso específico que están teniendo los accidentes en autopistas y autovías.

Pero ¿cuáles son las circunstancias inmediatas que han podido producir la elevación del número de accidentes en el pasado mes de agosto? Yo creo que, de una parte, se ha debido al aumento de la circulación de vehículos por las vías públicas, al aumento, por decirlo de otra forma, de las situaciones de riesgo. Permítanme que vuelva a darles datos sobre esta materia. En autopistas de peaje, la de Villalba a Adanero, explotada por Iberpistas, ha sufrido un aumento de circulación, respecto del mismo mes del año anterior, del 5,74 por ciento; la de Sevilla a Cádiz, explotada por la sociedad Aumar, ha tenido un aumento del 11 por ciento; la de Tarragona a Valencia, del 9,53 por ciento; la de Valencia a Alicante, del 8,60 por ciento, ambas explotadas también por la sociedad Aumar; y las explotadas por la sociedad Acesa, es decir, las de la concesión de la A-2, A-7 y A-19 han sufrido un incremento de circulación durante el pasado mes de agosto del 6,7 por ciento, según los datos facilitados por las empresas explotadoras.

Por otra parte, de los datos obrantes en los centros de gestión de la Dirección General de Tráfico resulta que en Madrid ha habido un incremento de la circulación durante el mes de agosto del 7,77 por ciento respecto al mismo período del año anterior; en Valencia, del 7,12; en Málaga, del 2,46 y en Barcelona del 4,22. Otra circunstancia inmediata e insólita durante el pasado mes de agosto ha sido la de la existencia de una climatología adversa, de tal forma

que 31 de los accidentes mortales que se han producido han sido con la carretera mojada a causa de la lluvia.

Del análisis de las cifras creo que podemos llegar a unas ciertas conclusiones inmediatas, pero no me quedo a gusto terminando aquí esta parte de mi comparecencia; yo quiero dar una opinión personal, como alguien que es funcionario del Estado y que lleva más de 30 años trabajando en distintas áreas todas relacionadas con el tráfico y la seguridad vial, de qué es lo que pasa realmente. En el año 1996, el año pasado, la Dirección General de Tráfico encargó a la empresa Tábula V un estudio sociológico sobre las causas de los accidentes de circulación. La conclusión final de este estudio, que me permito transcribirles literalmente, decía así: La reciente detección de la pendiente que veía reducir la tasa de accidentes se debe a la coalescencia de un conjunto de factores. En poco tiempo se ha producido un aumento notable de los conductores que llevan coches más potentes por mejores carreteras. Esta circunstancia ha producido una falsa confianza en este grupo de conductores. La conducta imprudente se activa además por el abuso del alcohol y la interpretación laxa de las normas de tráfico. Esta conjunción de factores de riesgo se proyecta especialmente sobre los conductores varones jóvenes, que son los más dispuestos a correr.

Pero, como les acababa de decir, aunque ya tenemos unos cuantos elementos que nos pueden conducir al porqué se producen los accidentes de circulación, quiero aportar mi visión personal sobre la circulación. Creo que al fenómeno de la circulación en España, y quizá puede ser extensivo al resto del mundo, no se le da por los gobiernos la importancia y trascendencia que tiene, incluso por la propia sociedad se minusvalora el fenómeno del tráfico y la circulación y sus peligros. La sociedad admite con un sentido fatalista los accidentes de circulación y sus funestas consecuencias. Se concibe como un tributo al progreso, a la libertad que el automóvil nos ha dado a lo largo del presente siglo, y todo el mundo escucha sin pestañear las cifras de los accidentes de tráfico que cada día, cada semana, cada mes, cada año las autoridades y los medios de comunicación difunden, quizá todos con el sano intento de dar el mensaje: Atención, ésta es una actividad peligrosa. Realmente nos encontramos con una situación hipócrita en cuanto a muchos aspectos de la circulación, en cuanto, por ejemplo, a la construcción de automóviles, que cada día son más potentes, y pueden alcanzar mayores velocidades. Ciertamente también incorporan los automóviles mayor línea de seguridad, en cuanto a seguridad activa para que no se produzcan los accidentes, o seguridad pasiva, para que las consecuencias de los accidentes ya producidos sean lo más bajas posibles, pero no cabe duda que la velocidad está en la mente de constructores, de vendedores y de usuarios, de adquirentes de los automóviles. Desde 1994 los camiones y autobuses que circulan por la Unión Europea han de llevar un aparato que se llama limitador de velocidad y que, como su nombre indica, tiene como finalidad evitar que el vehículo de una forma física alcance velocidades superiores a las establecidas. Pocas veces he oído voces pidiendo que al resto de los vehículos, a los turismos, se les pusiera un artilugio similar, porque sin duda alguna tendría unas consecuencias económicas muy importantes. En nuestro país tampoco ha habido una sensibilidad social ni una voluntad seria y consecuente de abordar y resolver los problemas de la circulación y su accidentalidad, y permítanme que les indique algunos hitos en los que fundamento esta afirmación.

En el año 1959, el Gobierno, a la vista del gran desarrollo de la automoción en España, que en esa época alcanzaba el millón de vehículos en el parque nacional, tomó la decisión de crear la Jefatura Central de Tráfico, que tuviera como misión coordinar la dispersión de competencias hasta entonces existentes en materia de tráfico y de circulación. Como autónomo, a este organismo se le otorgaron sus funcionarios propios, especialistas en tráfico, su presupuesto propio independiente de los Presupuestos Generales del Estado. En el año 1984, por algún razonamiento que no acabo de entender, se elimina una de las escalas de especialistas de la Jefatura Central de Tráfico, la escala ejecutiva, que atendía los puestos de examinadores, asesores, técnicos en seguridad vial, técnicos en educación y en formación, y esta importante escala se elimina a través de la Ley 30/1984, de reforma de la Función pública, y se engloba dentro del cuerpo administrativo de la Administración del Estado, cuerpo en el que se exigía para su ingreso la misma titulación pero que tenía unas funciones absolutamente distintas; es decir, dimos un gran paso atrás en materia de profesional. En 1985 una reforma del Código Penal despenaliza la conducción sin permiso para conducir, pasando a ser simplemente una infracción administrativa. No cabe duda que con esta acción se está transmitiendo a la ciudadanía general que conducir sin permiso es una cuestión menor.

Permítanme que vuelva a darles las cifras de los conductores implicados en accidentes de circulación con víctimas que no tenían permiso de conducir. No les voy a aburrir dando cifras desde 1985, pero sí desde los últimos años. En 1993, 3.217 de los conductores implicados en accidentes con víctimas no tenían permiso para conducir. En el año 1994, 3.291. En el año 1995, 3.490. En el año 1996, 3.584. También les voy a dar cifras de las denuncias formuladas por conducir sin permiso. En el mismo período, en estos cuatro años, se han formulado más de 600.000 denuncias a otros tantos conductores por hacerlo sin permiso de conducción, es decir, sin que nadie haya comprobado si tiene los conocimientos, las condiciones físicas y psíquicas suficientes para conducir en las vías públicas. Ésta es nuestra realidad española. Cuando miramos a nuestros vecinos suizos, ingleses, alemanes, franceses, vemos que si alguno de estos 600.000 que han sido denunciados como infracción administrativa por conducir sin permiso lo hubiera hecho en estos países, se hubiera visto ante el juez y seguramente hubiera tenido una pena espectacular pasando una temporada en prisión.

También quiero hablarles un poco de la vigilancia en las carreteras. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil es la encargada de la vigilancia en las carreteras en 47 de las 50 provincias españolas. La Agrupación de Tráfico fue constituida a finales de 1959 y principios de 1960. Entonces tenía una dotación de 2.000 hombres. Hoy tiene una

dotación de 8.000 hombres. Entonces había un parque de automóviles en España de 1.000.000 de vehículos, y ahora tenemos un parque de 19.500.000 vehículos. Pueden ustedes echar cuentas de cómo puede ser la eficacia, el trabajo de la unidad que tiene encomendada la vigilancia de las carreteras. Piensen que en España, de titularidad estatal, autonómica y provincial, existen 158.000 kilómetros de carreteras, en números redondos, y que hay 8.000 hombres. Descontados sus legítimos permisos, sus naturales enfermedades y bajas, aunque sean pocas, puestos de dos en dos, porque patrullan en parejas, y repartidos en tres turnos de trabajo, cada pareja de la Guardia Civil puede vigilar algo más de 100 kilómetros de carretera. Es decir, son difíciles de vigilar las carreteras españolas con los componentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que tenemos para hacerlo. Por otra parte, y no quiero dejar pasar la ocasión de decirlo, nuestro sistema judicial exige que cuando un guardia civil denuncia en materia de alcoholemia tenga que ir a la rectificación en la vista oral del juicio. Y esto supone —les voy a decir sólo la cifra del mes de julio pasado— que 3.000 guardias civiles tuvieron que ir a ratificar en otros tantos juicios por alcoholemia, 3.000 guardias civiles que naturalmente ese día no estuvieron vigilando la carretera, estuvieron ratificándose en el juicio, ratificándose que consiste en consultar sus viejos papeles de archivo y decir: efectivamente yo firmé, efectivamente aquel día yo estaba de vigilancia, efectivamente yo hice soplar a este señor y vi que daba tal cantidad de alcoholemia en la prueba.

Quiero hablarles también de la escala técnica de Tráfico. Afortunadamente escapó a la quema de desprofesionalización que nos trajo la Ley 30/1984, de reforma de la Función pública, y no fue integrada en una escala puramente administrativa, pero también ha sido yugulada en cuanto a su ingreso —naturalmente siempre hecho por el sistema de oposición— y en la actualidad hay 191 funcionarios técnicos de tráfico que ocupan las 400 vacantes del grupo A que existe en el organismo Jefatura Central de Tráfico, de tal forma que más del 50 por ciento de los funcionarios que ocupan puestos de responsabilidad en el organismo Jefatura Central de Tráfico no son técnicos de tráfico y, por tanto, no se les ha exigido para su ingreso una formación específica en materia de tráfico. Quiero también hacerles constar que, de alguna manera, en el año 1989 la oposición de técnicos de tráfico pareció en la Dirección General de la Función pública una oposición muy difícil, porque tenía 182 temas a superar, a conocer por los opositores, y sólo se permitió la convocatoria de la oposición haciendo una reducción un poco superior al 30 por ciento de los temas, quedando en 128 temas. Afortunadamente no les pareció demasiada la exigencia de titulación superior y por eso aún podemos contar con licenciados e ingenieros que dedican su tiempo entusiásticamente a las cuestiones de tráfico.

Por último, quiero hablarles del fenómeno del alcohol. Un estudio efectuado por la Universidad de Valladolid el año pasado, en colaboración con la Dirección General de Tráfico, sobre 280 cadáveres de conductores fallecidos en accidentes de tráfico, dio como resultado que el 50 por ciento de aquellas personas habían ingerido alcohol, y un 30 por ciento por encima del límite máximo autorizado, y también que un 10 por ciento de aquellas 280 personas estaban conduciendo bajo la influencia de drogas tóxicas o estupefacientes. Seguramente estos resultados son extrapolables a la totalidad de los accidentes que se producen en España, aunque realmente no lo sabemos porque hasta que la ministra de Justicia no dictó una instrucción en el mes de noviembre de 1996 obligando a los forenses a enviar muestras al Instituto de Toxicología para el análisis de las vísceras, para saber si los conductores y peatones fallecidos en accidente de circulación estaban bajo el efecto de bebidas alcohólicas o drogas tóxicas, parecía que esto no importaba a nadie. Ahora, afortunadamente, desde que en septiembre de 1996 y especialmente desde junio de 1997 hemos firmado un convenio entre el delegado del Gobierno del Plan sobre drogas, el secretario de Estado de Justicia y la Dirección General de Tráfico, trabajando al unísono los tres organismos, vamos a conseguir saber, cuando podamos contar con un tiempo suficiente para conocer resultados, cuál es la verdad, sin extrapolaciones, de lo que pasa en las carreteras de España, y nos acercaremos un poco más a eso que intuimos de por qué se producen los accidentes de tráfico.

Pero la cuestión del alcohol sigue sin tomarse muy en serio. De una parte, las sentencias de los tribunales son bien distintas. La persona que conduce bajo los efectos de las bebidas alcohólicas lo que debe pedir es suerte porque puede caer en un tribunal de los de interpretación suave y entonces no le pasa absolutamente nada —y hay muchos—. Y de otra parte, volvemos a estar una vez más en una polémica. El artículo 180 del moderno Código Penal establece que la negativa al sometimiento a la prueba de bebidas alcohólicas es considerado como desobediencia a la autoridad. Este precepto ha sido impugnado, parece ser, por veintitantos jueces ante el Tribunal Constitucional, por lo que pueda suponer de vulneración del principio de la no obligación de declarar contra sí mismo, y el mensaje que se transmite realmente —porque esto es una cuestión bien aireada— es que mientras se ponen o no de acuerdo hay una cierta impunidad y que podemos ir tirando. Quizá en todas esas cuestiones está parte del origen de la siniestralidad en el mes de agosto, en los anteriores y en los siguientes.

Quiero terminar hablando del futuro. Como ya anunció el ministro de Interior hace pocas fechas, se va a proponer la creación de una comisión interministerial en materia de seguridad vial para coordinar la actuación administrativa en esta materia, ya que efectivamente hace falta. Se va a abordar de forma inmediata la preparación del Plan nacional de seguridad vial para 1998, en el que se van a incluir las medidas que se consideren más importantes, directas y efectivas para la disminución de los accidentes en nuestras carreteras. Según declaración del ministro, se ha anunciado un incremento del capítulo VI, en los presupuestos de la Dirección General de Tráfico, en la parte destinada a inversiones para la seguridad vial. La Dirección General de Tráfico está ultimando directamente un plan de empleo, que va a presentar ante los Ministerios de Economía y Ha-

cienda y Administraciones Públicas, para reestructurar sus efectivos humanos y dar un mejor servicio al público, porque la situación de la Dirección General de Tráfico, en cuanto a personal, ha llegado a ser muy deficitaria frente a un aumento de la automoción y todos los problemas de tráfico. Vamos a ver si podemos salir de este impasse y estoy esperanzado en que esas puertas que nunca se abrieron y esos oídos que nunca nos oyeron ahora sí se abran y sí nos oigan.

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

El señor **CUESTA MARTÍNEZ:** Quiero empezar mi intervención agradeciendo la comparecencia del director general de Tráfico, sobre todo por los datos que nos ha dado, especialmente en la primera parte, relativos a una serie de indicadores que nos parecen de suma utilidad. Son datos empíricos que permiten sacar conclusiones, tomar nota para diseñar una política adecuada en materia de seguridad vial y establecer unas líneas básicas de cara a la planificación del Plan de seguridad vial de 1998.

Dicho esto, quisiera también agradecer algo que se ha producido en esta comparecencia. Ya sabemos que la herencia recibida es una losa tremenda que obra sobre las espaldas del director general de Tráfico y del actual Gobierno, pero en este caso, afortunadamente, no hemos escuchado la frivolidad de resaltar como gran indicador de la bonanza económica el número de muertos en las carreteras españolas en el mes de agosto. Quiero agradecer, en nombre del Grupo Socialista, que no se haya hecho esta frívola reflexión, como hemos tenido ocasión de leer en algún medio de comunicación, es decir, que la accidentalidad es consecuencia de la bonanza y del desarrollo económico de nuestro país. Ese argumento es en sí mismo falso porque ustedes hablan de un aumento exagerado del parque móvil de vehículos, de la calidad de esos vehículos y de su potencia, en un número que ronda los 800.000 vehículos en el año 1997. Tengo que recordarle que una cifra similar, 700.000, había en el año 1996 y, en cambio, como usted ha reflejado muy bien, sí se produjo una disminución notoria de la accidentalidad. Por lo tanto, es un exceso de frivolidad trivializar el análisis de la accidentalidad basándolo en el desarrollo económico, como si fuera un indicador positivo de la vida del país.

Nos dice el señor director general que en los seis últimos años se ha producido una disminución importante en la accidentalidad, reconociendo el incremento no sólo de 1995 sino de 1997, y que en el conjunto de los seis últimos años se ha producido un descenso muy fuerte, sin precedentes, a la vista de los datos que se nos han transmitido en la mañana de hoy, en la accidentalidad y en el número de víctimas mortales. Esa afirmación encuentra un cierto punto de contradicción. En la década de los 90 se ha producido una importante disminución de la accidentalidad en relación a la década de los 80, pero encuentra una coherencia adecuada con algunas de las afirmaciones que ha realizado en la mañana de hoy. Por ejemplo, nos parece que no tiene una especial relevancia en relación a la accidentalidad, sobre todo a la vista de las cifras, esa imputación que he creído escuchar en el director general de que las cifras de hoy son consecuencia de las deficiencias de la Ley de la Función Pública de 1984. Me parece una conclusión absolutamente peregrina. Además, pone especial hincapié en la deficiente cualificación de los técnicos de tráfico que prestan su servicio en el ámbito de la Dirección General de Tráfico y en la falta de titulación adecuada, aunque existan algunos con una titulación que permite paliar estos efectos. Lo digo porque usted ha consumido cuantitativamente más espacio en explicar como causa de la accidentalidad las deficiencias de la Ley de 1984 que en centrar el grave problema en otros factores que nos parecen de mucho mayor interés. Me parece una frivolidad imputar la accidentalidad en el año 1997 a que existe un número muy alto de personal de la Agrupación de Tráfico que, según las insinuaciones que se esconden detrás de sus palabras, pierden el tiempo cada mañana en los juzgados españoles ratificándose en las infracciones, en las causas abiertas por conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas. Algo que es elemental en un proceso, como es un acto que desarrolla las garantías, no puede ser esgrimido como la gran causa que erosiona la capacidad operativa de la Dirección General de Tráfico y, como consecuencia de ello, explicar así el altísimo índice de mortalidad que se ha producido, sobre todo en el mes de agosto de este año en relación a agosto de 1996. Ése no es un buen camino en la reflexión del director general de Tráfico. Esperaba una comparecencia más rigurosa. Creía que estaba ante un director general de Tráfico que no iba a frivolizar, como ha venido haciéndolo en algunos medios de comunicación. Repito que observo una cierta decepción, porque me parece que las causas graves que nos deben preocupar no están en el alcance de la Ley de 1984, ni en que los miembros de la Agrupación de Tráfico tengan que acudir a los juzgados españoles a ratificarse en los informes sobre conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas.

Tampoco creo que haya un clima de impunidad, como mensaje social, en relación a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Es cierto que hay una serie de tribunales, de miembros del Poder Judicial, que han planteado conflictos de constitucionalidad en relación a la actual regulación del Código Penal, que estableció un nuevo tipo delictivo consistente en la negativa al sometimiento a la prueba de alcoholemia. Yo creo que ésta es una medida de la que de alguna forma los socialistas nos sentimos responsables, porque fuimos los que la impulsamos en el Código Penal. Es cierto que fue una medida controvertida —podemos analizar cuáles fueron las posturas en el debate parlamentario del propio Grupo Popular en relación a esta materia—, y que sigue siéndolo debido a las dudas de inconstitucionalidad que merece según la reflexión de algunos tribunales españoles. Sin embargo, no por ello, no porque se planteen esos problemas —ya digo que desde nuestro punto de vista hay constitucionalidad y es una medida correcta la incriminación de la negativa a sometimiento a las pruebas de alcoholemia—, no por el hecho de que esté sometida esta medida al análisis de constitucionalidad se está creando un clima de impunidad que aliente la

conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas. En ese sentido también me parece frívola la conclusión a la que llega el director general de Tráfico y lo lamento; no esperaba este tipo de conclusiones en una intervención que debe pensar, analizar y mirar más hacia el futuro que hacia el pasado. Si nos centramos en el pasado, señor director general —y me pareció oírle decir que lleva años en el mundo de la Función pública y en responsabilidades en esta materia—, si hablásemos del pasado, hay que ver lo que se llegó a decir en determinados momentos, por ejemplo en el año 1988, cuando hubo una Semana Santa aciaga en accidentalidad y en retenciones, sobre todo como consecuencia de las condiciones meteorológicas y de las obras. Hay que ver lo que se ha dicho cuando se analizó el repunte de accidentalidad del año 1995, hubo portadas sistemáticas diarias culpando y señalando con el dedo acusador: el asesino de las carreteras, el responsable de las muertes en las carreteras españolas es don Felipe González, es el presidente del Gobierno. Ésa ha sido la moneda de cambio, el discurso habitual en la derecha española cuando tenía responsabilidades en la oposición.

Hay que ver lo que ha llovido. Estamos ante unas cifras del año 1997 que son al menos inquietantes, pero nosotros —lo digo también muy abiertamente— no vamos a incurrir en aquellas irresponsables afirmaciones de culpar al presidente del Gobierno de ser el responsable de los índices de accidentalidad de los años 1996 ó 1997. En esto del pasado es mejor al menos tentarse la ropa antes de hablar, y yo creo que lo más positivo es hablar de futuro.

En cuanto al futuro, a mí sí me parece que en el actual Ministerio se habla desde una falta de rigor y con demasiadas generalidades. La semana pasada planteábamos al ministro de Interior nuestra preocupación sobre esta cuestión. Hoy hemos escuchado las profundas medidas —yo creo que formuladas desde un cierto escepticismo— que piensa acometer la Dirección General de Tráfico para paliar el aumento de la accidentalidad y la preocupación que nos merece a todos junto con la seguridad vial. Pues bien, las medidas que se nos anuncian son las siguientes: convocar para reflexionar a la Comisión Nacional de Tráfico (cuando no hay alternativas se hace un brindis a la reflexión colectiva); convocar al Senado para esta cuestión, porque es la Cámara en la que tradicionalmente se ha reflexionado sobre la seguridad en materia vial; crear una comisión interministerial (siempre es la comisión interministerial la gran solución para resolver todos los problemas). Por supuesto que estamos de acuerdo en que hay que ajustar los mecanismos de coordinación, y voy a usar su expresión literal —usted dijo: y al parecer —lo dice con un cierto escepticismo— por lo que hemos oído al ministro, se va a mejorar la dotación presupuestaria. Al parecer, aunque al día de hoy yo creía que el director general de Tráfico tenía algo que ver en la elaboración de los presupuestos en esta materia y tendría algún tipo de información con la que ilustrar a esta Cámara en torno a medidas concretas desde el punto de vista de las inversiones, desde el punto de vista de las campañas, desde el punto de vista de los instrumentos, desde el punto de vista de la formación para potenciar, vía presupuestaria y vía una gestión activa, una política decidida en defensa de la seguridad vial no sólo preventiva, sino también reforzando otra serie de aspectos, he encontrado no sólo escepticismo, sino un desconocimiento del director general, porque se remite a un al parecer.

Yo le voy a ilustrar. Ni siquiera el ministro de Interior —y lo lamento, lamento darle esta primicia— se quiso comprometer en materia presupuestaria en esta Cámara la semana pasada. Hablamos de esto, el ministro habló de reflexiones, de brindis al sol, no dijo al parecer, no dijo que asumía un compromiso de inversión, aunque en algún medio de comunicación hemos leído —y por eso también podemos usar la misma expresión al parecer— que va a haber un incremento en la dotación presupuestaria. Lo cierto es —y esto quiero dejárselo muy claro— que en los presupuestos del Ministerio de Interior para 1997, hubo un importante descenso económico, de más de 5.000 millones de pesetas, que hubo una disminución en capítulos que ya le anunciamos que afectaban a la operatividad de los servicios, que afectaban al combustible, a telefonía, a reposición de coches policiales, y que hemos observado también una falta de compromisos serios en materia de seguridad vial en esos presupuestos.

Yo quisiera aprovechar esta intervención para pedir la opinión y la información del director general de Tráfico en torno a qué compromisos de inversión existen tras ese, al parecer, incremento de las inversiones en materia de tráfico y, sobre todo, qué inversiones se han realizado en el presente ejercicio en la dotación de material, en la adquisición de helicópteros, en la adquisición de aparatos que garanticen también la vigilancia y la disciplina de tráfico; cuántos vehículos, cuántos etilómetros, cuántos cinemómetros se han adquirido en el presente año, cuántas unidades didácticas nuevas, por ejemplo, se han generado en materia de fomento de la educación vial, cuántas actividades de investigación —la investigación es uno de los temas que se pone siempre como elemento clave para una adecuada política de prevención en materia de seguridad vial y de tráfico—, cuántos proyectos han realizado a lo largo de 1997, porque tenemos la impresión de que en esta materia se ha producido un descenso.

Y fíjense ustedes, señorías, aumenta el parque de vehículos, vehículos más potentes. He ahí una de las causas de accidentalidad, probablemente el nuevo parque de vehículos es más inseguro que el existente en tiempos anteriores. No quisiera yo que ésa pudiera ser una de las impresiones en torno a las afirmaciones que ha hecho usted, parece que en el fondo también hay una crítica al grado de calidad de la industria del automóvil, pero, en fin, olvidemos esta vertiente. Lo cierto es que ha habido más combustible, más vehículos en circulación, más parque móvil, mejores carreteras, aunque la inversión este año, tanto en autovías como en carreteras, sobre todo en la red secundaria, ha dejado mucho que desear, ha sido nefasta, lamentable, por parte del Gobierno. Algo tiene que ver también en la escasez de medios en esta materia, la falta de previsiones en la mejora de infraestructura, sobre todo en el ámbito de las carreteras de la red secundaria. Lo cierto es —repito— que ha habido un aumento del parque móvil, un aumento del número de vehículos que circulan por las autovías españo-

las —el año pasado también lo hubo y descendieron las cifras de accidentalidad y mortalidad, este año, con aumentos similares, han aumentado esas cifras— y que al lado de toda esa dinámica de aumento de los riesgos, se produce una congelación, una disminución en la previsión de las inversiones, de los compromisos de la propia Dirección General de Tráfico a la hora de conceptuar sus presupuestos, sus gastos, sus dotaciones o sus infraestructuras. Todo nos lo dejan, cuando hablan de futuro, a reflexiones, a convocatorias de consejos, a comisiones interministeriales y, al parecer, a un esfuerzo, que ya veremos en qué se concreta, en materia de inversión presupuestaria.

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

El señor **MEYER PLEITE:** Quería agradecer al director general de Tráfico su presencia en esta Comisión, para la comparecencia solicitada.

Quiero manifestarle, en primer lugar, que celebro su talante crítico ante una situación que yo considero alarmante, como es que efectivamente en el mes de agosto se haya producido este aumento de más del 17 por ciento de siniestralidad respecto al mes del año pasado, lo que indica que las cifras totales, aunque se pudieran comparar con las de otros meses en que hubiese sido inferior la siniestralidad, son tremendamente alarmantes.

Una primera reflexión que habría que hacer aquí es que la sociedad española convive bien con estas cifras. Es decir, los índices de siniestralidad producidos por accidente de tráfico superan, con mucho, a los fallecidos por sida o los fallecidos por terrorismo de ETA y, sin embargo, se convive mucho peor con estas muertes que con las ocasionadas por la siniestralidad de tráfico. Habría que hacer una primera reflexión y es que, efectivamente, esta fácil convivencia con los accidentes mortales de tráfico habría que ponerla al mismo nivel de incomodidad que el resto de muertes producidas en nuestro país por distintas causas, porque son muertes que se podrían evitar. Por lo tanto, ésta es una primera reflexión que a nosotros nos interesa lanzar, es decir, la sociedad española no puede convivir con estas cifras y corresponde a la Administración y a la propia sociedad abrir una reflexión, pero poniendo medidas. No nos podemos quedar en la reflexión sino que hay que poner medidas dentro de un conjunto de actuaciones que podrían permitir que variara esta tendencia y hacer muy incómoda la convivencia con estas cifras, ya que detrás de las mismas hay dramas personales, dramas familiares, etcétera.

De todas las cuestiones que usted ha apuntado como posibles causas —algunas las compartimos, otras no— me quedo con una muy importante, que es la hipocresía de esta sociedad; una sociedad de consumo que consume más de lo que podría consumir, con productos que —en el caso del tráfico— cada vez tienen una potencia mayor que contraviene las propias normas de circulación por el límite de velocidad, pero que nadie quiere poner en cuestión. Indudablemente, detrás de esta hipocresía, también interesaría empezar a plantear una cultura distinta del consumo y una cultura distinta del transporte, tanto público como privado, para que todos apuntemos en una misma dirección. Es decir, no se trata de que la Dirección General de Tráfico apunte en una dirección, Industria en otra y las empresas en otra, porque la verdad es que es muy difícil de casar si no trabajan todos en una misma dirección. Por tanto, desde esta primera reflexión, yo creo que no se puede permitir en la sociedad española, por más tiempo, esta convivencia fácil con las víctimas ocasionadas por el tráfico.

En cuanto a la razones, yo he echado de menos en su exposición algunas que tienen que ver mucho precisamente con este aumento de siniestralidad. En primer lugar, los famosos puntos negros de carreteras, que siguen existiendo, que todo el mundo conoce (los famosos cruces que están en el conjunto de autopistas, redes secundarias, los stops que siempre se saltan, mala visibilidad, cambios de rasante, etcétera, y que la propia Dirección General de Tráfico califica como tal, pero sin que se pongan las medidas para que esos puntos negros se puedan convertir en puntos blancos, de fácil conducción. Yo creo que los continuos datos sobre los puntos negros que sistemáticamente se producen en las confluencias de estas carreteras, con índices de siniestralidad mayores que en otros, requieren un estudio para poner las condiciones técnicas de solución.

Después hay otra cuestión que echo en falta en su reflexión, que son las medidas de seguridad de los autobuses de viajeros. Aquí no habría que esperar más tiempo a que la normativa europea nos marque los límites para las famosas barreras antivuelco y los cinturones de seguridad obligatorios en los autobuses. Yo creo que aquí no se debería demorar por más tiempo, y habría que sacar una resolución inmediata para que todos los autobuses de viajeros tengan estas barreras antivuelco y sea obligatorio el cinturón de seguridad en los mismos. Cada vez que vuelca un autobús hay muertos, y esto es inadmisible; se convierten en ataúdes. Con una sencilla barrera antivuelco se podrían evitar muchas de las muertes que se producen en este tipo de transporte, y, enlazándolo con lo anterior, si fuéramos capaces de superar esta hipocresía a la hora de lo que significa toda la cultura del transporte, habría que apostar por ello mucho más de lo que se apuesta en la actualidad. Por lo tanto, habría que centrarse en que el transporte público tenga todas las garantías que técnicamente sea posible aplicar para que en un vuelco, que es el accidente que más fácilmente puede ocurrir, si la colisión es a 90 kilómetros por hora, no se den esas cifras dramáticas de mortandad.

Hay otra cuestión que me interesaría resaltar y es la prevención en relación con el conductor sin licencia, el consumo de alcohol y la juventud. Aquí, con los propios datos que usted da, cabría esperar una acción enérgica por parte de la Administración en cuanto a las campañas de prevención dirigidas específicamente hacia estos segmentos de personas que son susceptibles de provocar accidentes. En este sentido me gustaría conocer qué campañas de prevención y qué presupuestos tiene usted pensado desarrollar desde la dirección general precisamente dirigidos a estos sectores. Por ejemplo, uno de ellos, que es nuevo y preocupante, son sin duda los conductores sin licencia, a los

que habría que dirigirse para que entiendan que pueden convertirse en sujetos provocadores de accidentes y de víctimas precisamente por una falta de conocimiento a la hora de utilizar los vehículos. Por lo tanto, me gustaría conocer cuál es su previsión en este asunto.

Hay otra reflexión que le quería hacer llegar en relación con los puntos negros, con la infraestructura, con la conservación y explotación de carreteras. A mí me preocupan las cifras de ejecución del presupuesto de este año porque estamos en porcentajes muy bajos tanto en lo que significa creación de infraestructura de carreteras como en conservación y explotación de las mismas. Por ejemplo, en esta última estamos en el 26,7 por ciento de pagos ordenados. Indudablemente, detrás de esta cifra raquítica se esconde una realidad y es que nuestras carreteras si no están bien acondicionadas, si no se mantienen bien, son susceptibles de provocar incrementos de siniestralidad inaceptables.

En este sentido la Administración no puede mirar para otro lado. Asuntos como los puntos negros, la falta de inversiones tanto en creación como en mantenimiento de carreteras, la falta de mantenimiento en redes secundarias, que efectivamente se pueden convertir y se están convirtiendo también en carreteras de alto índice de siniestralidad, requerirían un cambio radical por parte de la Administración a la hora de abordarlos. **(La señora Vicepresidenta, Fernández de la Vega Sanz, ocupa la Presidencia.)**

En cuanto a lo que usted se refiere como escollos a la hora de luchar en la prevención contra los siniestros, el tema del artículo 180 del Código Penal, quiero manifestar que Izquierda Unida estuvo y sigue estando en contra, y los recursos de inconstitucionalidad en curso ya dirán si efectivamente son constitucionales o no, pero creo que esto no es lo fundamental de lo que estamos hablando, y así se lo manifiesto. Creo que lo dicho por usted tiene más que ver con todo lo anterior, con esta cultura hipócrita de lo que es el transporte, con una falta de unidad de criterio por parte de Administración, industrias, etcétera, a la hora de definir bien qué tipo de vehículo es el más apropiado para las condiciones de desarrollo en general, en el planeta, en el mundo y en Europa: toda una nueva cultura de lo que significa el uso del vehículo y, desde luego, dirigida claramente a sectores de la población como juventud y a temas como el alcohol, etcétera. Por tanto, esto unido a que, efectivamente, nos preocupa el recorte de agentes, de policía de tráfico fundamentalmente, que hubo el año pasado en Interior, y al porcentaje bajísimo de policía de tráfico por kilómetro de vigilancia, también requeriría una acción enérgica por parte de la Administración.

Quería manifestar que todo lo que signifique energía necesaria para ser capaces de encarar esta situación en cuanto al cambio de cultura, en cuanto a los puntos negros, en cuanto a más infraestructuras para vigilancia, más infraestructuras para resolver el mantenimiento de carreteras, va a contar absolutamente con todo nuestro apoyo. En este sentido, a nosotros lo que más nos preocupa es que seamos capaces entre todas las fuerzas políticas, y la sociedad en su conjunto, de sentirnos muy incómodos con estas cifras. Es decir, creo que lo primero que tendríamos que conseguir son campañas de divulgación, para que la gente entienda que no se puede convivir con estas cifras que superan con mucho —como decía— a las de muerte por sida o por víctimas del terrorismo.

Finalmente, quería plantearle un ruego. He conocido, a través de una asociación de consumidores, que está a la venta un videojuego, que ya se ha retirado en Alemania, pero que parece que se ha agotado en Madrid y en Barcelona. Se trata de una persona que conduce un vehículo y va atropellando a peatones, y cuantos más peatones atropella, más puntuación tiene, y si el peatón es minusválido o anciano, puntúa el doble, está en el ranking. Creo que habría que retirar este videojuego del mercado, porque no tiene nada que ver con lo que estamos hablando, sino todo lo contrario. Si es así, yo recomendaría y rogaría que desde la Dirección General de Tráfico se pongan los medios para que, de acuerdo con la petición de las propias asociaciones de consumidores, se retire del mercado, como se ha hecho en Alemania, porque, indudablemente, es una apología de otro tipo de terrorismo, que es el terrorismo que todos causamos, algunos consciente y otros inconscientemente, en las carreteras.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Fernández de la Vega Sanz): ¿Grupos que desean intervenir? **(Pausa.)**

Por el Grupo de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA:** Con gran brevedad, para agradecer, en primer lugar, al señor director general de Tráfico, la amplia y prolija información que ha dado, con motivo de su comparecencia aquí, sobre estos aumentos en la siniestralidad del tráfico.

Como representante y portavoz de Coalición Canaria, me voy a circunscribir, muy brevemente, señor director general de tráfico, al ámbito de mi comunidad autónoma. Como usted bien conoce, en los grados de siniestralidad en el archipiélago canario, por la dispersión y la fragmentación de su territorio en siete islas, influye la existencia de un fenómeno que se extiende casi durante todo el año, que es el movimiento de turistas con vehículos de alquiler. Hay una siniestralidad que se deriva de este componente heterogéneo, distinto al de una población habitual al uso de un sistema de viales de carreteras y de autovías determinado, y debido a que hay una población turística que utiliza vehículos de alquiler y que es más desconocedora de este tema e incluso del propio reglamento de tráfico español. Lo que es evidente —y hemos comprendido a veces las dificultades que hay en la parte de responsabilidad que imputamos a la Administración, no de los conductores— son los esfuerzos que ha venido haciendo la Dirección General de Tráfico y que usted bien ha reflejado en la etapa que lleva al frente de la misma. Sin embargo, consideramos que, sobre todo en el archipiélago canario, hay un punto sensible, que es la deficiencia tan notoria de efectivos humanos y materiales de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con lo que el efecto disuasorio que pueden tener tanto las parejas de motoristas como los coches de

radares para detectar los excesos de velocidad u otro tipo de infracciones al Código de la Circulación, queda en precario.

Señor director general, le pediría que hagan un esfuerzo. Tendrá todo nuestro apoyo por lo que se refiere a los Presupuestos Generales del Estado o en cualquier otro tema, porque esa responsabilidad sí es de la Administración. Es muy beneficioso el efecto disuasorio en los conductores que no tienen un respeto, un civismo, sobre todo, en lo que son las infracciones permanentes por exceso de velocidad, pues según las informaciones de que dispongo, en la mayoría de los accidentes ocurridos en los tres últimos años en las dos provincias de la Comunidad Autónoma de Canarias, tanto en Las Palmas como en la de Santa Cruz de Tenerife, el exceso de velocidad ha tenido una incidencia fundamental, junto con otros factores coadyuvantes de alcohol, drogas, sueño, despistes, etcétera.

Hay que destacar que las plantillas y efectivos humanos de la Agrupación de Tráfico siguen siendo los mismos que en años anteriores y no hay aumento, es decir, que esas plantillas no se mueven prácticamente desde hace quince años. En cambio, en la vigilancia estática de los aeropuertos, donde suceden pocas cosas, concurre la vigilancia fiscal y la del Cuerpo Nacional de Policía para la lucha contra cualquier otro delito de drogas, etcétera, pero la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil está bajo mínimos en el archipiélago canario y se necesita la dotación de patrullas de motoristas y coches de radares. No sé si es que en el archipiélago canario tienen ustedes alguna dificultad por carestía de la vida o insuficiencia de las dietas que pueda tener el personal que hace este servicio tan meritorio de la Agrupación de Tráfico. Otros portavoces han dicho que también ocurre en la península, pero allí es muy notorio que se recorren kilómetros y kilómetros, circuitos largos, y no se ve la presencia de una pareja de tráfico de la Guardia Civil por estas deficiencias de dotación humana. Esto era lo que quería decir, para ver si hay una respuesta en orden a aumentar estas dotaciones que son tan necesarias, sobre todo en un terreno fragmentado. Comprendo que hay que dar dotaciones a alguna de las islas, ya que no se pueden tener unos efectivos más racionalmente dimensionados como ocurriría en una provincia unida territorialmente, y que la servidumbre que tiene cada isla obliga a tener las patrullas correspondientes.

Tiene nuestro apoyo, en la línea que viene marcando la Dirección General de Tráfico, para la prevención de los accidentes y para todas aquellas iniciativas legales que puedan conducir a la seguridad estática o física del parque de vehículos, sobre todo autobuses y autocares, para que se vayan imponiendo medidas tales como carrocerías de seguridad, arcos de acero, etcétera, que eviten los hundimientos de techos y otras causas frecuentes de las lesiones que se producen. Esto ha de ser conducido por el Ministerio correspondiente, el de Industria o el de Interior, cuyas decisiones han de ser concordantes con el aumento de las medidas de seguridad estática y física de los vehículos.

En todo lo demás, señor director general, tiene nuestro apoyo en la línea que se viene manteniendo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Fernández de la Vega Sanz): Por el Grupo Vasco (PNV), tiene la palabra la señora Uría.

La señora **URÍA ECHEVARRÍA:** Gracias, señor director de Tráfico por las explicaciones que nos ha dado sobre las lamentables cifras de accidentes del mes de agosto.

No haré un examen genérico de cuáles puedan ser las circunstancias, puesto que inciden multitud de factores para que de unos años a otros las cifras sean distintas sin que haya habido cambios sustanciales ni en el número de agentes, ni en el estado de las carreteras. De hecho, los planes estratégicos que en la actualidad se están poniendo en práctica son los mismos aprobados durante la etapa socialista, son también los mismos que se ponen en práctica, en nuestro caso por la Ertzaintza, en Euskadi y, sin embargo, las cifras arrojadas en Euskadi durante el mes de agosto han sido 500 accidentes y 17 fallecimientos menos, sin que —quiero ser sincera— por parte de la Dirección de Tráfico del Gobierno vasco se me haya podido facilitar una explicación que justifique la diferencia en uno y otro caso.

Somos conscientes de que no siempre depende de quién tenga la gestión del área en ese momento concreto el que los resultados puedan ser mejores o peores. Por eso, más que insistir en aspectos referidos al personal de tráfico o a la situación de las carreteras, me gustaría llamarle a reflexión sobre dos aspectos que en alguna medida han sido abordados por intervinientes anteriores e incluso por usted mismo. Desde la posición de observadora o desde las responsabilidades que con anterioridad he tenido en la Administración, debiendo hacer frente en muchos casos a la defensa de la actuación administrativa en el área de las sanciones en materia de tráfico, me parece que desde los poderes públicos debe actuarse frente a la cuestión del nulo efecto disuasorio de la potestad sancionadora en materia de tráfico. Si hay dos sectores en la sociedad en los que se considera un artista —como se dice en lenguaje coloquial—, un auténtico campeón, al que elude sus obligaciones, uno es, en el mundo de lo fiscal, a quien elude sus impuestos, y otro es el de las multas de tráfico. Al que sabe dónde están los radares, al que sabe cómo burlar las vigilancias, no se le considera un ser asocial, un auténtico caradura, sino que, en general, se dice: ¡Qué bien lo hace! o, ¡qué hábil es! No tiene ningún desdoro en el ámbito de lo social el ser un auténtico infractor en materia de tráfico. Y lo mismo ocurre con quien conduce bajo la influencia de bebidas alcohólicas o con quien tiene conductas semejantes, pero esto lo enlazaré luego con el aspecto educacional.

En este momento concreto me quería referir a que tienen nulo efecto disuasorio las normas, porque casi todo el mundo sabe o conoce —y hay emisoras de radio y entidades muy poderosas que lo difunden— que si te ponen una multa es facilísimo eludirla, pues hay normas que están mal tipificadas o porque la carga procesal que se impone a los agentes en el momento de ejercitar la potestad sancionadora es tal que es imposible hacerlo bien en todo caso.

Así, lo que debe acompañar a toda norma sancionadora, un cierto miedo en la sociedad para que no me pillen o para disuadir de ciertas conductas, en el ámbito del tráfico y seguridad vial no existe, puesto que casi todo el mundo sabe que, si se recurre la multa, se acaba ganando.

Por tanto, me gustaría —y creo que desde los poderes públicos debe hacerse— intentar hacer una tipificación más adecuada, hacer el catálogo de infracciones y sanciones de nuevo. El pobre Código de la Circulación está sufriendo parcheos constantes. Con ocasión de la última reforma, tan reciente, tuve ocasión de manifestar, tanto en comisión como en el Pleno, que incidíamos en *bis in idem* en relación con el Código Penal en algunas tipificaciones, lo cual nos va a acarrear que en uno de los dos campos los tribunales nos digan que es inconstitucional lo que hemos pretendido. Este parcheo también hace que haya descompensación entre las conductas y las sanciones que llevan aparejadas, puesto que en un determinado momento se asocia una conducta con la respuesta de una multa, sin valorar demasiado lo que hay en otros bloques, lo cual, ya que la proporción es un elemento a valorar en el ejercicio de la potestad sancionadora, lleva a que, para quien tiene un abogado habilidoso o para este tipo de asociaciones o entes que se dedican a la defensa de los automovilistas, sea relativamente fácil alegar esta desproporción, que es un elemento que configura la potestad sancionadora, y que pueda ser declarada nula la sanción.

Creo que es un esfuerzo importante que debiera hacerse, si no en la propia Cámara, puesto que es muy técnico, sí mediante la posibilidad que nuestra Constitución establece y que ya se ha utilizado en otros casos de un decreto legislativo. Que quien sea experto en la materia, que un cierto número de técnicos se constituyan y se haga de una vez el esfuerzo de que, en materia de tráfico y seguridad vial, las normas sean ciertas, sean exactas y que se pueda llevar a la sociedad a la idea de que a quien le cojan va a tener que acabar pagando, porque la norma está bien hecha y cumple todos los requisitos de adecuación al principio de legalidad, el procedimiento es también el adecuado y habrá que acabar pagando.

Hablaba antes de otro aspecto, además de éste meramente tuitivo o sancionador, el educacional. Creo que también existe en la sociedad, por lo menos lo ves hasta en los niños desde edad muy temprana, la idea de que tener un coche potente, correr, ser atrevido, es un valor, frente a la idea del que es prudente. Este tipo de cuestiones, la idea, por ejemplo, de que el coche de mi padre es más potente que el del tuyo, debiera llevar a encauzar la educación por otros sectores, desde la infancia. Existe ahora un hueco magnífico que da la Logse. Los nuevos planes de educación tienen entre sus contenidos la educación en valores. En el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco se tiene muy avanzado el estudio de meter en estos apartados de educación en valores la idea de la seguridad vial. Que, frente a la idea de la moto potente o de la afirmación de que mi primo corre mucho en el coche, a los niños se les meta en la cabeza que quien tiene un instrumento de este estilo tiene la posibilidad con él de crear un riesgo, por lo que debe tener cuidado para no poner en peligro su propia vida, la de quienes lo acompañan o la de quienes circulan por las carreteras.

Creemos que los proyectos en materia de educación en la seguridad vial son una esperanza, o por lo menos debe intentarse de cara al futuro, de igual manera que han tenido bastante éxito iniciativas de este estilo en materia de educación medioambiental, pues los chiquillos actuales —y quienes tienen hijos podrán acreditarlo— tienen una sensibilidad bastante superior a la que tenemos los mayores.

Sin que considere que sean una panacea, sí creo que ambos aspectos, el de mejorar las tipificaciones y las posibilidades de ejercicio de la potestad sancionadora y el de la idea de la educación en valores, dentro de lo que es el riesgo posible que con estas conductas se puede crear en materia de tráfico, son importantes a la hora de diseñar un modelo de política en materia de seguridad vial, y me gustaría que se valorase como tal desde su dirección.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Fernández de la Vega Sanz): Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Seco.

El señor **SECO GORDILLO:** Voy a fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular en torno a estas dos comparecencias solicitadas por el Grupo Socialista y por el Grupo de Izquierda Unida, en relación con el incremento de la siniestralidad en el pasado mes de agosto fundamentalmente. Antes quiero agradecer al director general de Tráfico la profusión de datos y su análisis en torno a las causas que pueden haber motivado este aumento.

Previamente, permítanme hacer una pequeña reflexión en torno a lo que suponen los accidentes de tráfico en nuestra sociedad. El Grupo Parlamentario Popular piensa que los accidentes de tráfico, y especialmente las consecuencias que conllevan, son un problema que afecta a toda la sociedad. No se puede decir, desde un punto de vista frívolo, que corresponde exclusivamente al Gobierno la solución de estos problemas y de sus consecuencias. Es un problema que compete a toda la sociedad, que nos compete a todos, no sólo desde el punto de vista humano, por la tragedia familiar que supone cada víctima de accidente de tráfico, sino también desde el punto de vista social y —no lo podemos olvidar— desde el punto de vista económico. Las cifras que se manejan —en torno a tres billones de pesetas— en las consecuencias de orden económico de los accidentes de tráfico deberían ser un motivo de reflexión para llegar a la conclusión de que es un problema que nos compete a todos y no solamente a la administración de turno.

El acercamiento a este problema de las consecuencias de la siniestralidad en nuestras vías de comunicación debería hacerse con la suficiente prudencia, con el suficiente rigor y con la suficiente seriedad. Me consta, y así lo hemos comprobado todos, que así lo ha hecho el director general de Tráfico en su intervención ante esta Comisión. También nos consta que existe esa misma prudencia, ese mismo rigor y seriedad en el común de los ciudadanos españoles, que ven el problema de los accidentes de tráfico como algo de extraordinaria gravedad. Y me gustaría hacer un llama-

miento para que también desde otros ámbitos, desde el de los representantes políticos de los ciudadanos e incluso desde los medios de comunicación, se abordara el problema con la misma prudencia, con el mismo rigor y con la misma seriedad. No es un acercamiento riguroso al problema pedir una comparecencia en torno a los datos de accidentalidad de un solo mes, porque ya hemos visto que no es significativo. Hubiera sido mucho más serio pedir esta comparecencia cuando se hubieran tenido los datos completos de un período, de un año, para así poder tener una visión global del problema y no una visión parcial, que siempre conduce a interpretaciones parciales.

Y ello es así, si me lo permiten, señora presidenta, señorías —espero que se entienda la expresión—, porque la muerte en carretera es muy caprichosa. Lo hemos visto en los datos que ha ofrecido el director general de Tráfico, pues en lo que va de año se ha producido una reducción en el porcentaje de accidentes derivados de la causa tradicionalmente más importante, como son las colisiones. Han descendido un 7 por ciento los accidentes por colisión, mientras que han aumentado un 5 por ciento los producidos por salida de la vía. Es igualmente caprichosa la muerte en carretera si examinamos los accidentes desde el punto de vista del tipo de vehículos. Así, vemos que se ha producido un incremento de un 6 por ciento en los turismos afectados por los accidentes, mientras que han descendido casi un punto los accidentes en que se han visto involucrados autobuses o autocares. Cuando se produce un accidente de un autocar en el que fallecen varias personas resulta siempre mucho más llamativo, mucho más dramático, pero, seguramente, no ofrece, si se analiza sólo ese dato, una visión global que permita acercarse al problema de un modo prudente, riguroso y serio.

Asimismo, el carácter caprichoso de la muerte en carretera se ve por el tipo de vía en que se producen los accidentes, en la medida en que han disminuido un 5 por ciento los accidentes en las carreteras nacionales, mientras que han aumentado un 3 por ciento los accidentes en autovía, un 2 por ciento los accidentes en autopista y hasta un 2,9 los accidentes producidos en vías secundarias, a los que luego me referiré. Es caprichosa también la muerte en carretera si se analizan los accidentes por la franja horaria en que se producen. Podríamos pensar que éstos deberían ser más numerosos cuando el conductor está privado de la plenitud de sus facultades a la hora de conducir, como podrían ser las horas nocturnas, por la influencia del alcohol o del sueño y, sin embargo, vemos que en el período que examinamos se ha producido un incremento de los accidentes producidos entre las siete de la mañana y las dos de la tarde, en los que, evidentemente, tiene mucha menor incidencia la conducción bajo los efectos del alcohol o la conducción con sueño. Igualmente resulta caprichosa la muerte en carretera si examinamos los accidentes desde el punto de vista del tramo de edad que se ha visto más afectado en el período examinado. Vemos que el sector de edad de conductores que tradicionalmente se ha considerado más seguro, más prudente, el comprendido entre los 31 y los 40 años, es el que se ha incrementado en este período, con una subida de hasta el 3 por ciento.

Todo ello da como resultado que la causa más importante de los accidentes que se han producido en el período que examinamos es la distracción; un 33 por ciento. Uno de cada 3 accidentes se ha producido por este motivo. Ello, unido a la velocidad inadecuada, al exceso de velocidad, ha determinado un gran incremento de las situaciones de invasión del carril izquierdo y, consiguientemente, de las situaciones de riesgo que culminan en accidente. Todo esto, con la climatología adversa que hemos tenido en este mes de agosto, determina este incremento de los accidentes.

Por eso, el Grupo Parlamentario Popular piensa que la solicitud de comparecencia que se ha producido por el Grupo Socialista y por el Grupo Federal de Izquierda Unida ha resultado un tanto precipitada, más en el caso del Grupo Socialista, en el que, además, esta petición de comparecencia, como se ha visto después de la intervención de su portavoz, ha resultado bastante frívola; menos en el caso de Izquierda Unida, que ha hecho un acercamiento bastante más serio al problema. Es precipitada porque, como decía antes, no se puede examinar un período anual completo por los datos que resulten de un solo mes, el de agosto, en el que además se produce un extraordinario incremento de las situaciones de riesgo que pueden provocar accidentes y del número de vehículos que circulan por la carretera.

El planteamiento que ha hecho el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista no puede tener otro calificativo que el de frívolo. Nos parece una frivolidad y me da la impresión de que ha ocurrido algo parecido a lo que ya sucedió en la comparecencia del director general de Tráfico el invierno pasado, cuando se le pidió que explicara lo que había ocurrido con motivo de la ola de frío. Después de un ataque feroz del entonces representante del Grupo Socialista, resultaba que el 87 por ciento de los ciudadanos encuestados —dato extraordinariamente elevado desde el punto de vista estadístico— valoraba muy positivamente la gestión que había llevado a cabo la Dirección General de Tráfico. Nos da esa impresión porque no puede calificarse sino de frívolo el acercamiento a este problema culpando del incremento de los accidentes de tráfico al recorte de los presupuestos de reparación de carreteras. Ya hemos dicho con anterioridad que se ha producido un incremento en los accidentes en los desplazamientos cortos, especialmente en los lugares de veraneo, desplazamientos que, por su propia naturaleza, tienen lugar en carreteras de orden secundario cuya competencia no corresponde al Gobierno de la nación, sino a gobiernos autonómicos, provinciales o incluso locales. Y me van a permitir que, siendo diputado por Sevilla, haga referencia a la obra emblemática de la Junta de Andalucía para 1992, que fue la autovía de Andalucía, cuyo estado es absolutamente lamentable. El señor Meyer hablaba con anterioridad de puntos negros en las carreteras y yo creo que esta autovía, desde Sevilla hasta Granada, podría calificarse en su integridad de un punto negro, dada la desidia de la Junta de Andalucía en reparar los numerosísimos baches que tiene y los daños que ha sufrido con motivo de los últimos temporales. Es cierto que la autovía está llena de carteles anunciando reparaciones e

inversiones millonarias, pero no se ve una máquina por ningún lado.

Es también un acercamiento frívolo al problema querer dar como primicia ante esta Comisión, y al director general de Tráfico que comparece ante ella, el no incremento de inversiones en materia de seguridad vial. No puede calificarse sino de frívolo, porque da la impresión, por un lado, de que alguno de los portavoces que ha precedido en el uso de la palabra al que ahora se dirige a la Comisión no ha estado presente cuando ha intervenido el director general de Tráfico y ha hecho el análisis de los datos y de las causas de los accidentes de tráfico. Ni siquiera se ha tomado la molestia de leer el «Diario de Sesiones» del Senado de la semana pasada —no hay que ir muy lejos— para saber que, con motivo de una interpelación del Grupo Parlamentario Socialista, el ministro del Interior dijo que todas estas medidas a las que ha hecho referencia el director general de Tráfico, y a las que yo me referiré brevemente también después, vendrán acompañadas de un esfuerzo en los presupuestos generales del Estado para 1998, donde se va a aumentar, pese a las dificultades en las que evidentemente estamos, la seguridad vial, de forma y manera que ello puede redundar en la mejora de la siniestralidad en las carreteras. Lo ha dicho el señor ministro y, por tanto, no creo que podamos hablar de primicias en sentido contrario.

En consecuencia —y con ello termino, señora presidenta—, quiero mostrar la conformidad del Grupo Parlamentario Popular con el análisis que ha hecho el director general de Tráfico de las causas, de los antecedentes, y especialmente con las medidas que ha anunciado el ministro del Interior y nos ha corroborado el director general de Tráfico. Estas medidas serían: la convocatoria de la Comisión Nacional de Tráfico para abordar una profunda reflexión sobre las causas y motivos de los accidentes; la creación de una comisión interministerial en la que estuvieran representados todos los departamentos afectados por la seguridad vial —esto es algo que el director general de Tráfico y este portavoz han tratado en alguna ocasión, en privado—; el incremento de los presupuestos en seguridad vial —a lo que hacía referencia el señor ministro en su intervención en el Senado—; la elaboración del plan nacional de seguridad vial para 1998 y su entrada en vigor el 1 de enero de 1998 —cosa que no había ocurrido ningún año con anterioridad—; por último —y según nos ha anunciado el director general—, el plan de empleo para reestructurar los efectivos, con el fin de mejorar el servicio. A diferencia de otros grupos, el Grupo Parlamentario Popular piensa que se ha producido una disfunción en los efectivos personales de la Dirección General de Tráfico, con motivo de reformas legales operadas con anterioridad, que han restado eficacia y que con este plan de empleo esperamos que se puedan solucionar y alcanzar el grado de eficacia necesario.

En definitiva, la conclusión que podemos sacar de esta comparecencia es que todos debemos proceder a una profunda reflexión sobre las causas y las soluciones de los accidentes de tráfico. Es muy fácil y muy frívolo decir: arréglelo usted, cuando se ha tenido la responsabilidad de Gobierno —no he sido yo quien ha sacado el tema de la herencia; lo ha sacado el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista—, pero lo cierto es que un problema tan profundo y tan importante como el de las consecuencias de los accidentes de tráfico exige una profunda reflexión de todos, desde el Gobierno hasta los ciudadanos, como decía con anterioridad, sin excluir responsabilidades de nadie. Me sumo a la petición que ha realizado el señor Meyer de hacer lo que se pueda para retirar del mercado ese aberrante videojuego, cuyo único objetivo consiste en atropellar gente, y a las medidas que solicitaban tanto el grupo de Coalición Canaria como el Partido Nacionalista Vasco, en orden a hacer lo posible para que se incrementen los medios materiales y humanos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, por la bondad del efecto disuasorio de su intervención, el incremento del efecto disuasorio de la potestad sancionadora de la Administración y todo lo que sea por aumentar la seguridad vial de los españoles.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Fernández de la Vega Sanz): Tiene la palabra el director general de Tráfico.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Voy a intentar responder a cada na de las preguntas concretas que han ido surgiendo.

Yo comprendo que debe causar una gran decepción que quien hable no diga lo que está previsto. No he hecho ninguna alusión a la cuestión económica, aunque sí ha sido contestada, pero, si hay que hablar de ese tema, hay algo cierto. Yo no sé si los españoles tienen más o menos dinero, ni tengo posibilidad de examinar sus cuentas corrientes o sus ingresos, pero quizá están cambiando sus hábitos y, en lugar de destinar su dinero a otro sitio, lo están encaminando hacia el tráfico, porque la venta de vehículos ha aumentado en lo que va de año un 10 por ciento respecto del anterior y porque, según los indicadores —no quiero ser reiterativo—, la circulación de automóviles, que cuesta dinero, ha aumentado en el verano pasado.

No quería sacar este tema porque ya vi que, cuando surgió, con esa especie de ánimo doloso de interpretar las cosas por donde no son, en un silogismo perfecto, se dijo: si a mayor economía más accidentes de tráfico, para rebajar los accidentes de tráfico hundamos la economía. Eso parece que salió de algunas mentes que interpretaban un titular, sin análisis ninguno, y llegaban a esas conclusiones que califico, porque no puedo pensar que sean ligeras ni negligentes, auténticamente dolosas.

Yo en absoluto me he referido a la falta de profesionalidad, como parece que se me ha interpretado, de los técnicos de Tráfico. Todo lo contrario, sí he querido referirme, y así lo he dicho, a que no se hace caso. El tráfico es algo menor o ha venido siendo una cuestión menor para la sociedad, que admite los muertos, los embotellamientos; incluso para el gobernante de turno. Consecuencia de eso es que no se dote suficientemente a los organismos que tienen la responsabilidad del tráfico y que incluso se recorte su dotación porque parece demasiado exigente la preparación, seguramente con segundas finalidades que quizá no se pueden analizar aquí, pero que tienen que tener algo que ver con competencias entre cuerpos de funcionarios.

Efectivamente he dicho al parecer, porque creo que me puedo permitir decirlo, porque los presupuestos no son algo que dependan de este director general y hasta que no los vea aprobados no podré decir que ha habido un aumento de presupuesto, pues uno es consciente de que muchas veces surgen obligaciones económicas más urgentes e imperiosas.

En todo caso, la inversión en materia de seguridad vial de la Dirección General de Tráfico es aproximadamente de 20.000 millones de pesetas y la promesa de aumento es del 8 por ciento para el año 1998. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor Meyer ha hablado de que una de las formas de reducir la siniestralidad es la mejora de las carreteras y los puntos negros. Lo suscribo totalmente. No es algo que se pueda hacer de hoy para mañana pero, en sintonía con los titulares de las vías, que son el Ministerio de Fomento, de unos 22.000 kilómetros de carretera, las comunidades autónomas, las diputaciones, incluso determinados ayuntamientos, nuestras Fuerzas, que son las que están en la carretera, sin esperar a que se produzca el accidente, sino ante una señalización equívoca o deficiente, ante una zona que puede provocar accidentes, lo ponen de manifiesto. Me consta que, en la medida de las posibilidades económicas, así se está trabajando.

Se ha hablado —y vuelvo a la intervención del señor Cuesta— de cuando en el año 1988 era injustamente, y reitero injustamente, incriminada la directora general de Tráfico, como responsable de una subida de accidentes, de una situación excepcional respecto de la fluidez del tráfico, un domingo de Resurrección que nevaba en Bailén, que además nevaba en toda Castilla y León, etcétera. Repito que injustamente —y yo lo padecí con ella— incriminada, como si ella hubiera dado la orden de nevar, etcétera. Absolutamente ridículo. Entendamos todos que, ya sea la directora general de Tráfico, Rosa de Lima Manzano, quien en el organismo ha dejado un buen recuerdo, como el director que esté, en la Dirección General de Tráfico cuando ocurren estas cosas están todos los efectivos, ya sea sábado, domingo, domingo de Resurrección, y todo el mundo está haciendo el esfuerzo más absoluto para que las cosas funcionen.

A los autobuses se ha referido el señor Meyer. Efectivamente, con los autobuses, que es el medio más seguro de circular por las carreteras, hay dos efectos: uno, que, por este clima de seguridad, cuando tienen un accidente, y como consecuencia de que viajan muchas personas, hay varios muertos y varias personas heridas graves; se produce una especie de gran decepción. La legislación en España es la misma que la de la Unión Europea y desde 1994 los autobuses deben ir provistos de unas barras que dificultan su deformación en caso de vuelco. Se está ahora mismo estudiando en la Unión Europea la obligación de que todos los autobuses vayan provistos de cinturón de seguridad, porque está científicamente demostrado que el pasajero sujeto, en autobús, en turismo, en cualquier asiento, delanteros o posteriores, tiene muchísimas más posibilidades de salvarse en un accidente que el pasajero suelto. Lo que pasa es que no creo que sea posible establecer en España una normativa antes que en la Unión Europea; la seguridad en general siempre es cara y si tienen que hacer una inversión superior los transportistas, tanto de una nación como de otra, estamos facilitando una competencia desleal. No obstante, tengo conocimiento de que los estudios están muy avanzados en la Unión Europea y que en breve van a ser obligatorias estas medidas de seguridad. Me estoy refiriendo especialmente a los cinturones de seguridad en los autobuses.

En las campañas de educación y mentalización cada año estamos invirtiendo 3.000 millones de pesetas del presupuesto de la Dirección General de Tráfico. Cualquiera puede preguntar si eso es mucho o poco. La verdad es que yo creo que es poco, pero también tengo que decir que estamos dentro del contexto de la administración de unos bienes escasos y que es lo que se puede destinar a estos efectos. Yo lucharé cada vez más para tener mejor presupuesto y dedicarlo a la educación y la formación, porque creo que, efectivamente, aunque siempre es sembrar a largo plazo —y no por ello hay que desanimarse—, la educación y la formación son lo fundamental para lograr la seguridad vial. Digo que no hay que desanimarse cuando después de trabajar en esta materia un individuo o media docena vayan haciendo barbaridades o locuras; entendemos que la inmensa mayoría de los conductores sigue las normas de circulación y son personas responsables, no sé si por la labor educativa, por el instinto de conservación o por el ángel de la guarda, pero realmente ésta es la situación.

Respecto del videojuego, del que tuve noticia ayer a través de la prensa, me parece absolutamente aberrante y antiformativo por lo que supone de grabar en el subconsciente de determinadas personas unas conductas a las que aparentemente no se da importancia. Esto lo relaciono con lo que decía de la conducción sin permiso. Una persona sin permiso puede conducir tan bien o mejor que uno con permiso, pero al final queda la idea de que: ¡Va!, ésta es una cuestión menor, teniendo en cuenta además que en el resto de los países del entorno quien así lo hace se ve ante un juez. Vuelvo al videojuego. A mí me encantaría poder dar ahora mismo una orden de retirada, pero sería absolutamente nula por ser órgano manifiestamente incompetente. Curiosamente la legislación española dice que la Dirección General de Tráfico puede instruir un expediente sancionador hacia la publicidad que se haga de ese videojuego por cuanto es publicidad que puede tender a empeorar la seguridad de la circulación, pero ni tiene competencia para retirar ni para sancionar directamente, si no se hace publicidad del mismo. De todas maneras, como el asunto es tan grave, haré las gestiones para ver la forma en que los órganos competentes pueden actuar.

El señor Mardones ha hablado de la problemática de las islas Canarias. Es el eterno problema, quizá agravado en esas islas. Yo he dicho antes, no sé si se me ha entendido muy bien, que la agrupación de tráfico de la Guardia Civil tuvo en su creación 2.000 efectivos, cuando en España había un millón de automóviles, de parque. Hoy se ha multiplicado esta dotación de la Guardia Civil por cuatro, son 8.000 efectivos, pero el parque ha pasado de un millón a 19

millones y medio. Está desproporcionado. Tenemos, por tanto, los efectivos que tenemos, aunque no nos cansamos de pedir más, porque efectivamente, como se ha dicho, la sola presencia de la policía en la carretera cumple una función que tiene por objeto que la gente esté más atenta.

Realmente, me gustaría poder aumentar los efectivos en las islas Canarias, que no son muchos. Sí puedo decir al señor Mardones que, conscientes de esta situación, estamos aumentando en las islas Canarias la inversión fija en seguridad vial, mediante la vigilancia con cámaras, paneles de señalización de avisos en la propia carretera. Vamos a empezar con una inversión de unos cien millones de pesetas en la avenida marítima de Las Palmas. Cuando no se dispone de las personas suficientes, hay que suplirlo a través de otros medios ingeniosos, aunque sin carácter naturalmente excluyente.

La señora Uría nos ha puesto de manifiesto que no tiene efecto disuasorio el procedimiento sancionador, que es la finalidad de cualquier procedimiento sancionador; no la recaudación, sino evitar que las personas realicen conductas que puedan ser contrarias a su propia seguridad o a la de los demás. Efectivamente, es un procedimiento sancionador lleno de garantías y por tanto complicado; cuando se tramitan al año dos millones 500.000 denuncias, además hay que darle un tratamiento de factoría, un tratamiento industrial, y entonces se deslizan más errores todavía; y si aún le añadimos otro ingrediente, que es que tenemos los funcionarios que tenemos para la tramitación, puede ser que para determinadas personas no tenga efectos disuasorios. No obstante, se cumple el procedimiento sancionador, se cobran las multas impuestas y se retiran los permisos suspendidos aproximadamente en un 60 por ciento, que, aunque parezca que es una proporción muy baja, es una proporción importante. Y eso supone a los infractores un detrimento de su peculio de unos 22.000 ó 24.000 millones de pesetas al año. Cuando una multa de 50.000 o de 40.000 pesetas, hasta inferiores, se lleva a sus últimos efectos, yo creo que aquella persona hace una especie de propósito de la enmienda y dice: voy a evitar que en casos sucesivos me vuelva a ver implicado en situaciones de este estilo.

En cuanto al parcheado, que era aplicable al viejo Código de la Circulación de septiembre de 1934, que tuvo —una vez las conté, pero ya les he olvidado— unas 32 modificaciones desde 1934 hasta nuestros días, la Ley de Seguridad Vial y su reglamento —si bien es verdad que es absolutamente reciente el texto articulado de 1990— ha tenido una sola modificación y yo no creo que se pueda hablar de parcheado. A mí me parece que la ley es suficientemente moderna. Requiere algún retoque, ha habido uno el pasado; quizás requiera alguna mejora, porque la práctica siempre es muy enriquecedora y lo lógico es modificar las faltas, las ausencias o los fallos que se hayan detectado, pero no puedo participar de la palabra parcheado respecto a la vigente legislación en materia de tráfico.

Por último, el señor Seco nos ha dicho que la muerte en carretera es caprichosa. Efectivamente lo es, porque, en primer lugar, la producción de un accidente muchas veces depende del azar, y pasar de la categoría de incidente a accidente depende de otras cosas que no son exactamente la conducta humana; depende de que en ese momento aparezca otro vehículo, que aquella carretera tenga un abismo a un lado, porque si hubiera un prado no hubiera pasado nada, etcétera. Además, una vez producidos los accidentes, también son caprichosos los resultados; no solamente ya que en los vehículos que llevan más personas haya más posibilidades de dañarse las personas, sino que también observamos, a la vista de los accidentes, cómo en accidentes que podemos considerar espectaculares, truculentos, no ocurre nada afortunadamente y en cambio en otros accidentes que podemos calificar de accidentes tontos, donde apenas hay daño de chapa y demás, las consecuencias son luctuosas. **(El señor Cuesta Martínez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Cuesta, con brevedad para que no sea el segundo turno de intervenciones reiteración del primero.

El señor **CUESTA MARTÍNEZ:** Señor Presidente, espero cumplir los designios de la Presidencia.

Quiero empezar esta segunda intervención diciendo que estoy ligeramente más tranquilo con la exposición del Director General de Tráfico, porque parece que no van a privatizar la Agrupación de Tráfico. Esto creo que ha quedado claro de su intervención, porque uno tenía la impresión de que había llegado un cierto liberalismo en la circulación a la vista de la existencia de control que ha visto en las carreteras españolas este año. Ya digo que tiene una explicación no tanto en ese liberalismo que irónicamente les imputaba en materia de circulación, sino que el repaso de los presupuestos del Ministerio del Interior ha dejado claro que se produjo una erosión importante en los operativos para garantizar un mínimo de funcionalidad.

Por otro lado, nos sigue quedando una duda sobre un tema que nos preocupa y es si ha habido o no en los últimos tiempos una cierta permisividad. Existe a nivel de rumorología, y en algún momento ha habido incluso especulación escrita, sobre si se ha valorado en algún momento o se han cursado instrucciones de ir preparando el terreno para fijar el límite máximo de velocidad en 140 kilómetros/hora. Quisiera saber si ha habido, repito, una permisividad premeditada o es más bien fruto de la rumorología, en cuyo caso quedaríamos todos también más tranquilos en ese sentido.

El Director General de Tráfico persiste en darnos una explicación, entre otras múltiples, y nos habla, por ejemplo, del aumento de la venta de vehículos como uno de los elementos que lógicamente condicionan y aumentan el índice de riesgo. Yo digo que ese argumento —lo dije en mi anterior intervención— en sí mismo considerado es contradictorio con las propias cifras, porque en 1984 —son datos también oficiales— el parque de vehículos ascendía a 11.190.564; a 31 de diciembre de 1995, a 18.847.245 y a 31 de diciembre de 1996 a 19.550.000 vehículos; es decir —y se lo había recordado en mi anterior intervención— a 31 de diciembre de 1995 se había experimentado un incremento en 700.000 vehículos y este año hay un aumento de 800.000 vehículos. Sin embargo, en el año que se produjo aumento de las tasas de circulación y del número de ve-

hículos, ese aumento se vio a su vez acompañado por una disminución en las cifras de accidentalidad. Por eso digo que no podemos llegar a esa conclusión automática de decir que como ahora hay más vehículos hay más índice de riesgo. También hay momentos en que habiendo un progresivo aumento del número de vehículos o de la intensidad del tráfico, sin embargo se ha ido produciendo una progresiva disminución de la accidentalidad. Analizando las estadísticas, y viendo esa afirmación inicial de su comparecencia de que en los seis últimos años se produjo una drástica disminución de la accidentalidad, vemos que éstas son claramente demostrativas de que no siempre esa intensidad o ese incremento en el número de vehículos es la causa real de un riesgo objetivo de accidentalidad. En todo caso, lo que sí quiero constatar —y son datos también que ustedes han barajado— es que en 1996 hubo más vehículos, aumentó el consumo de carburantes el 3 por ciento, se viajó más, subió la intensidad media diaria de las vías públicas y, sin embargo, los datos de 1996 en relación a los de 1997 demuestran que en 1996 hubo un 5 por ciento menos de accidentalidad.

Espero que la solución a todo esto no sea poner en marcha otro vídeo de esos a los que es tan aficionado el Ministerio del Interior para producir un efecto de disminución de la circulación. Espero, repito, que ésa no sea la solución de futuro, y lo digo con una cierta ironía. Yo creo que en esta materia es imprescindible tomarse en serio una tarea no solamente de prevención y de inversión, sino también de planificación.

Yo antes no daba primicias, me refería a la respuesta literal del ministro del Interior en esta Cámara el día 17 de septiembre, hace muy pocas fechas, y de esa respuesta del ministro del Interior cuando anunció las medidas no hay un compromiso en esta Cámara, en materia de dotación presupuestaria, referido a la Dirección General de Tráfico. Está aquí el «Diario de Sesiones», fui protagonista de ese debate y de esa pregunta, y salvo que los servicios de la Cámara se hayan equivocado y los que estábamos presentes en aquella sesión de control al Gobierno estuviéramos sordos, no hemos escuchado el más mínimo compromiso ante esta Cámara del Ministerio del Interior en materia de dotación presupuestaria.

Hace falta aumentar, efectivamente, el rigor de los planes. Yo creo que es imprescindible —el Grupo Parlamentario Socialista así lo considera— una acción decidida en materia de infraestructuras, en materia de la red secundaria. Antes estaba claro que las cifras de ejecución del presupuesto nos demostraban que había problemas de seguridad. Yo no puedo compartir la afirmación conformista del director general de Tráfico cuando el 30 de agosto decía que el problema no es un problema de seguridad en las carreteras; las carreteras, por supuesto, han mejorado, son más seguras, pero siguen existiendo puntos negros, y yo creo que ahí no podemos ir al conformismo. Tenemos que hacer un plan muy riguroso de erradicación de puntos negros, un plan de mayor inversión en la red secundaria. Ha habido una caída tremenda de la inversión en infraestructuras, y esto tiene mucho que ver a medio plazo —o puede tener mucho que ver— con los riesgos en materia de accidentalidad. Hace falta también una mejora de la señalización. Es un elemento sobre el que a veces no se reflexiona. Tengo la experiencia, como ciudadano que conduce, que a veces salir o circunvalar determinadas capitales entraña importantes riesgos y supone un jeroglífico. Voy a darle dos datos. Por ejemplo, conectar con la salida a Madrid desde Salamanca es un problema, porque uno se va encontrando la referencia a Ávila y no encuentra fácilmente la referencia a Sanchidrián. Lo digo, insisto, como ejemplo a la hora de establecer la circunvalación de Salamanca.

Descendiendo al terreno de los hechos para poner un ejemplo de cómo a veces una señalización obliga a una maniobra brusca del conductor, en la circunvalación de Granada, la salida hacia Bailén está, a mi juicio, deficientemente anunciada. Con esto quiero decir que conviene hacer, con independencia de las infraestructuras y la modernización que se realizó en este país, un análisis riguroso de un plan de señalizaciones, de orientaciones del tráfico; un plan en materia de seguridad de autobuses; un plan de erradicación de pasos a nivel. Ha habido accidentes en esta materia y han coincidido en zonas como Asturias, con una disminución en este caso no imputable en la inversión a la Dirección General de Tráfico, pero sí al Gobierno del Principado en cuanto a las inversiones en materia de pasos a nivel sin barreras.

Hace falta, por tanto, un mayor rigor en esta materia, como hace falta, efectivamente, una mayor dotación presupuestaria. Yo celebro que ahora el director general —ya veremos si el ministro y sobre todo el proyecto de presupuestos le ratifica— nos anuncie un aumento del 8 por ciento en los presupuestos en esta materia. Espero que no se frustre esta afirmación con la cruda realidad de los números en la tramitación de los presupuestos, porque aquí, no tenga la más mínima duda, va a encontrar el apoyo de mi grupo para aumentar la dotación presupuestaria que garantice hacer unas políticas más activas en materias de prevención.

El señor Montoro, director del Instituto de Seguridad Vial y Tráfico, ofrecía el 30 de agosto de 1997 un dato que era suficientemente elocuente: los accidentes en carretera provocan anualmente unos dos billones de pesetas en gastos. Y ponía especial énfasis —y hoy coincido también con sus manifestaciones— en la necesidad de una mayor formación, de una mayor potenciación de la enseñanza en las autoescuelas, de más educación vial en los colegios y un incremento de la investigación. Son sugerencias del director del Instituto de Seguridad Vial y Tráfico, anuncios y preocupaciones con los que nosotros también coincidimos a la hora de seguir en esa senda que permita intensificar el celo de ampliar todas las garantías que nos lleven en el futuro a felicitarnos todos por conseguir disminuir las cifras de accidentalidad y de mortalidad.

Finalizo diciendo, señor presidente, señorías, señor director general de Tráfico, que no es buena técnica la que ha usado el portavoz del Grupo Popular. Yo creo que el grupo que apoya al Gobierno no debe tener por misión hacer oposición de la oposición ni ir evaluando, examinando o expidiendo certificados y diplomas en torno a la intervención del resto de los grupos, pero allá cada uno con el enfoque

de sus propias responsabilidades e intervenciones. En todo caso, yo creo que el Partido Popular no tiene hoy por hoy la competencia para decidir cuándo, a juicio de la oposición, es recomendable o no solicitar una comparecencia de un cargo del Gobierno o de un responsable de las administraciones públicas; ésa no es la competencia del Grupo Popular. Celebro, con todos los respetos a la intervención del portavoz del Grupo Popular, que al día de hoy el Reglamento de la Cámara no residencie en el grupo de la mayoría la posibilidad de vetar o de evaluar cuándo procede o no la solicitud de comparecencia y cuándo procede o no, y en qué circunstancias, controlar al Gobierno. A lo mejor todo se andará con esa actitud o con esas tendencias a veces de un cierto deslizamiento de autoritarismo, pero espero que, efectivamente, no sea competencia del Partido Popular la selección del momento en el que la oposición solicite el control del Gobierno.

Estoy de acuerdo con algo que dijo el portavoz del Partido Popular: en esta materia estamos ante un problema que es de la sociedad y que no es del Gobierno. Hay una diferencia: para el portavoz del Partido Popular esto es así sólo cuando gobierna el Partido Popular, yo, en cambio, sí coincido con la afirmación del director general de Tráfico cuando vino implícitamente a concluir que el Partido Popular había sido injusto, frívolo y arbitrario en el momento en que hizo oposición en materia de tráfico, porque, efectivamente, estos temas no hay que usarlos como arma arrojadiza, sino que hay que ir con planteamientos constructivos. Ironías aparte, mi grupo en esta sesión está animado por un planteamiento constructivo y por no hacer recaer la responsabilidad de la seguridad vial en el Gobierno, sino por corresponsabilizarse en todo aquello que sean medidas que cristalicen en un mayor nivel de seguridad en nuestras carreteras y en la vida ordinaria de los españoles.

Nada más.

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

Tiene la palabra el señor Meyer.

El señor **MEYER PLEITE:** Con muchísima brevedad.

De las contestaciones del señor director general me preocupan especialmente dos.

En el tema de los puntos negros creo que su contestación ha sido muy defensiva. Hay que plantear con más claridad qué plan, qué ejecución, qué presupuesto se requeriría para resolver los puntos negros que, a todas luces, producen una parte de esta siniestralidad. En este sentido demando de usted, sino en esta comparecencia de hoy en el futuro, que se tenga un plan claro para erradicar los puntos negros de toda la infraestructura viaria del Estado español.

En segundo lugar, creo que no habría que esperar a la normativa comunitaria para la obligación de los cinturones en autobuses de pasajeros, ni siquiera a todas las reformas necesarias para instalar, en aquellos que no lo tengan, el aro antivuelco. No sólo no habría que esperar, sino que habría que ponerse a la cabeza —hay otros países comunitarios que ya lo tienen—, porque, efectivamente, si se apuesta por el transporte público, y es un transporte seguro, habría que garantizar que estas deficiencias se pudieran resolver.

En el tema del videojuego, aunque sé que no es de su competencia, pero indudablemente es competencia de la Administración, espero que usted impulse que se ponga fuera del mercado este videojuego que para nada tiene que ver con este debate.

Para finalizar, el portavoz del Partido Popular ha señalado que esta comparecencia, la suya, es precipitada. Yo entiendo todo lo contrario: creo que es absolutamente acertada. Tal vez en el futuro habrá que pensar, por parte del conjunto de los grupos parlamentarios, en celebrar más a menudo estas comparecencias, precisamente por la importancia que tiene este asunto de la siniestralidad. Quizá tendríamos que invertir las comparecencias, y sería más positivo hacerlas justo antes de las temporadas altas de siniestralidad, para que formaran parte de ese mecanismo de disuasión, de explicación y de iniciar una nueva cultura del transporte público y de su utilización.

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

El señor **SECO GORDILLO:** Señor presidente, quiero señalar con toda brevedad, en el mismo tono jocoso que ha utilizado el portavoz del Grupo Socialista, que agradezco el título que me concede de opositor a la oposición y decir, muy en serio, que desde el Grupo Parlamentario Popular no hacemos oposición a la oposición; sólo pretendemos establecer en la sede de la palabra, en el Parlamento, un debate serio y riguroso sobre ciertos temas. Quizás si a algún grupo parlamentario no le gusta que se haga así esté incurriendo en ese totalitarismo del que parece culpar a otros. Desde luego, el Grupo Parlamentario Popular no va por ahí.

No se ha criticado la petición de comparecencia del Grupo Parlamentario Socialista, que es muy libre para hacerla; el ridículo como el miedo es libre aquí y en todas partes. Solamente constato que se ha producido una precipitación, porque, al parecer, a diferencia de otros portavoces, yo sí he estado presente cuando el director general de Tráfico ha dado los datos sobre siniestralidad. Plantear una comparecencia sobre los datos de agosto, en los que se ha producido, efectivamente, un dramático incremento del 17 por ciento en los fallecimientos, cuando a 22 de septiembre de 1997, es decir, al día de ayer, ese incremento computado desde el 1 de enero es sólo el 2,4 por ciento, me parece, insisto, una precipitación. El 2,4 de incremento siempre es de lamentar, y todos tenemos que hacer lo posible para que en vez de incremento sea un retroceso. Pero cuando se plantea precipitadamente una comparecencia al final lo que ocurre es que uno se queda sin argumentos y tiene que recurrir a la frivolidad. Eso es lo que le ha ocurrido al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista y, por tanto, ha basado su intervención en puros argumentos de frivolidad. Desde luego, no será el Grupo Parlamentario Popular el que pida al director general de Tráfico que se incrementen las inversiones en infraestructura, y no será el Grupo Parlamentario Popular el que pida al director general de Trá-

fico que se incrementen las inversiones en señalizaciones, porque tienen otras residencias en el Gobierno de la nación.

Para terminar, señor presidente, quiero pedir de nuevo prudencia para abordar el problema y para no hacer cuestión de lo que sólo son rumores, como el que ha sacado el señor Cuesta sobre la permisividad de circular a una determinada velocidad, que no tiene su base en ninguna instrucción de la Dirección General de Tráfico, sino, repito, en un puro rumor. Todos deberíamos ser mucho más prudentes a la hora de abordar estos temas con la suficiente seriedad.

Nada más, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Voy a hablar poco, señor presidente.

En relación con los puntos negros, he dicho lo que podía decir según mi competencia, porque los mismos suponen la modificación de estructura de la carretera, en ocasiones de la señalización fija de la misma, y es competencia que corresponde al titular de dicha carretera. Por eso, nuestro trabajo, que viene haciéndose hace mucho tiempo, es el de poner de manifiesto que existen esos puntos negros, que existen los sitios peligrosos, incluso antes del potencial accidente, y hacer un seguimiento y una petición al titular, repito, de la carretera para que se corrijan. El sistema es así.

Por lo que se refiere a los autobuses, es algo que también excede a mis posibilidades. Tiene unos contenidos económicos importantes, y desde el punto de vista de la seguridad vial en sentido estricto no hay duda de que cuando antes se pongan como obligatorios todos esos sistemas de seguridad pasiva, más aumentará esa seguridad. Parece una perogrullada, pero no hay duda sobre ello.

En relación con el rumor citado, incluso publicación, la velocidad medida con aparatos de medición de la misma, cinemómetros —radares en el sentido vulgar— tiene una norma de homologación que obliga a no considerar unos tantos por ciento por el propio margen de error del aparato. Esto está establecido en una orden del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de 11 de febrero de 1994, en el artículo 26, y se llaman tolerancias.

El artículo 116 del Código de la Circulación, de los pocos que quedan vigentes hasta que se publique el reglamento de vehículos, también prevé, desde tiempo inmemorial, que los velocímetros, en los que se ve la velocidad en el automóvil, tengan un margen de error del 5 por ciento. Respecto al otro, no puedo decir cuánto es porque cada radar lo tiene en su homologación, puede ser el 7, el 9 o el 10 por ciento. Pero esto no es una novedad; siempre ha sido así. Hay una tolerancia legal impuesta y, por tanto, en una zona de 80 kilómetros por hora no se puede denunciar a nadie por ir a 81, ni a 83 kilómetros, porque hay que aplicarle esos márgenes de error.

Por último, en cuanto a las comparecencias, me parece que un contacto más asiduo puede resolver muchas cosas y siempre que sea convocado estaré aquí con mucho gusto.

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

Era la una y veinticinco minutos de la tarde.