



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 721

JUSTICIA E INTERIOR

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JULIO PADILLA CARBALLADA

Sesión núm. 74

celebrada el jueves, 24 de junio de 1999

ORDEN DEL DÍA:

	Página
Acuerdo sobre la solicitud de prórroga de la Subcomisión encargada de la elaboración de un informe que sirva de base para el establecimiento de un nuevo modelo policial. (Número de expediente 154/000012.)	20570
Comparecencia del señor ministro del Interior (Mayor Oreja) para informar sobre:	
— El aumento de la siniestralidad en las carreteras españolas durante las vacaciones de Semana Santa. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 213/001069.)	20570
— Razones del incremento de muertes por accidentes de tráfico en la Semana Santa del año 1999. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/001071.)	20570
— El aumento de la siniestralidad en las carreteras en la operación de Semana Santa. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 213/001073.)	20570
— La violación sufrida por una inmigrante en la comisaría de Bilbao, mientras estaba siendo custodiada por la policía el 29 de abril de 1995. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 213/001143.)	20588

- El número de denuncias recibidas sobre actuaciones presuntamente ilegales ocurridas en dependencias de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, personas detenidas, medidas adoptadas, expedientes abiertos y, en su caso, sanciones impuestas, así como, en especial, de los sucesos ocurridos en la Brigada de Extranjería del Cuerpo Nacional de Policía de Bilbao, el 29 de abril de 1995, en la que fue violada una súbdita brasileña. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 213/001146.)

20588

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

ACUERDO SOBRE LA SOLICITUD DE PRÓRROGA DE LA SUBCOMISIÓN ENCARGADA DE LA ELABORACIÓN DE UN INFORME QUE SIRVA DE BASE PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UN MODELO POLICIAL. (154/000012)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión.

Como punto inicial del orden del día figura resolver sobre la solicitud de prórroga de la subcomisión encargada de la elaboración de un informe que sirva de base para el establecimiento de un nuevo modelo policial, acuerdo que someto a votación de la Comisión. ¿Queda aprobado por asentimiento? (**Asentimiento.**)

Queda adoptado dicho acuerdo.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR (MAYOR OREJA) PARA INFORMAR SOBRE:

- **EL AUMENTO DE LA SINIESTRALIDAD EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS DURANTE LAS VACACIONES DE SEMANA SANTA. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 213/001069.)**
- **RAZONES DEL INCREMENTO DE MUERTES POR ACCIDENTES DE TRÁFICO EN LA SEMANA SANTA DEL AÑO 1999. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/001071.)**
- **EL AUMENTO DE LA SINIESTRALIDAD EN LAS CARRETERAS EN LA OPERACIÓN DE SEMANA SANTA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 213/001073.)**

El señor **PRESIDENTE**: En segundo lugar, figura la celebración de distintas comparecencias del señor ministro del Interior. Vamos a agrupar las número 1, 2 y 3 por tener el mismo objeto tanto en lo que se refiere al planteamiento

como al fondo de la cuestión. La primera es la del Grupo Socialista en la que solicita la comparecencia del ministro del Interior para informar sobre el aumento de la siniestralidad en las carreteras españolas durante las vacaciones de Semana Santa. La segunda es la del Grupo Parlamentario Mixto también solicitando la comparecencia del ministro del Interior para dar cuenta de las razones del incremento de muertes por accidentes de tráfico en la Semana Santa del año 1999. La tercera es a iniciativa del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida que interesa la comparecencia del ministro del Interior para dar cuenta del aumento de la siniestralidad en las carreteras en la operación de Semana Santa.

Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Mayor Oreja): Señorías, en primer lugar, quiero agradecer a los grupos parlamentarios la solicitud de esta comparecencia porque, al igual que ya dije en el mes de abril, cuando comparecí a petición propia en el Senado, que es muy importante, sea cual sea la estadística que tengamos en cada momento en materia de tráfico, seguir profundizando en el debate parlamentario sobre las causas de la siniestralidad en nuestras carreteras para llegar entre todos, desde el Gobierno, desde la oposición, desde los grupos políticos, a soluciones viables y eficaces.

Me van a permitir una consideración inicial respecto de esta comparecencia y es que el Senado ha sido y sigue siendo la Cámara en la que regularmente comparezco para explicar no sólo las cifras o las estadísticas relacionadas con el tráfico sino también para dar cuenta de los planes nacionales que en materia de seguridad vial aprueba la Comisión interministerial de tráfico creada a tal efecto. El Senado es la institución en la que normalmente comparezco y en la que, de una manera habitual, conocen las cifras y preocupaciones del Ministerio del Interior y del Gobierno en materia de tráfico. Por ello, voy a iniciar mi intervención de la misma forma que comienzo todas mis intervenciones en el Senado en materia de tráfico, que es, esencialmente, dando los últimos datos acumulados de accidentalidad a las 24 horas del día 22 de junio, es decir de anteayer.

Quiero decirles, señorías, que en el año 1999, a fecha 22 de junio, se han producido en España 1.782 muertos en 1.534 accidentes, lo que significa —luego me permitirán que haga algunas reflexiones sobre ello— que se produce

un descenso de un 2 por ciento respecto del número de muertos del año 1998. En el número de accidentes acumulados la cantidad se estabiliza y no hay ni crecimiento ni decrecimiento respecto del año anterior. En heridos graves se produce un descenso de un 9,1 por ciento y en heridos leves se produce un descenso de un 4,4 por ciento respecto del periodo de 1998.

En cuanto a los datos de la Semana Santa de 1999 es verdad que se registró un importante incremento de los accidentes respecto del año 1998, con 139 accidentes mortales y 172 personas fallecidas, lo que, como antes he dicho, significó un considerable aumento en relación con el año 1998. Sin embargo, también quiero decir que esta comparación con el año 1998, en la que luego tendremos ocasión de profundizar, no resulta afortunada toda vez que el mencionado año 1998 fue el que menos accidentes mortales provocó de toda la década. Por ello, es más riguroso comparar una serie de años. En ese terreno quiero decirles que en las semanas santas de los últimos cuatro años se han producido 534 víctimas mortales, mientras que en las semanas santas de los cuatro años precedentes se habían producido 623 víctimas mortales; en el último trienio se han registrado 340 accidentes mortales y en el anterior trienio se habían producido 343 accidentes mortales, cifras que marcan una tendencia a la estabilidad pero que son motivo de preocupación y de especial interés y ocupación por parte del Gobierno.

Quiero insistir, señorías, en que en la siniestralidad vial siempre hay que hacer una reflexión profunda y detenida y siempre hay que valorar y analizar los periodos de tiempo relativamente largos, porque si nosotros valoramos periodos muy cortos estamos confundiendo y desorientando a la opinión pública española. No hay que confundir lo que son cifras puntuales, picos o repuntes con lo que son tendencias. Las tendencias son las que en estos momentos marcan la estabilidad o la inestabilidad cuando hablamos de seguridad vial. Esta afirmación se va a comprender perfectamente cuando recordemos las cifras que se han producido en la totalidad del primer semestre de 1999. Si consideramos como referente hasta el 22 de junio, la situación de siniestralidad ha mejorado respecto del año pasado, como antes he dicho. Ha habido 35 muertos menos que en los mismos meses de 1998 y el mismo número de accidentes mortales. Como quiera que las cifras y el análisis de la accidentalidad de Semana Santa ya los expuse en el Senado y pueden SS.SS. consultar los datos, que están a su plena disposición, volveré a insistir en las cifras acumuladas hasta el pasado 22 de junio.

Como antes he dicho, ha habido 1.534 accidentes mortales con 1.782 víctimas mortales: 35 personas fallecidas menos, un descenso del 2 por ciento, y el mismo porcentaje en cuanto a la accidentalidad. El índice de mortalidad por accidente ha descendido del 1,18 al 1,16 por ciento. Podemos decir que en cifras absolutas nos encontramos en niveles similares a los del año pasado, aunque parece observarse una tendencia a la baja que esperamos que se vea confirmada en las semanas y meses siguientes. Quiero destacar en el mes de junio una evolución, pero vuelvo a insistir en que todavía no puede ser suficientemente relevante como para que se extraigan consecuencias y conclusiones, ni cuando sean malas en un fin de semana, en cua-

tro días o en una vacación, ni tampoco con lo que está sucediendo en este mes de junio, porque del 1 al 23 de dicho mes, coincidiendo también con una serie de medidas que se han adoptado, como saben ustedes, en razón de los nuevos niveles de alcoholemia en las carreteras españolas, el número de accidentes ha descendido en un 22,7 por ciento; el número de muertos ha descendido en un 26,7 por ciento y el número de heridos graves ha descendido un 54,4 por ciento respecto del mismo periodo del año pasado. Insisto en que no podemos en modo alguno obtener consecuencias definitivas, son periodos muy breves, muy cortos y no se puede hacer una valoración de siniestralidad en función de lo que sucede entre el 1 de junio y el 22 del mismo mes, pero no quería dejar de ofrecerles ese dato para que ustedes también lo conozcan.

Básicamente estas son las consideraciones que me merecen las estadísticas de que disponemos desde la Dirección General de Tráfico. Ahora añadiré unos datos y unas variables, y pido que se interpreten bien. No digo que sean las causas de lo que significan los accidentes, sino simplemente quiero trasladarles unos datos que son parte de la realidad y que nos ayudarán a resolver mejor esta situación.

Se ha producido un espectacular aumento de las matriculaciones de nuevos vehículos. Durante los cinco primeros meses de 1999 se han matriculado en España 138.146 vehículos más que durante el mismo periodo del año anterior, lo que supone un incremento del 21,5 por ciento. Para comprender el alcance de estos datos hay que destacar que el máximo de toda la historia de la automoción española se logró durante el mes de marzo de 1999, en el que se matricularon 195.584 vehículos. Esta cifra, aparte de las consideraciones económicas, supone sin duda un incremento objetivo de unidades en circulación. Respecto del parque de vehículos, el año 1998 se cerró con 21.306.493 unidades; esto supone un aumento neto de 1.020.085 vehículos, un 5 por ciento más sobre el parque del año anterior. Las cifras de matriculación antes expuestas nos llevan a concluir que el incremento del parque de vehículos que se observará este año será también muy importante.

En cuanto al volumen de tráfico registrado en las carreteras, sirva como indicador el tráfico en las autopistas de peaje. Durante el año 1998 la intensidad media diaria había aumentado un 11 por ciento. Los datos que tenemos hasta el momento nos muestran, por ejemplo, que en las autopistas gestionadas por Iberpistas el incremento de circulación es de un 10,13 por ciento en los cinco primeros meses del año; los que nos facilita Aumar en el tramo Tarragona-Valencia confirman un incremento del 15,84 por ciento; en el tramo Valencia-Alicante, un 18,45 por ciento; en el tramo Sevilla-Cádiz el incremento ha sido de un 21 por ciento; Acesa, concesionaria de autopistas A-2 registra un incremento del 7,4 por ciento. En cuanto a las autopistas de Barcelona, registran unos incrementos de más de un 8 por ciento, y Avasa, en el tramo de autopista entre Bilbao y Zaragoza tiene un incremento del 10,2 por ciento. En cuanto al censo de conductores, el año 1998 se cerró con 18.009.374 titulares de permisos de conducción, lo que supone un aumento del 2,6 por ciento respecto al año anterior. Este año, el crecimiento en el número de permisos

expedidos se cifra en los cinco primeros meses en un 3,84 por ciento.

El estudio de las principales variables asociadas a los accidentes de circulación demuestra un notorio aumento, mientras que la situación en cuanto a accidentes y muertos permanece estable durante el periodo considerado con tendencia a la baja, tanto en valores relativos como en valores absolutos, en 1999 respecto del año 1998. Sin embargo, esto no debe entenderse como una muestra de conformismo. Cuando hay 1.782 muertos en estos meses, no hay conformismo posible. No se trata de mostrar satisfacción ni conformismo con un uno y pico o un dos por ciento de descenso porque no estamos hablando de la inflación, esto son 1.782 muertos en lo que va de año. Por eso, señorías, pasaré a analizar los aspectos más importantes de lo que, en mi opinión, ha significado la tipología de los accidentes a lo largo de estos meses. Me voy a referir a las víctimas de estos accidentes y, evidentemente, a los fallecidos.

Quiero llamar la atención sobre el hecho de que los peatones, que son los usuarios más vulnerables de las vías, han experimentado una significativa mejoría, que se traduce especialmente en el número de peatones fallecidos, ya que es un 25 por ciento menos que el registrado hace un año por estas fechas. La lesividad apreciada entre los conductores, sin embargo, sube ligeramente, un 4 por ciento, y la lesividad de los usuarios catalogados como pasajeros desciende en todas las clases, tanto en muertos como en heridos, destacando un 21 por ciento en cuanto a heridos graves. Por lo que se refiere a la tipología de carreteras, los aumentos más importantes de accidentalidad respecto del año pasado se han producido en carreteras nacionales, autopistas, carreteras comarcales y locales, y por el contrario han disminuido en las autovías. Conviene que llame también su atención sobre lo que significa destrucción temporal de accidentes. La mayor parte de los accidentes mortales se han producido en horas diurnas: un 60 por ciento; por el contrario, el tramo de nocturnidad, es decir, el comprendido entre las 12 de la noche y las siete de la madrugada, es en el que más han descendido los accidentes, un 7,5 por ciento menos, y también los fallecidos, con un descenso del 10 por ciento. En cuanto a los tipos de accidentes que han ocurrido en nuestras carreteras, el aumento más significativo se ha producido en los accidentes por salida de la vía, que han subido un 7,3 por ciento. Al contrario, han descendido notablemente los accidentes por atropello, un 25 por ciento, lo que está en concordancia con lo que antes he expuesto sobre el descenso del número de peatones lesionados. En valores absolutos, la mayor parte de los accidentes han sido salidas de la vía con choque y colisiones frontales; si añadimos los accidentes por colisión frontolateral y las salidas de las vías con vuelcos, se obtiene que la mayoría de los accidentes, el 70 por ciento, se ha producido de alguna de estas cuatro formas.

En cuanto a la tipología de los vehículos que se han visto involucrados en accidentes mortales, son los turismos los que ocupan lógicamente el primer lugar con un total de 1.572 vehículos, lo que representa un 65 por ciento del total. Esta cifra permanece casi constante de un año a otro. Aumenta el número de autobuses implicados en accidentes mortales, un 7 por ciento, y los vehículos articulados, un 9 por ciento, aunque se observa que son los tractores agrícola-

los los que experimentan mayores incrementos, un 33 por ciento. Se registra un descenso del 10 por ciento en los camiones. Esta bajada es muy importante teniendo en cuenta que durante el año 1998 también se registraron disminuciones significativas en cuanto a la siniestralidad de este tipo de vehículos respecto del año anterior, que es lo importante y es la tendencia que se va produciendo a lo largo de una serie de años acumulados. En vehículos de dos ruedas hay un espectacular aumento de los accidentes; en los que están presentes la bicicletas, un 92 por ciento, disminuyendo ligeramente los ciclomotores, un 8 por ciento, y disminuyendo también las motocicletas, un 4 por ciento. Esa es básicamente la tipología de los accidentes según los vehículos.

Permítanme a continuación que examinemos los factores concurrentes, es decir, aquellos que se han identificado como causa desencadenante del mismo por el agente de tráfico. Del examen de los datos, llama la atención que cuatro factores están presentes en más del 75 por ciento de la totalidad de los accidentes producidos: la distracción del conductor en un 24 por ciento, la velocidad inadecuada en un 22 por ciento, la invasión de la calzada izquierda en un 19 por ciento y la realización antirreglamentaria de maniobras en un 15 por ciento.

Realizada esta exposición, señorías, me voy a referir ya a lo que son las medidas de carácter concreto que está adoptando el Gobierno para afrontar con mayores garantías la seguridad a la hora de circular por las vías públicas. Como antes he dicho, esas medidas están contenidas en un plan nacional de seguridad vial para el año 1999, que fue presentado y aprobado en la Comisión interministerial en el mes de diciembre y que previamente había sido también aprobado en el Consejo Superior de Tráfico. Quiero poner de manifiesto la trascendencia que eso supone, algo que parecía ilógico que no se produjese, que es el hecho de que se aprueben los planes nacionales justamente en el mes anterior al comienzo del año del referido plan y en ese terreno quiero poner de manifiesto simplemente algo que, por obvio, por sentido común no puede dejar de ser destacado porque precisamente no era la tónica de años anteriores, ni con nuestro Gobierno ni con los gobiernos precedentes.

Por lo que se refiere a las medidas de carácter normativo, quiero referirme a tres de ellas: la reducción de tasas de alcoholemia, el proyecto de ley de reforma de la Ley de seguridad vial, que acaba de ser aprobado por el Consejo de Ministros y que tendrá un trámite inmediato en el Congreso de los Diputados, y la modificación del artículo 41 del reglamento general de conductores, que ha sido aprobado por la comisión de subsecretarios el miércoles, es decir, ayer y que espero próximamente será aprobado por el Gobierno.

En cuanto a la reducción de las tasas máximas de alcoholemia, como ustedes saben, esta medida ya entró en vigor en nuestras calles y carreteras el 7 de mayo. Tras un proceso de estudio de los expertos, reunidos en el grupo de trabajo creado en el seno del Consejo Superior de Tráfico, se concluyó por parte de estos responsables en aconsejar la reducción de tasas máximas de alcohol permitidas. El Gobierno aprobó el correspondiente decreto modificando los artículos referentes al reglamento general de circula-

ción. Todavía es pronto para evaluar una medida de este calado, es evidente que ha habido una campaña intensa a lo largo del mes de mayo para recordar la puesta en marcha de esta nueva cifra de alcoholemia, pero el mensaje del Gobierno en ese terreno es muy claro: si va a conducir no beba y si ha bebido no conduzca. Si pese a ello un conductor se empeña en poner en riesgo la vida de los demás, quiero que sepan que esa minoría va a ser perseguida con más intensidad si cabe que hasta ahora.

En lo que llevamos de año, las fuerzas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil han incrementado un 24 por ciento el número de controles de alcoholemia realizados, con lo que es de esperar que a finales de año se hayan sometido a esta prueba cerca de dos millones de conductores. En mi opinión, el resultado es claro: poco más de un 3 por ciento de los conductores se ponen hoy al mando de sus vehículos con tasas superiores a las permitidas, pero al mismo tiempo, en aproximadamente el 50 por ciento de los accidentes mortales el conductor fallecido había consumido alcohol. Nuestro esfuerzo va dirigido a que mediante la educación, la divulgación y la vigilancia y control sean cada día menos los que conduzcan con sus facultades mermadas, por mínimas que les parezcan, o inhabilitadas por el consumo del alcohol.

La segunda medida es el proyecto de ley de reforma de la Ley de seguridad vial. El viernes pasado el Consejo de Ministros aprobó, a propuesta del Ministerio del Interior, el proyecto de ley de reforma de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Con la aprobación del Real Decreto 2822/1998, por el que se aprobó el reglamento general de vehículos, se culminó el imprescindible desarrollo reglamentario de la Ley de seguridad vial. Este proceso de desarrollo reglamentario ha transcurrido a lo largo de casi una década desde que se aprobó por real decreto legislativo el texto articulado de la Ley de seguridad vial, y en este momento se ha entendido oportuno realizar una serie de ajustes y mejoras cuya aplicación a lo largo de estos nueve años ha revelado necesarios. Las principales modificaciones y novedades que contiene este proyecto de ley, que, insisto, aprobó el Consejo de Ministros del viernes pasado, son las siguientes. Se excluyen del ámbito de aplicación de esta ley las actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial y que se regirán por la ley de industria. No tenía ningún sentido que las fábricas de neumáticos se rigiesen por lo que significa una ley de estas características; será la ley de industria la que determine lo que crea conveniente en tal dirección. Se han introducido las modificaciones necesarias para adoptar esta ley a la Lofage y a la Ley del régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común. Era lógico y obvio una medida de estas características.

Se suprime el régimen de autorización administrativa previa para la publicidad relacionada con vehículos. Nos parecía que ese esfuerzo de liberalización era algo de puro sentido común.

Se habilita al Gobierno para regular reglamentariamente determinados aspectos de los centros de reconocimiento de aptitudes psicofísicas y de las autoescuelas, como son los elementos personales y materiales mínimos y la cualificación profesional de profesores y directores de autoescue-

las. Hay un período de tres años donde ciertamente todavía va a haber una actuación administrativa gubernamental en ese sentido, antes de que pueda ser un proceso de mayor liberalización y nos ha parecido conveniente introducir un período de precaución.

Lo más importante de ese proyecto es el nuevo régimen sancionador. Por lo que se refiere a las infracciones, este proyecto configura las muy graves como infracciones con sustantividad propia y no como hasta ahora, que estaban consideradas como graves con circunstancias agravantes. Se tipifica como infracción de tráfico el empleo de medios técnicos para contrarrestar o eludir la vigilancia de los agentes de tráfico y se define como infracción muy grave la conducta temeraria. En materia de alcoholemia se tipifican como infracciones muy graves la conducción habiendo ingerido bebidas alcohólicas con tasas superiores a las establecidas reglamentariamente y, en todo caso, la conducción bajo los efectos de estupefacientes, estimulantes y otras sustancias análogas. El incumplimiento de la obligación de someterse a las pruebas de detección establecidas igualmente se tipifica como infracción muy grave. No se trata de endurecer en el sentido tradicional de decir que se van a endurecer más; en mi opinión, lo que se hace es introducir el término mejor, es decir, se van a utilizar mejor las sanciones de carácter administrativo en materia de tráfico. En cuanto a las sanciones, se establece por ejemplo la posibilidad de cumplir fraccionadamente la sanción de suspensión del permiso de conducción y la obtención de una reducción de hasta el 30 por ciento de la cuantía de la multa por pronto pago. Recordarán que en estos momentos eso estaba estipulado en un 20 por ciento.

Por último, este proyecto de ley presta especial atención a la utilización por los usuarios de nuevas técnicas, como los teléfonos móviles, cuya compatibilidad con la conducción se regula al permitir exclusivamente la parada en el arcén para atender una llamada.

La tercera medida, una vez que hemos analizado la alcoholemia y lo que significa el proyecto de ley de reforma de la Ley de seguridad vial, se concreta y se concentra en el reglamento de conductores, en particular en el artículo 41. Esta medida se encuentra en estado avanzado de tramitación y espero que en fechas inmediatas llegue a la mesa del Consejo de Ministros. Va a posibilitar que aquellos conductores reiteradamente infractores tengan que someterse a un proceso para demostrar que poseen los conocimientos, aptitudes y comportamientos necesarios para conducir con seguridad. Señorías, el mayor fracaso que puede tener un conductor en su vida como tal es verse implicado o, mejor dicho, provocar un accidente.

La obtención de un permiso de conducción supone la habilitación legal para que una persona pueda conducir tras demostrar que posee unos conocimientos o habilidades y aptitudes para hacerlo con seguridad. El comportamiento de un conductor, persistentemente contrario a las normas reguladoras de la circulación, reflejado en la comisión de un determinado número de infracciones graves o muy graves, permite presumir que el conductor ha perdido o carece de estos conocimientos y aptitudes. Ello determina que en aras de la seguridad vial sea necesario someter a esos conductores a un reciclaje de sus conocimientos.

Quiero decirles que todavía es un proyecto, que se encuentra en la actualidad pendiente de dictamen del Consejo de Estado, pero preveo que en los próximos meses pueda estar aprobada la reforma del reglamento general de conductores que habilite tal reciclaje.

En concreto, el proyecto prevé que aquellos conductores que hayan sido sancionados en firme, en vía administrativa, por la comisión correspondiente, en el período de dos años, con tres infracciones graves o bien dos muy graves o bien dos graves y una muy grave, tengan que acreditar que conservan los conocimientos y aptitudes psicofísicas necesarios para conducir con seguridad.

La forma de acreditarlo será doble, a elección del interesado: o bien realizar un curso de reciclaje en un centro de formación de conductores autorizado para ello o someterse de nuevo a las pruebas establecidas ante cualquier Jefatura Provincial de Tráfico. En el caso de que se trate de infracciones cometidas dentro de los dos primeros años de vigencia del permiso, además de realizar el curso de reciclaje será en todo caso obligatorio someterse a las pruebas.

Señorías, estas son las medidas de carácter normativo que el Gobierno considera indispensables ante lo que todavía es una cifra ciertamente dramática, preocupante, de muertos en las carreteras españolas. Los 1.782 muertos a lo largo de estos meses nos confirma que más vale plantear desde la exigencia medidas de esta naturaleza, que instalándonos en el conformismo o, simplemente, en el intento de no preocupar excesivamente a los conductores, sigamos instalados más en la inacción que en la acción y en la adopción de medidas. Yo creo que es un debate abierto entre quienes quieren poner el acento en la seguridad vial y entre quienes quieren fundamentalmente insistir en la normalidad respecto al tratamiento administrativo hacia los conductores y hacia todo lo que pueden significar medidas relacionadas con el tráfico. Es un debate que sin duda alguna está abierto. El Gobierno prefiere poner el acento en la preocupación, en el interés, en el movimiento para que no haya en este terreno ninguna acusación de inacción por parte de la Administración a la hora de afrontar estas medidas.

Pero no solamente son medidas legislativas; el Gobierno está desarrollando otras actuaciones que voy a explicar, porque son dos bloques que voy a tratar de diferenciar y diseccionar brevemente.

Un primer bloque de medidas. Estamos trabajando en lo que es un análisis pormenorizado de la problemática vial por provincias. No es suficiente una estadística nacional; es necesario analizar la problemática provincia a provincia, territorio a territorio. Quiero decir que este trabajo comenzó el pasado 15 de junio, fecha en la que tuvo lugar una reunión presidida por el subsecretario con el director general de Tráfico, el director general de Carreteras, el jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, los subdelegados del Gobierno, jefes provinciales y capitanes del subsector de tráfico de las ocho provincias españolas que según el estudio realizado por la Dirección General de Tráfico presentan un mayor índice de accidentalidad. La reunión tenía como finalidad acercarse a la problemática de la siniestralidad vial de estas ocho provincias, para estudiar las medidas disponibles, para atajar los problemas detectados en cada una de ellas, sobre todo de cara a los próximos

desplazamientos masivos de las ya cercanas vacaciones de verano.

En el estudio realizado por la Dirección General de Tráfico para obtener los índices de seguridad vial por provincias, se han tenido en cuenta parámetros como son accidentes con víctimas, intensidad media diaria de circulación, consumo de carburantes, kilómetros de carreteras, población y parques móviles de cada una de las provincias.

El informe señala las siguientes provincias como las que tienen mayor índice de accidentalidad: Lugo, Islas Baleares, Soria, Barcelona, Huesca, Coruña, Pontevedra y Almería. Quiero decir que se excluyen las provincias que tienen transferidas hoy las competencias en materia de tráfico, como Girona, Lleida, Álava, Guipúzcoa y Vizcaya.

Las principales medidas acordadas están relacionadas unas con la carretera y otras con lo que es el terreno de la divulgación y de la concienciación, y no voy a enumerarlas de un modo exhaustivo, pero estoy a su disposición para que ustedes las conozcan en el día de hoy o cuando crean conveniente.

Hay un segundo bloque de medidas, que se relacionan con el comportamiento del conductor, la vigilancia y el control. En este orden de cosas, yo estoy convencido de que la labor que realiza la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil tiene que ser redoblada. Las medidas concretas, que sí voy a anunciar, que tiene previstas el Ministerio, son las siguientes: primero, quiero anunciar en esta Comisión el incremento de relación de puestos de trabajo de la Agrupación de Tráfico en 300 agentes en los próximos meses. Además, quiero decir que no se van a amortizar las plazas afectadas por los traspasos a Cataluña, que suponen 1.100 plazas, con lo cual habrá no solamente un incremento de relación de puestos de trabajo de la Agrupación de Tráfico por una redistribución de la Guardia Civil, sino también porque no se van a amortizar las plazas afectadas por los traspasos a Cataluña. Quiero decir que hay que sumar los 300 agentes que en los próximos meses van a tener más puestos de trabajo en la Agrupación de Tráfico con los guardias civiles que, al no amortizarse las plazas afectadas por traspasos a Cataluña, van a redistribuirse en el resto de las provincias españolas.

Segunda medida. Se va a incrementar la presencia en carretera de agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Y, en determinados servicios, se van a cubrir con un solo agente, no con la tradicional pareja, utilizando en la realización de tareas burocráticas agentes que ya se encuentran en la segunda actividad y, en colaboración con la Dirección General de la Guardia Civil, formar patrullas de vigilancia, que actuarán en carreteras como agentes de tráfico y en las comandancias.

Tercera medida. Se van a utilizar vehículos dotados de paneles informativos para avisar de la existencia de radares en la zona y ubicación de radares en cascada en tramos peligrosos.

Cuarta. Se va a estrechar la colaboración con policías locales para el mantenimiento de la disciplina vial en zonas limítrofes de competencia.

Quinta. Se va a incrementar el número de controles preventivos de alcoholemia, durante los fines de semana, dando a esta medida la mayor difusión posible.

Sexta. Se van a inmovilizar motos y ciclomotores denunciados por la no utilización del casco de protección, hasta que se subsane esta deficiencia, que no es precisamente la práctica habitual en estos momentos. Hay que recordar el aumento de accidentalidad, tanto en ciclistas como en motoristas como en conductores de ciclomotores.

En definitiva, señorías, constituye un conjunto de medidas que, lejos de significar conformismo con las cifras razonables que respecto de 1998 se han producido en este primer semestre de 1999, quiere adoptar el Gobierno para seguir poniendo el acento en que lo más importante que tenemos que recordar a los españoles es que todavía tenemos unas cifras lo suficientemente altas como para que esta preocupación no disminuya, sino todo lo contrario.

El señor **PRESIDENTE**: Por el orden con el que fueron planteadas las iniciativas, en primer lugar le concedo la palabra al señor Cuesta por el Grupo Socialista.

El señor **CUESTA MARTÍNEZ**: Quiero comenzar por donde usted acabó.

Efectivamente, la situación de la siniestralidad y de la inseguridad vial en España no es un tema que permita ni un trato demagógico ni un trato triunfalista, sino que debe requerir permanentemente una reflexión y una acción intensa y continuada por parte de todos los poderes públicos.

Es cierto que en esta Cámara hemos tenido ocasión de reflexionar sobre esta cuestión. Yo mismo le formulé en el Pleno en el mes de abril una pregunta parlamentaria, no muy bien recibida en aquel momento por el ministro. No sé por qué el ministro a veces tiene interés en no hablar en esta Cámara de los temas de tráfico y seguridad vial. Creo que la importancia de la cuestión requiere que el Congreso pueda reflexionar sobre la misma y hoy, finalizando el mes de junio, estamos hablando de la Semana Santa. Hay un considerable retraso en esta comparecencia que, por un lado lamentamos, pero por otro, expresamos nuestra satisfacción de que, no obstante, hoy podamos hablar de esta cuestión en el Congreso.

Señor ministro, yo estoy de acuerdo en que el Senado es una Cámara, y así se convino, en la que debe existir una especial reflexión sobre los temas de tráfico y seguridad vial. Usted había comparecido el 22 de abril de 1999, pero sobre esta cuestión su última comparecencia había sido un año antes en el Senado, es decir ha pasado un año sin abordar esta cuestión en la Cámara. Y se lo digo porque, estando de acuerdo en que el Senado cumpla esta misión, y la Comisión de Interior y Función Pública del Senado es la sede adecuada, estamos de acuerdo también en que en esta Cámara se analice esta realidad desde el punto de vista territorial, porque empieza a haber trasposos de competencias en la materia que obligan a que se aborde desde una especial óptica esta problemática y, además, estamos ante un tema que requiere una sinergia de estructuras o de ámbitos territoriales. Desde ese punto de vista nos parece que el Senado debe seguir con esta función, pero ello no debe impedir que el Congreso aborde, analice, manifieste, diseñe y conozca en tiempo real todo lo concerniente a la seguridad vial, y sobre todo al Plan nacional de seguridad vial, ya que el Congreso, como Cámara, tiene ópticas importantes que aportar.

Aunque esta comparecencia se produce con un cierto retraso, nos satisface poder hablar en el día de hoy de esta cuestión, por dos razones: la primera, porque es casi inminente la operación salida de verano, 1 de julio, y ello puede ser un instrumento que merezca emitir mensajes concretos, volver a hacer un recordatorio de todos a la prudencia, volver a transmitir a los ciudadanos la voluntad conjunta y acorde de todos los grupos parlamentarios para reforzar los mecanismos que mejoren la seguridad vial en nuestras carreteras, y sobre todo para transmitir nuestra preocupación y nuestra afirmación hacia todas las ciudadanas y ciudadanos para que extremen todas las medidas de seguridad y el cumplimiento de la normativa, e incluso para contribuir a la divulgación de esa normativa existente; pero también para transmitirles que estamos preocupados y que hay que mejorar.

Hay un segundo factor por el cual me parece útil esta comparecencia, y es que en el mes de julio tradicionalmente se da un gran avance en la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio siguiente; es el impulso definitivo que los distintos departamentos dan en esta materia, y creo que la realidad pone de manifiesto la necesidad de una mayor priorización presupuestaria en esta materia, y no hemos observado un especial celo, no hemos observado una especial deferencia con las políticas de seguridad vial en los Presupuestos Generales del Estado en los últimos ejercicios. Yo quisiera, con esta intervención, contribuir a ayudar al ministro, para que éste, en las negociaciones internas, pueda arrancar más recursos a un tema que debe merecer una especial prioridad.

El objeto es abordar la siniestralidad en las carreteras españolas y partíamos de los datos de la última Semana Santa de 1999. En efecto, no vamos a extendernos en el recordatorio de cifras preocupantes que ha dado el propio ministro, pero 172 muertos demuestran que la Semana Santa de 1999 ha sido la más mortífera de los últimos cuatro años, que significó un 60 por ciento más que el año anterior, lo que es un dato de inseguridad tremenda, siendo una de las causas que más alarma social crea, lo que debe llevar a una especial concienciación de todos los poderes públicos, no sólo de las ciudadanas y ciudadanos, para poner en marcha en serio medidas que no sean pura operación de cosmética o de propaganda, sino medidas reales de trabajo profundo y persistente, continuado y permanente.

Y no contribuyeron al sosiego ciudadano ni a demostrar un especial celo y compromiso de futuro algunas de las declaraciones que se formularon a la hora de evaluar la siniestralidad en las carreteras españolas, porque las afirmaciones que en aquella época hizo el director general de Tráfico fueron casi un despropósito; prácticamente pasó de centrar toda la responsabilidad en la negligencia de los conductores —siendo ese uno de los factores de accidentalidad no es ni puede ser considerado el único— a hablar de las condiciones meteorológicas que según los expertos operan de manera contradictoria, porque cuando hace mal tiempo las condiciones meteorológicas son en sí mismas causas de siniestralidad, y a la vista de las declaraciones del director general de Tráfico, el buen tiempo ha sido también la explicación de la causa de siniestralidad.

Nos parece que ha habido una simplificación en las afirmaciones, pero lo que más nos preocupó fue cuando desde

un punto de vista melancólico, el director general de Tráfico concluía su valoración diciendo: en realidad no sabemos por qué se producen los accidentes, que es una afirmación muy poco tranquilizadora porque denota una superficialidad y una frivolidad a la hora de abordar esta cuestión. **(El señor vicepresidente, Aguiriano Forniés ocupa la Presidencia.)**

Los datos son dramáticos en la Semana Santa de 1999 y no por ello deben ser ignorados, aunque al Gobierno a veces, en su política de cosmética, le guste sólo, y especialmente al ministro de Interior, hablar de las cosas que le agradan. No se pueden ignorar estos datos y decir que el factor fundamental es el aumento del parque automovilístico (usted nos ha dado unas cifras, las últimas en la mañana de hoy, en relación a la matriculación, de más de 195.000 vehículos matriculados en marzo) o el incremento del número de titulares de permisos de conducir. Es verdad que el parque automovilístico ha aumentado en España, señor ministro, pero en este momento hay un factor a su vez positivo y es que un parque de vehículos envejecido es en sí mismo un factor de riesgo importante y de siniestralidad. Unos datos de renovación del número de matriculaciones y de modernización del parque de vehículos tiene también una especial vertiente a la hora de su análisis que incrementa potencialmente las posibilidades de extremar los mecanismos de seguridad. Además, las cifras son contradictorias porque es verdad que aumenta el parque automovilístico, pero también ha aumentado en 1996, en 1997 y en 1998. Ha habido una línea de incremento en esos tres años. Si analizamos la siniestralidad de las semanas santas de esos tres años, tenemos que en 1996 hay 122 fallecidos; en 1997, 137; en 1998, 103 y en 1999, 172, es decir no hay una correlación entre la curva ascendente de siniestralidad en la carretera y una curva en paralelo, también ascendente, de la modernización o del aumento del parque de vehículos. Yo creo que este no es en sí el factor fundamental. Incluso si lo analizamos por ciclos la curva de aumento de matriculaciones no coincide precisamente con la curva de aumento de siniestralidad.

Además, en otros países también aumenta, y en otros países ha habido planes muy serios de concienciación en la aplicación de políticas de prevención en seguridad vial y, a pesar del incremento del número de vehículos, se ha venido produciendo, en paralelo, un decrecimiento de la siniestralidad y de los datos de mortalidad en las carreteras. Por tanto, ya digo que ese factor no debe ser considerado como lo ha sido, yo creo que frívolamente, por el Ministerio del Interior y por el director general de Tráfico en aquel momento.

Venimos también para hablar de planteamientos constructivos. Señor ministro, antes le comentaba nuestra especial preocupación con el tratamiento presupuestario, y le decía que ahora estamos en un buen momento. Queremos ser hasta lobby, fíjese usted, para presionar al Gobierno y para que en la elaboración de los presupuestos el Ministerio del Interior tenga la priorización de recursos que no ha tenido en los tres últimos años, porque creemos que hay más celo —y se lo dije en reiteradas ocasiones— en la cosmética y en la imagen del Ministerio que en abordar en serio los problemas reales de gestión que están planteados y que tienen una repercusión ciudadana enorme.

Le voy a dar unos datos que a mí me han preocupado en relación al último presupuesto, al de 1999. Cuando en la memoria de objetivos se habla de una serie de ratios nos encontramos con que las propias previsiones —estoy hablando de la memoria de objetivos del Ministerio del Interior— establecen que se va a producir una reducción en el número de kilómetros recorridos, en el número de horas de vigilancia, y en el número de denuncias. Los propios ratios del Ministerio, que establecen los criterios fácticos sobre los que van a presupuestar a continuación, hacen una previsión para 1999 de disminución de kilómetros recorridos, de horas de vigilancia y del número de denuncias, e incluso una disminución en el número de pruebas a realizar con etilómetros. Es decir, parece que el propio Ministerio plantea en sus objetivos que en el año 1999 en relación a 1998 se va a producir una disminución de la actividad de prevención y de vigilancia; si encima el presupuesto se pone en correlación a esa disminución de la intensidad en la vigilancia y prevención, no nos extraña que se produzca un decrecimiento, pero entonces, ¿qué se está produciendo? Una despriorización que nos parece muy grave en ese sentido.

Si quieren datos menores, por ejemplo, éste es el año de la educación vial, así está declarado y debería haber unas actuaciones muy comprometidas en esta materia. Pues mire, a ayudas a corporaciones para la renovación de parques infantiles de tráfico, se destinan cinco millones de pesetas; a becas a personas inscritas en cursos de educación y formación vial, y subvenciones a cursos, se destinan diez millones de pesetas exclusivamente; la formación a formadores a disminuido, y estamos en el año de la educación vial; por ejemplo, ha habido una congelación presupuestaria en todo lo que podríamos considerar suministros de material electrónico, eléctrico y de comunicaciones, repuestos de maquinaria y elementos de transporte, y estamos hablando de los presupuestos de Tráfico del Ministerio del Interior; ha habido incluso una congelación, no solamente en cursos, sino también en campañas publicitarias; ha habido una disminución de las inversiones asociadas al funcionamiento de los servicios; y se ha bajado con carácter general, fíjese usted, señor ministro, para todo el Ministerio del Interior el presupuesto de combustible de la Guardia Civil, lo cual hace que sea cierta la crítica que algunos efectivos empiezan a plantear de que tienen problemas de combustible en sus propios vehículos. Esta es la realidad de los hechos. Incluso el propio Ministerio ha tenido que plantear ampliaciones presupuestarias, vía decreto-ley, al final de cada ejercicio, que demostraban —le recuerdo la última que superaba los 10.000 millones de pesetas— una infrapresupuestación de recursos por parte del Ministerio del Interior.

Pues bien, esta insuficiencia, no quisiera insistir en ello, es especialmente grave en esta materia, y si la pongo de manifiesto es para poner igualmente de manifiesto el compromiso de que nosotros también nos vamos a mojar para que, a la hora de establecer las prioridades presupuestarias, la presupuestación de todo lo que tenga que ver con la seguridad vial sufra un incremento en los presupuestos del 2000, y vamos a estar especialmente vigilantes para que el Gobierno asuma esa dinámica, que es la forma real, no de buenas palabras, que tiene un organismo para incen-

tivar las expectativas de gestión en un tema como éste, que es fundamental en la preocupación de los ciudadanos.

Por volver a datos de formación, tengo respuestas del propio Gobierno en materia de formación de la seguridad vial; hablaba de la disminución de los presupuestos de campañas preventivas, y es verdad: en el año 1994 había un gasto de 453 millones en esta materia, en el año 1996, 488, y en el año 1997, 360 millones. No digo que haya que gastar todo en publicidad, pero es verdad que hay un decrecimiento, y son respuestas del propio Ministerio, publicadas en el «Boletín Oficial del Congreso».

Cuando hablamos de los beneficiarios a los que se han destinado los cursos de formación de formadores sobre seguridad vial desde el año 1994, nos encontramos con datos muy concretos, sobre todo a la hora de analizar los recursos. El propio Ministerio nos presenta una evolución de cifras presupuestadas en esta materia, que van desde los 2.349.000 pesetas, en 1996, a 2.127.500 pesetas, en 1998. Desde ese punto de vista, no hay una consonancia real con uno de los objetivos fundamentales, que son los mecanismos de prevención, educación e inversión en este año 1999, que es el año de la educación en seguridad vial.

Si analizamos la cuestión desde la óptica de las infraestructuras, el tema también es tremendamente preocupante. No voy a plantear ahora un debate sobre las infraestructuras en España, pero permítanme que les recuerde algunos datos incontestables. Es verdad que luego ustedes me dicen que en el presupuesto del Interior ha aumentado la partida relativa a seguridad vial. He analizado su exposición en el Senado, que incluye unas cifras. Usted incluye los incrementos de personal, y yo estoy hablando de otras partidas y de la gestión y mecanismos de prevención. Pero hablemos de infraestructuras. Los datos son también tremendos, porque no se puede mezclar las previsiones de inversión en el marco de inversiones privadas o de una concepción de la privatización de las infraestructuras con la inversión pública en infraestructuras, y ha habido un descenso real de la inversión pública en infraestructuras en España. El propio diario *Expansión*, y no es precisamente un diario partidista, sino prensa especializada desde el punto de vista económico, publicaba la curva de inversiones en porcentaje de producto interior bruto en España destinada a infraestructuras desde 1997 a 1999, y la caída de la curva que explicaba el diario *Expansión* era espectacular. Ni siquiera con las previsiones de inversión infraestructural del año 2000 se recuperan las inversiones del trienio anterior. Este es un tema que nos preocupa.

Como nos preocupa el tema de las inversiones de carácter público para garantizar la accesibilidad a todos los territorios, porque se anuncian importantísimas inversiones y se hacen importantes dibujos de autopistas nuevas de peaje en el marco de políticas incentivadas desde el sector público pero privatizadas en su inversión y en su propia gestión, es decir, las autopistas de peaje. Si la red de infraestructuras de carreteras públicas se deja exclusivamente en el ámbito privado, éste va a invertir en los territorios donde esa inversión sea rentable a la hora de diseñar los peajes que van a servir de financiación o de recuperación de ese anticipo de la inversión. ¿Dónde están los criterios de solidaridad o de accesibilidad territorial en términos solidarios? ¿Quién los garantiza? Los garantiza el capital públi-

co, la inversión pública. Si el Ministerio de Fomento, el Gobierno, apuesta exclusivamente por una orientación privada de las inversiones infraestructurales, es tanto como decir que el Plan público de infraestructuras en la España de hoy está plenamente cumplimentado, a satisfacción, por lo que no requiere de ningún complemento.

Esta reflexión que le estoy haciendo tiene una especial trascendencia a la hora de analizar las causas de la mortalidad y de la siniestralidad en las carreteras españolas, porque han disminuido los gastos en reposición, porque la red secundaria de carreteras tiene serios problemas y porque hay importantes puntos negros en la red pública de autovías que provocan consecuencias dramáticas. Es decir, no se pueden dar por concluidas las necesidades públicas infraestructurales que hay hoy en España y ha habido, ya le digo, un decrecimiento de la inversión y de la asignación de recursos en esta materia. Hago especial hincapié en esto porque creo que es un tema que debe merecer especial reflexión y atención, ya que incide muy directamente en los factores de accidentalidad.

La misma red de cercanías del ferrocarril tiene especial incidencia en esta cuestión. En su exposición nos hablaba del incremento de los tráfico en determinadas redes de autovías nacionales. Yo no sé cómo está calculado ese incremento de los tráfico; vayamos a las grandes concentraciones urbanas y pongamos Madrid como ejemplo. Allí donde se plantean problemas de colapso en la red ferroviaria de cercanías, se está condenando a los ciudadanos y trabajadores al uso del vehículo, por tanto, a la saturación de la red de autovías y de la infraestructura viaria por carretera que rodean ciudades del tamaño de Madrid. Las previsiones del colapso de esta red ferroviaria de cercanías no nos las inventamos los socialistas, son datos de Renfe. Renfe ha llegado a afirmar que, de seguir la tendencia actual de la red de cercanías, Madrid se va a colapsar en el 2004. Son datos de Renfe. Esto tiene una especial proyección saturando también la red de carreteras y, lógicamente, tiene especial incidencia en los problemas de seguridad vial. Hay que establecer mecanismos de disuasión.

Al lado de estas cuestiones, quisiera insistir en una serie de aspectos. Ya sabe que no estamos en contra —es más, las apoyamos— de una serie de importantes medidas que usted ha anunciado en la mañana de hoy, pero quisiera llamarle la atención sobre circunstancias de especial frivolidad, de falta de previsión, de falta de presupuestación en materia de seguridad vial, de falta de previsión en materia de educación, formación e investigación en seguridad vial y de falta de asignación suficiente de recursos a la hora de abordar la política de infraestructuras.

Quiero referirme y mostrar mi acuerdo...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Aguriano Forniés): Señor Cuesta, procure que esa referencia sea lo más breve posible.

El señor **CUESTA MARTÍNEZ**: Sí.

Quiero mostrar mi acuerdo con el anuncio de la reforma del artículo 41, es decir, con el problema del reciclaje de conductores infractores. Me parece que es un mecanismo interesante que se viene retrasando demasiado tiempo en el ámbito del Ministerio. Ahora, está en tramitación un

proyecto de ley de reforma del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Usted se ha referido a él, lo aprobó el Consejo de Ministros la semana pasada; nosotros lo estamos estudiando ya y probablemente vamos a ampliar los extremos porque no estamos por la inmutabilidad del derecho. Hay ya una experiencia de diez años en la normativa aplicable que debe ser revisada precisamente a la luz de las necesidades reales y vamos a ampliarla, pues creo que se queda corto en algunas de las previsiones. Hemos observado que la modificación que se establece en el artículo 82, cuando regula el carácter agravatorio de los antecedentes ampliando el plazo de seis meses a dos años en la regulación de la cancelación de sanciones graves y muy graves, va a tener una especial incidencia —y debería anticiparse— en este tipo de medidas, como la del reciclaje de conductores por esa doble vía o la nueva prueba de verificación de los conocimientos en caso de reiteradas infracciones.

Usted ha hablado aquí, y nos parece positivo, de la última reforma que se produjo de los artículos 20 y 23 del reglamento general de conductores, estableciendo el límite de alcohol en sangre en la tasa de 0,5 gramos por litro o en 0,3 según los casos. Es verdad que se está aplicando en España desde el 7 de mayo. Me gustaría conocer si tiene algún dato. Ya sé que el marco temporal es brevísimo, pero nos gustaría conocer si han realizado algún análisis en el mes que llevamos de aplicación de la misma.

Creo que habría que hablar más de temas de formación y de educación. Por ejemplo, creo que hay una problemática objetiva en esta materia, denunciada por la propia Confederación Nacional de Autoescuelas, que por cierto este año celebró su último congreso, donde se planteó una serie de denuncias y sugerencias respecto a la formación y la educación sobre las que sería interesante reflexionar. Es preciso abordar también la problemática de los examinadores, otro tema que tiene especial incidencia.

Le preguntaría qué actuaciones se están emprendiendo en materia de formación y de tecnificación o especialización de la formación. Le sugiero que haga el mayor esfuerzo de diálogo y de consenso respecto de esta materia. ¿Qué previsiones existen en la reforma del reglamento de autoescuelas? ¿Cómo va a abordar la reforma de las enseñanzas? ¿Y los exámenes? Porque todos sabemos que hay una fuerte limitación en la capacidad examinadora y es un tema que habrá que abordar.

¿Cuándo se va a establecer la obligatoriedad de uso de la luz de cruce durante el día y en qué supuestos? No lo hemos observado y es un tema que nos parece importante. También nos parece importante un rediseño del plan de puntos negros, así como de un plan de señalizaciones y un análisis a fondo de la siniestralidad provincia a provincia. Ha anticipado algo en esta materia que nos parece de especial trascendencia.

Termino, señor presidente, haciéndome eco de algo que se publicó en España, tratado con mucha seriedad, el 12 de abril, por don Gregorio Martín, director del Instituto de Robótica de la Universidad de Valencia, a la hora de llamar la atención sobre los problemas de la accidentalidad en España. Al principio de mi intervención, señor ministro, le recordaba que no se puede frivolar con el dato de que, como ha crecido el parque de vehículos, ha crecido en la

misma proporción la accidentalidad. Yo creo que ambas curvas no tienen por qué coincidir, y se lo demostraba con datos incluso del Reino Unido. En el artículo *Accidentalidad en España*, de don Gregorio Martín, se reflejaba la evolución del Reino Unido. Los datos referidos a 1997, por ejemplo, reflejan que, a pesar de un incremento del tráfico —se dice— del 52 por ciento, el número de muertos ha pasado paulatinamente de 5.598 a 3.599, y el de heridos graves de 74.533 a 42.967. Por ello —se dice—, no parece aceptable asumir que toda coyuntura que suponga un aumento del tráfico tenga que venir acompañada de un incremento en el dolor humano que se genera en nuestras carreteras. Y es cierto, en otras sociedades existen planes específicos que hacen que las curvas no vayan en paralelo, sino de manera distinta.

Consecuencia de lo anterior es la posibilidad —y yo comparto plenamente estas palabras— de poner en marcha una política de Estado sobre seguridad vial. Es imprescindible respetar las inversiones relacionadas con la seguridad vial, en el impulso de la investigación, en auditorías sobre accidentalidad y en los equipamientos y mantenimiento de superestructuras, iluminación, señalización, puestos de emergencia, etcétera. Además, hay que seguir dotando al territorio de mejores infraestructuras, en cuyo estudio, diseño y conservación deben prevalecer soluciones destinadas a garantizar la seguridad frente a cualquier otra restricción. Es necesario seguir con la integración de la educación vial en el ámbito escolar, al tiempo que habría que revisar, a la luz de evaluaciones coste-beneficio, el impacto de las campañas publicitarias, con el objetivo de conocer cuál es el modo más eficaz para influir en el comportamiento de los usuarios de la vía.

Señor ministro, estas medidas y otras ponen de manifiesto que aquí no queremos hacer demagogia, queremos construir, queremos plantear alternativas e impulsos desde el diálogo y desde el acuerdo. El 1 de julio está ahí. Debemos emitir un mensaje a los ciudadanos y ciudadanas para que extremen las medidas de prudencia, de acatamiento del marco legal, pero también un mensaje esperanzador, cual es el compromiso presupuestario, el compromiso del acuerdo de todos, el compromiso de priorizar en el ámbito de la seguridad vial. Incluso hacemos un llamamiento público, como se hace en este artículo, titulado *Accidentalidad en España*, realizado por un importante instituto, integrado en sistema y tecnologías de tráfico, el Instituto de Robótica de Valencia, y es esa apelación que hacemos con todos los ciudadanos de completar un pacto social por la seguridad vial. Porque la solución compromete a todos, la solución no pasa, señor ministro, por la búsqueda de culpables —aquí no estamos culpabilizando a nadie—, sino por la puesta en práctica de medidas solventes y respaldadas por todos, y ése ha sido el ánimo de la intervención de mi grupo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Aguiriano Forniés): Sobre el mismo tema de la siniestralidad en las carreteras durante la Semana Santa ha pedido también la comparecencia el Grupo de Izquierda Unida. Por ello, le damos la palabra al señor Navas.

El señor **NAVAS AMORES**: Gracias, señor ministro, por la exposición estadística que nos ha dado y sobre algu-

nas de las propuestas que su Ministerio está planteando para intentar reducir estos índices de siniestralidad. Doy las gracias también al portavoz del Partido Socialista por habernos dado una tesis sobre siniestralidad. De alguna forma voy a ir redondeando la reflexión sobre este asunto, que por ahora va siendo bastante amplia.

Con las cifras que tenemos sobre la mesa me parece razonable la reflexión que usted ha hecho sobre la necesidad de seguir trabajando y no utilizar estas cifras para interpretaciones sesgadas, triunfalistas o demagógicas, y en ese ánimo constructivo también está nuestra petición de comparecencia y la reflexión que hacemos en este momento.

Como usted mismo ha dicho al comenzar su intervención, tenemos que seguir investigando las causas de los siniestros. Es una evaluación permanente la que tenemos que hacer para ir dando medidas cada vez que nos sentemos a plantear qué hacer para incidir drásticamente sobre la rebaja de los muertos que actualmente tenemos en nuestras carreteras. Si hablamos del aumento de las matriculaciones, debemos hablar también de la dotación de infraestructuras, de la modernización del parque móvil, y es curioso como usted ya tiene un análisis sobre cómo va incidiendo el grado de siniestralidad en distintos sectores en estos últimos meses. Comentaba el aumento de siniestralidad en los vehículos de dos ruedas, en autobuses, en tractores, disminuyendo en camiones. Evidentemente, esa investigación permanente de las causas debe ir acompañada, como no podía ser de otra forma, de medidas automáticas, y hay una evaluación de por dónde van derivando las causas de estos accidentes.

La ley, como comentaba el portavoz del Partido Socialista, no está congelada, está sujeta a modificaciones y, evidentemente, los planes de viabilidad tienen que estar también sometidos a estos cambios que nos va exigiendo la propia actualidad, la propia sucesión de acontecimientos. Si los autobuses, durante estos últimos años, han sido uno de los elementos que más siniestralidad han supuesto y a la vez han generado también una cierta zozobra en amplios sectores de nuestra sociedad, que dependen para sus desplazamientos de este tipo de transporte público, supongo que habrá habido alguna serie de medidas para intentar conocer por qué se ha producido, si depende exclusivamente de las causas humanas, de unos sistemas empresariales o de una utilización extrema de los propios medios materiales con los cuales realizan esas funciones los propios conductores. Por tanto, le animamos a seguir en esta permanente evaluación para ir adoptando medidas, que usted ha propuesto que no sólo van a abarcar el plano legislativo, lo cual me parece un punto de partida interesante, sino otras, que nosotros tenemos recogidas dentro de las propuestas que íbamos a presentar.

Entendemos que la reducción del contingente de la Guardia Civil dedicado al control de las vías públicas es negativo. Más allá de esa labor represiva, entendemos que tiene una labor de permanente recuerdo y vigilancia sobre el comportamiento de los conductores. Por tanto, esas medidas que usted propone de aumento de agentes, incluso la no amortización de las plazas que se van a transferir a las comunidades autónomas, nos parecen fundamentales; medios humanos unidos, lógicamente, a medios técnicos, medios materiales indispensables para la buena labor de

estos agentes. Quisiera que usted aclarase cómo se va a dotar de esos medios a estos nuevos agentes, entendiendo que ya hemos recordado en distintos debates presupuestarios, también desde mi grupo, la merma que iban a sufrir distintos servicios de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado —en este momento estamos hablando de los de seguridad vial—, en cuanto al servicio público se refiere. En este tema concreto del control de las vías públicas, de las carreteras, hemos encontrado que ha habido una merma sustancial de ese necesario control y vigilancia por parte de la Guardia Civil.

Uno de los elementos que usted no ha mencionado pero que a mi grupo le parece fundamental, y que creemos que tiene una vinculación directa con su Ministerio, independientemente de que al final sea otro Ministerio el que tenga que ejecutar las soluciones para estos problemas, es el de los puntos negros en las carreteras, sobre todo porque ustedes, su Ministerio, la Dirección General de Tráfico, la Dirección General de Carreteras, han evaluado y localizado esos puntos negros, la incidencia que están teniendo y la estadística que suponen en la aportación al grado de siniestralidad global, desde muertos, accidentes, heridos graves, etcétera, que lógicamente se tienen que convertir en propuestas para el propio Gobierno. Si estamos sintiendo todos de la misma forma estas 1.782 muertes ocurridas este último año, si queremos investigar las causas y detectar los orígenes, lógicamente tenemos que poner medios para solucionarlo, y usted, como ministro de Interior, debe trasladar al Consejo de Ministros, al Ministerio de Fomento la necesidad de actuar sobre estos puntos negros.

La tercera causa que nosotros entendemos que es un elemento importantísimo para reducir la siniestralidad es las campañas de prevención. No sólo estamos habituados a campañas de prevención sobre los actuales conductores, sino que entendemos que deben ser ampliadas hasta la época de la educación básica, en la que se están formando los próximos conductores. A lo largo de este año proclamado Año de la Educación Vial, hemos estado participando en algunos colegios públicos en la celebración de jornadas culturales centradas exclusivamente en seguridad vial, lo que denota un grado de sensibilización por parte del profesorado y de los alumnos que han participado activamente en los distintos actos programados y una sensibilización social a favor de colaborar con la Administración pública en cuantas propuestas se hagan para mejorar nuestra educación y nuestra formación, nuestro respeto a la hora de conducir y nuestra responsabilidad como peatones para conseguir una mejor estadística de accidentes. Nosotros reclamamos no sólo ya estas campañas preventivas previas a los grandes desplazamientos, sino también que el Ministerio de Interior haga un diseño de educación vial para la escuela.

Me ha sorprendido que no haya profundizado en la situación de siniestralidad que existe en las provincias que tienen asumidas las competencias de tráfico —al menos no lo he percibido—. Yo le pediría que nos comentase el grado de siniestralidad respecto a las que no las tienen y qué medios materiales y humanos están utilizando en estas provincias que puedan ser diferentes, sobre todo para conocer todas las medidas que beneficiarían la reducción de los índices de siniestralidad e intentar aplicarlas.

Además, así como hemos mencionado el marco en el que nos desenvolvemos, el de la Unión Europea, nos gustaría conocer en qué lugar nos encontraríamos comparativamente en la media europea, entre los mejores y los peores países, en cuanto a estadísticas de muertos y de accidentes. Quisiera que nos comentase su conclusión sobre la última propuesta que ha anunciado de aumento de agentes, la proporción entre los kilómetros de carreteras y el parque móvil que tenemos. ¿Tenemos ya la proporción adecuada de agentes y de medios materiales para poder ejercer un control, una vigilancia sobre las principales redes de este país, que supongan evidentemente una mayor incidencia a la baja en cuanto al grado de siniestralidad? Esta sería nuestra reflexión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Aguiriano Forniés): También sobre el mismo tema, el Grupo Parlamentario Mixto había presentado una petición de comparecencia.

El señor Peralta tiene la palabra.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor ministro, por su comparecencia.

No voy a reiterar lo que ya han dicho los compañeros sobre este tema, pero sí tengo que decir que es evidente que el incremento espectacular de la siniestralidad que se produjo en las pasadas vacaciones de Semana Santa, en torno al 60 por ciento, provocó preocupación y justificó que distintos grupos parlamentarios solicitáramos la comparecencia del señor ministro para conocer de primera mano y de fuente oficial cualificada la explicación del Gobierno.

En nuestra opinión, las causas son múltiples. Basta pensar que estamos hablando de situaciones en las que intervienen personas que conducen vehículos, intervienen vehículos y hay también distintas coyunturas que inciden sobre esta situación. No podemos desconocer que estamos hablando de unas vacaciones en las que se produce un crecimiento espectacular de la circulación, que la climatología incide no sabemos en qué sentido, pero siempre se hace alguna referencia a la climatología, e incluso influyen circunstancias que aparentemente no guardan ninguna relación con las personas, ni con las máquinas, ni con las carreteras, pero que también hay que considerar, como puede ser que otros servicios públicos de transporte vean gravemente alterada su normalidad. Y en los últimos meses, desgraciadamente, en nuestro país hay medios alternativos que han sufrido graves situaciones de caos, por ejemplo, el tráfico aéreo, lo que ha provocado que se recurra a este otro medio.

La explicación, como es lógico, tiene que ser plural. Centrarse exclusivamente en la climatología da lugar a que no sepamos si es buena o mala la incidencia que tiene. Tampoco cabe atribuir la situación exclusivamente al crecimiento de vehículos, pues se ha dicho, con razón, que hay otros países que tienen un parque de vehículos que crece en términos parecidos al del español y sin embargo la siniestralidad no ha tenido la misma evolución. Quizá hay que hacer un análisis más amplio y no limitarlo a una coyuntura concreta, como es la que se produjo durante la Semana Santa. Algún especialista en esta materia decía que entre los años 1989 y 1996 se consiguió una disminución significativa del número de fallecidos en accidente de tráfico,

de 7.188 fallecidos en 1989 se pasó a 5.483 en 1996. La explicación de esta importante caída —hablando de personas una sola vida justifica los esfuerzos— se atribuía a un conjunto de medidas: las campañas duras de publicidad en televisión, el reglamento de circulación, endurecimiento de sanciones, incremento del número de agentes de tráfico, incorporación de nuevos sistemas de control, etcétera.

Es verdad que desde 1996 se ha producido un repunte, que se nota ya en los años siguientes, en unos términos que, aunque no son al final del año especialmente significativos, sí ponen de manifiesto que se ha invertido la tendencia. Nosotros pensamos que inciden diversas causas, sobre las que me gustaría conocer la opinión del ministro, sobre todo porque, si fuera eso cierto, estaríamos en condiciones de tomar medidas los próximos meses, porque muchas de ellas, como decía anteriormente el portavoz socialista, tienen incidencia presupuestaria. Algunas de estas medidas son, en nuestra opinión, consecuencia de una política que ha practicado el Gobierno al que pertenece el señor ministro y que se ha caracterizado fundamentalmente por temas de ajuste, por decirlo de alguna manera; ajuste presupuestario, control de gasto público, etcétera. Y así nos encontramos con que se ha producido un recorte en las inversiones en infraestructuras, un recorte importante no sólo en infraestructuras nuevas, sino también —y este es un recorte que en nuestra opinión tiene incidencia especial— en los créditos de conservación de carreteras. Pensamos que esta cuestión tiene una incidencia directa en la seguridad del tráfico vial. Se ha producido una congelación en la plantilla de agentes de la Guardia Civil, que desde luego ha perdido toda relación con el incremento que se ha producido en el parque automovilístico. Es público y notorio que en los últimos años el parque automovilístico de nuestro país ha crecido de forma muy significativa y que de ninguna manera guarda relación la situación de la plantilla de la Guardia Civil de Tráfico.

Por otra parte, como el señor ministro conoce, se ha producido una modernización de las vías de tráfico, que han pasado en muchos casos de ser de un solo carril por dirección a ser de dos o varios carriles, lo cual requiere, para poder controlar adecuadamente el tráfico, un mayor número de agentes. Esto no se ha producido, sino que se ha mantenido la congelación de plantilla. Finalmente, también la situación de deterioro a la que estamos asistiendo —y urgimos al Gobierno a que no sea de manera permanente— en otros transportes alternativos hace que la carretera se convierta en un medio de transporte prioritario para millones de ciudadanos que, en épocas concretas, producen verdaderos colapsos y facilitan que se produzcan incrementos de la siniestralidad como los que desgraciadamente se dieron en las vacaciones de Semana Santa.

Ya hemos dicho que nosotros pensamos que la explicación es compleja y plural, pero ello no quita para que haya que tomar medidas, como se hizo en el pasado en nuestro país, consiguiendo resultados muy importantes. Recordaba antes la caída de la siniestralidad entre los años 1989 y 1996. Nosotros creemos que se deben adoptar medidas y nos gustaría conocer la opinión del señor ministro sobre ese diagnóstico que mantenemos desde Nueva Izquierda de la situación grave y preocupante que se produjo en las vacaciones pasadas de Semana Santa. Si compartiera en su

totalidad o en parte este análisis, estaríamos en condiciones de trabajar conjuntamente para que en los próximos presupuestos se adoptaran medidas que contribuyeran, como creemos que quieren los ciudadanos, a que se pueda circular con seguridad y con libertad en nuestro país.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Aguiriano Fornés): ¿Grupos que desean intervenir?

Tiene la palabra el señor Guardans, en nombre de Convergència i Unió.

El señor **GUARDANS I CAMBÓ**: Señor ministro, el hecho de haber transferido las competencias de tráfico de forma progresiva pero sustancial a la Generalitat de Cataluña, tiene, en el caso del Grupo Parlamentario Catalán, para usted la ventaja de la corresponsabilidad, que se convierte en complicidad, puesto que, cuando se asumen determinadas responsabilidades, la perspectiva no es que sea distinta sino que es mucho más directa. Se habla de un tema sobre el que no se puede frivolar porque se sabe que las respuestas no son sencillas. Por tanto, cuando se trata de ver cuáles son las causas de la mayor siniestralidad ocurrida durante la última Semana Santa y en conjunto las cifras de siniestralidad en el tráfico en el último año, no podemos dejar de compartir en gran medida el análisis que ha realizado el señor ministro. Lo que usted ha calificado como variables son prácticamente los mismos elementos que llevan a la Generalitat de Cataluña, en el uso de sus competencias e incluso más allá, a efectos estadísticos o de investigación de tráfico o de prevención, más o menos a las mismas conclusiones: incremento del parque móvil e incremento de movilidad, a lo que no ha hecho referencia directamente el señor ministro pero que nos parece importante poner sobre la mesa. Incremento de movilidad entre los ciudadanos, materializado por ejemplo en el incremento en recaudación por el impuesto especial sobre carburantes.

Según algunos datos de que disponemos, hay otra variable más, por mantener esa terminología, donde quizá sí se puede mejorar un poco, desde el punto de vista del control, como es un cierto descenso en los elementos de uso de la seguridad pasiva, al menos así parece acreditado en Cataluña y no creo que sea una excepción. Se podría mejorar tanto en el plano educativo como en el plano de la sanción. Ha habido un cierto decrecimiento en lo que es la correcta utilización de cinturones de seguridad delanteros y traseros, así como sillas especiales para niños, etcétera. En todo lo que son los distintos elementos de seguridad pasiva, sin entrar en cifras concretas, parece que ha habido un cierto decrecimiento en los últimos meses. No podemos formular una crítica sobre lo que son esos índices negativos de siniestralidad o de incremento de siniestralidad en la última Semana Santa. Compartimos claramente el problema y compartimos los medios: un incremento en el control y en la vigilancia y un incremento en la concienciación. Sin embargo, sí querría hacer, señor ministro, un par de comentarios sobre dos ámbitos concretos que, desde mi grupo y más concretamente desde la Generalitat de Cataluña, en este caso desde la Consejería de Gobernación, a la que el Grupo Catalán apoya expresamente, como no podía ser de otra manera, por exceder nuestro ámbito de competencias, por más que nosotros queramos, no

podemos corregir o en las que no podemos avanzar en la línea que querríamos. Una es una propuesta que en España no consigue salir adelante y que sin embargo nosotros defendemos, como es impulsar el régimen del permiso de conducir por puntos. Conoce bien el señor ministro que ésa es una propuesta que está sobre la mesa, que se ha planteado distintas veces, que ya fue introducida por Japón en 1969, por Alemania en 1974, por Francia en 1992, y así sucesivamente en la mayoría de los países de nuestro entorno, que se ha demostrado como tremendamente eficaz, a pesar de su complejidad, que nadie discute, de la complejidad que tiene la administración de ese mecanismo, de esa acumulación de puntos negativos en el permiso de conducir. La eficacia que tiene esa medida ha quedado bastante acreditada en todos los países donde se está utilizando y, aunque es cierto que por ejemplo en Francia, cuando se introdujo en 1992, provocó un importante rechazo social en un primer momento (recordemos las huelgas de los profesionales de la carretera de prácticamente 10 días contra esa medida), superado ese momento y aguantado con firmeza por el Gobierno francés de entonces, el resultado fue una disminución de un 12 o un 13 por ciento de mortalidad en pocos meses desde el momento de la introducción de esa nueva fórmula del permiso de conducir. Quizá no sea exclusivamente atribuible a eso —nunca hay fórmulas mágicas—, pero nosotros estamos convencidos de que ésa sería una buena medida, señor ministro, y no queremos dejar de mencionarlo. Nosotros le apoyaríamos claramente si se estudia esa medida.

La segunda cuestión, que excede nuestra competencia, a la que sí ha hecho referencia el señor ministro y que nos parece absolutamente oportuna, es avanzar en la línea de distinguir las sanciones en función de la reincidencia. El elemento de la reincidencia nos parece tremendamente importante en este caso, ya que, según algunos datos que me han facilitado, el 5,7 por ciento de los infractores lleva sobre sus espaldas algo así como el 13 por ciento del total de las denuncias. Es una cifra que da idea de que el derecho debe responder en la misma medida. Y en este momento no es exactamente así. No hay una graduación que se ajuste realmente a lo que es el elemento de reincidencia en las infracciones de tráfico.

Nosotros compartimos la perspectiva del señor ministro en su exposición, pero es cierto que hay otras cuestiones que no dependen del ministro de Interior y que inciden directísimamente sobre el tráfico. No podemos dejar de suscribir, quizá con diferencias de matiz, pero me voy a ahorrar su mención, algunas de las afirmaciones hechas por otros portavoces que me han precedido en el uso de la palabra. Yo subrayaría sobre todo dos puntos. Uno, el gasto en el mantenimiento de la red viaria, que evidentemente no es competencia del Ministerio de Interior pero que sí afecta directísimamente al tráfico; por tanto, es competencia del Gobierno y le corresponde al ministro de Interior hacer una llamada de atención al ministro de Fomento y en su momento en el ámbito presupuestario, porque existen, siguen existiendo graves puntos negros, también en Cataluña, en la red viaria que depende de la Administración General del Estado, gravísimos puntos negros que tienen que ser corregidos. Podría citar ahora mismo varios ejemplos. Eso es prevención viaria de primerísimo orden, en

algunos casos de muchísima más trascendencia que la aprobación de un texto legal nuevo, como el que se va a traer a la Cámara la próxima semana.

El segundo punto sería la mejora del transporte público de cercanías, la Renfe de cercanías. En el caso de Cataluña, que es el que conozco mejor y del que puedo disponer de más información, no discutimos ni negamos que ha habido avances muy importantes. En momentos punta, como la noche pasada, de verbena —evidentemente, no tenemos los datos, pero la de hoy en Cataluña es una noche de alto riesgo—, el hecho de que las cercanías de Renfe en Barcelona hayan mejorado sin duda redundará en la seguridad viaria, puesto que se convierten en un auténtico sustituto del tráfico rodado para muchas poblaciones. Ahora bien, todavía no estamos al nivel que podríamos estar, no estamos a un nivel serio comparado con los países de nuestro entorno europeo. Y la mejora de la que se puede hablar en el caso catalán no se ha dado en la misma proporción en otros ámbitos del Estado. Por tanto, doy mi pleno apoyo a la exigencia de un desarrollo muy superior de cercanías en el conjunto del Estado español en todas y cada una de las capitales de provincia y de las ciudades de cierto peso. Eso tampoco depende directamente, como es obvio, del Ministerio de Interior, pero forma parte del mismo paquete de lo que es mejora de la seguridad viaria. Con unos trenes de cercanías con unos horarios inteligentemente programados, con unos accesos inteligentemente publicitados y con unos vehículos que funcionen con una frecuencia correcta y que lleguen a los puntos a los que tienen que llegar, no en función de cálculos de laboratorio sino de los movimientos reales de la población, en particular de la juvenil, se estaría haciendo auténtica prevención en el ámbito de la seguridad vial.

No querría terminar esta intervención sin subrayar la aprobación por esta Cámara de la modificación que hemos hecho en materia de prevención en el ámbito del ciclismo y que ahora está en trámite en el Senado. Ha salido con plena unanimidad de esta Cámara y esperamos que se mantenga allí. Nos ha llegado alguna noticia de que quizás el Ministerio del Interior tiene algunas dudas sobre si debe o no mantenerse esa unanimidad en el Senado. Esta comparecencia es un momento oportuno para pedir al señor ministro que no la rompa, en la medida en que tiene capacidad de iniciativa legislativa para poner sobre de la mesa determinadas enmiendas que podrían llevar a romper esa unanimidad, que nos parece tremendamente importante, en lo que son algunas medidas de protección y de prevención en el ámbito de los accidentes de circulación y en lo que es la práctica del ciclismo en carretera y concretamente en las vías interurbanas.

Termino, señor presidente. Compartimos globalmente su visión de que no hay nunca un solo responsable cuando hay un incremento de mortandad. Son importantes esos distintos elementos que configuran la prevención o la mejora del riesgo del tráfico, que ya han sido comentados, en el ámbito del transporte público, en el mantenimiento de vías urbanas y en materias de su propia responsabilidad. No digo, señor ministro, que no se estén haciendo, pero quizás se podría hacer más y deberían tratarse de una forma conjunta, en vez de como se está haciendo hasta ahora. Desde esta perspectiva le damos nuestro apoyo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Aguiriano Forniés): Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Seco.

El señor **SECO GORDILLO**: Quiero comenzar agradeciendo la presencia del señor ministro de Interior en esta Comisión de Justicia e Interior del Congreso de los Diputados, primera comparecencia que se produce para hablar de la siniestralidad y de la seguridad vial en general. Aprovecho también para señalar que este portavoz no ha tenido en ningún momento la sensación de que no hayamos discutido estos temas y no haya habido una respuesta inmediata por parte del Gobierno cuando ha habido una demanda social o de los grupos parlamentarios ante incrementos o repuntes de siniestralidad vial. Son incontables las comparecencias del director general de Tráfico, en representación del Ministerio de Interior; cada vez que ha sido llamado para ello. Esta comparecencia se produce después de que el ministro de Interior compareciera ante el Senado el pasado 22 de abril, a petición propia, para informar de ese preocupante incremento de siniestralidad que se había producido en el periodo concreto de Semana Santa. Se dice que esta comparecencia se produce con retraso. Estamos a finales del mes de junio y estaba previsto que se produjera a mediados o finales del mes de mayo. Desgraciadas circunstancias que todos lamentamos y comprendimos en su momento, y en las que mostramos nuestra solidaridad al Grupo Socialista, hicieron imposible la celebración de estas comparecencias en el día previsto y yo no encuentro ningún motivo para hablar de retrasos.

Agradezco muy especialmente al señor ministro de Interior la aportación profusa no sólo de los datos concretos de la siniestralidad que se produjo durante la Semana Santa, sino también de los que se han producido en el periodo comprendido entre el 1 de enero y el día de ayer, así como el análisis comparativo que ha hecho de la evolución de la siniestralidad en los 10 últimos años. Me parece, y coincido con el señor ministro, que no se puede abordar de una manera seria el problema de la siniestralidad vial si no se hace desde datos globales, desde tendencias y políticas generales, desde los datos concretos, parciales y a veces sesgados que nos ofrecen las estadísticas sobre siniestralidad vial. Lo cierto es que se ha producido un incremento del parque automovilístico en España. Hace poquísimos años hablábamos de un parque de 17 millones de vehículos y hoy estamos hablando de un parque de vehículos superior a 21.300.000; un incremento en el último año de nada menos que un 5 por ciento en el número de vehículos que circulan por nuestras carreteras. Y no sólo hay más vehículos en nuestras carreteras, sino que se usan más, como lo demuestran los datos sobre intensidad media de circulación que ha ofrecido el señor ministro, que nos dicen que se ha producido nada menos que un incremento en el uso de las vías y de los vehículos de un 11 por ciento. Estos son los datos que tenemos que tener en cuenta para abordar desde planteamientos serios y rigurosos el problema de la siniestralidad vial y cómo mejorar la seguridad vial en España, y no tomar datos parciales y concretos de un periodo escaso que nos llevan a análisis si no poco serios no excesivamente rigurosos y que no se compadecen con la realidad de nuestra situación.

También agradezco los datos que ha aportado el señor ministro sobre las causas de los accidentes, porque no es sólo que se haya incrementado el número de vehículos y el volumen del tráfico, sino que el estudio concreto de los accidentes que se han producido en general en este periodo del 1 de enero hasta la fecha y los accidentes concretos de la Semana Santa, nos demuestran que un 75 por ciento de los mismos se deben, bien a distracción del conductor o velocidad inadecuada, bien a invasión del carril izquierdo de la calzada o a maniobras antirreglamentarias, datos o causas todos que son achacables al conductor. Me gustaría que en esta ocasión habláramos con seriedad y con rigor, que superáramos la esquizofrenia que nos puede producir el hecho de que somos legisladores, con responsabilidad pública sobre una materia tan delicada y preocupante como es la siniestralidad vial, y al mismo tiempo somos conductores. Podemos tener la tentación, cuando salimos de esta sala y nos ponemos al volante de nuestro vehículo, de pensar de una manera distinta a como lo hacemos aquí. Yo desde luego no quiero hacerlo y agradecería que nadie lo hiciera.

Creo, señor ministro, que vamos por el buen camino con las medidas que se están abordando desde el Gobierno para luchar contra la siniestralidad vial. La reducción de las tasas de alcoholemia, medida que entró en vigor el día 7 de mayo, me parece que, aparte de unificarnos con nuestro entorno más inmediato, con los restantes países de la Unión Europea —la mayoría de los cuales tiene similares tasas de alcoholemia—, supone un avance en la mejora de la situación del conductor en nuestras carreteras. No se puede defender la cultura, tan arriesgada en España, de que es posible beber y conducir al mismo tiempo. Yo creo que todo lo que hagamos en esta línea estará bien hecho y, cuanto más contundentes seamos en nuestros planteamientos, mayor eficacia conseguiremos en nuestros estudios. Cuando se leen estudios e informes que se elaboran en la Unión Europea sobre el porcentaje de conductores que circulan bajo los efectos de bebidas alcohólicas y se ve que la media europea se sitúa en el 0,8 por ciento mientras que en España —bien es verdad que en un periodo concreto y que no son datos que puedan tomarse como definitivos, sino como orientativos— ese porcentaje de conductores que ofrecen tasas de alcoholemia superiores a las permitidas es del 8 por ciento, nos damos cuenta de que estamos todavía muy por detrás de nuestro entorno inmediato en la Unión Europea en materia de concienciación del conductor a la hora de ponerse al volante y afrontar la circulación con todas sus facultades físicas y psíquicas en perfecto orden.

Me parece muy importante la reforma que se aborda de la Ley sobre tráfico o circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Como el señor ministro la ha explicado con todo detalle, no voy a entrar en los aspectos parciales. Quisiera resaltar aquellos aspectos que inciden directamente en la seguridad vial que me producen una especial satisfacción. La prohibición del uso de teléfonos móviles o, mejor dicho, la especificación en la ley de la prohibición del uso de teléfonos móviles me parece muy importante, lo mismo que las restantes medidas sobre reducción de tasas de alcoholemia y demás.

Igualmente es relevante la modificación del artículo 41 del reglamento general de circulación, aunque me gustaría

señalar que no se trata sólo de que pueda presumirse que el conductor reiteradamente infractor tiene disminuidas las aptitudes en relación con la circulación, sino que hay que incidir en que no sólo son las aptitudes, sino también las actitudes las que determinan que el conductor conduzca con la suficiente prudencia y responsabilidad.

Me parece asimismo importante el incremento de la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Siempre que tengo una oportunidad, y no quiero dejar pasar ésta, aprovecho para agradecer la abnegación, la entrega y el sacrificio con que desde la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se vela por la seguridad de todos los españoles cuando circulan por nuestras vías. Me parece que es importante incrementar la presencia de las fuerzas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en las carreteras, no sólo por la disuasión que supone para los conductores tentados a infringir las normas de circulación, sino también por lo que significa de incremento del control y vigilancia, algo que sin duda debe traducirse en un descenso de las cifras de siniestralidad. Por eso, creo que el incremento de los 300 agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, junto con la redistribución de los 1.100 que antes se ocupaban de esta competencia en el territorio de Cataluña, va a tener una incidencia positiva.

Señor ministro, yo siempre digo que la seguridad vial es un trípode en el que intervienen tres factores o un banco que tiene tres patas: el vehículo, la carretera y el conductor. Ha aumentado extraordinariamente todo lo que significa seguridad activa y pasiva de los vehículos y, por tanto, poco más se puede avanzar por ahí, aunque la técnica siempre nos sorprende con nuevos descubrimientos. Se ha avanzado también extraordinariamente en lo que significa la mejora de nuestra red de carreteras, aunque todavía queda bastante por hacer en construcción de nuevas autopistas y autovías y supresión de tramos de concentración de accidentes y de puntos negros. Seguimos teniendo un déficit en la tercera pata de este banco, el conductor, que es el que hace cojear el banco general de la seguridad vial. Lo demuestran datos como el estudio al que antes he hecho referencia en relación con el alcohol en los conductores así como los que nos ha facilitado el señor ministro, quien ha señalado que hasta un 75 por ciento de los accidentes ocurridos en Semana Santa se deben a causas directamente derivadas del conductor. Por eso, en este año de la educación vial, 1999, yo creo que está bien que sigamos insistiendo en mejorar la educación y la formación vial de nuestros conductores. No comparto el dato facilitado por otros intervinientes de que haya disminuido la atención de la Dirección General de Tráfico con respecto a la seguridad vial; no hay más que ver la programación de cursos y de actividades que ha desarrollado o está desarrollando esta dirección en 1999 para comprender que es todo lo contrario, que la formación y la educación vial de nuestros conductores se ha incrementado tanto presupuestariamente como en actuaciones concretas.

Cuando se habla de la necesidad de incrementar los presupuestos en materia de seguridad vial, yo creo que hay que hacerlo desde la seriedad y desde el rigor. No se puede tomar como referencia partidas concretas que posiblemente hayan descendido para decir que ha disminuido el presupuesto global en materia de seguridad vial. En el presu-

puesto para 1999 del Ministerio del Interior las partidas destinadas a la Dirección General de Tráfico, en materia de seguridad vial se han incrementado un 11 por ciento, y este dato yo creo que es suficientemente incontestable como para que no pueda ser contrarrestado por la disminución en el número de kilómetros que se reparten o en el número de litros de combustible que pueden consumir los agentes de tráfico. Por otra parte, me parece un ejercicio bastante serio de incoherencia denunciar la disminución presupuestaria en materia de seguridad vial y criticar también que a final de año se presenten y se aprueben decretos para suplir las insuficiencias presupuestarias. Cuando un Gobierno no por gusto ni por capricho, sino porque está inmerso en una política global europea, afronta unos presupuestos, una política presupuestaria de contención de gastos y, como consecuencia de ello, elabora unos presupuestos restrictivos, no se puede pretender después que ellos sean inamovibles y se desatiendan las obligaciones que hayan surgido. Por eso, me parece que no es criticable bajo ningún punto de vista que se proyecten presupuestos de contención de gasto, pero que se suplan, como se ha hecho por el Gobierno, con todos aquellos créditos extraordinarios que haya habido que generar para cubrir los gastos producidos.

Se habla también de disminución en los presupuestos en materia de infraestructuras y la verdad es que, repasando los «Diarios de Sesiones» y boletines oficiales, solamente he encontrado dos preguntas dirigidas al ministro de Fomento en este punto concreto de infraestructuras en materia de seguridad vial, preguntas que casualmente —me va a permitir que sea inmodesto— las he formulado yo. En ambas me ha contestado el ministro de Fomento que se han incrementado tanto los presupuestos en materia de seguridad vial en nuestras carreteras como de supresión de tramos de concentración de accidentes, etcétera. Ahí están los «Diarios de Sesiones» para demostrarlo.

Señor presidente, señor ministro de Interior, no quiero alargarme mucho. Solamente quiero animarle desde el Grupo Parlamentario Popular a que siga trabajando con seriedad y con ahínco en este problema de la seguridad vial que a todos nos preocupa para reducir las cifras de siniestralidad, y a que lo haga sin la visión catastrofista, parcial, sesgada y a veces incluso demagógica con que se ha hecho desde otros grupos parlamentarios. Entre la incoherencia de ofrecer planteamientos constructivos, como se han expresado aquí, para a continuación decir que todo lo que se hace es tener más celo en cosmética que en abordar problemas, que se desprioriza la vigilancia o que se disminuyen las partidas presupuestarias; entre la incoherencia de ofrecer estos planteamientos constructivos para después criticar globalmente la política de seguridad del Gobierno y el estudio riguroso y serio que ha hecho el señor ministro en esta comparecencia sobre las causas de los accidentes y cómo podemos afrontar el estudio de su solución, la verdad es que me quedo con esto último. Entre la frivolidad de criticar la disminución presupuestaria, que no existe, y la sinceridad de una preocupación por que siga habiendo muertos en nuestras carreteras, a pesar de la mejora general de los datos de siniestralidad vial, señor ministro, yo me quedo con esto último. Y entre la demagogia de criticar la contención presupuestaria y los decretos para atender todas las necesidades económicas surgidas al mismo tiempo en esa

especie de malabarismo parlamentario de soplar y sorber al mismo tiempo, cosa que desde luego yo no he conseguido nunca; entre esa demagogia y la seriedad y la decisión con la que desde el Ministerio del Interior se están afrontando los problemas, me quedo con esto último.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: El señor ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE INTERIOR** (Mayor Oreja): Muchas gracias a todos los portavoces de los grupos parlamentarios por las consideraciones que han hecho en esta comparecencia.

Yo no quisiera reiterar ni aburrirles con un elevado número de cifras, pero sí quiero exponer una idea que después de escuchar al señor Peralta deseo dejar especialmente clara en relación con la realidad de las cifras.

No se ha invertido tendencia alguna en materia de tráfico en España. De 100 muertos registrados en el año 1989 por esta fecha, hoy nos encontramos con 74. Le doy dos cifras más: en el año 1995 había 76 y 75 en 1998. Por consiguiente, no hay inversión en la tendencia con respecto al número de muertos y accidentes de tráfico en España. A fecha de hoy respecto a 1998, como antes he dicho, hay una leve disminución de muertos en las carreteras españolas. Hay que saber diferenciar —y antes lo he dicho— los picos, los repuntes de las tendencias. El ejemplo más claro es el año 1998, en el que tuvimos la Semana Santa mejor de toda la década en materia de tráfico: 103 muertos, cifra récord con gran diferencia. Sin embargo, el año 1998 no fue mejor que el año 1997. La Semana Santa del año 1999 ha sido mucho peor que la Semana Santa de 1998. Sin embargo, las cifras de 1999, a esta fecha, son mejores que las del año 1998. Por eso, lo que quisiera es que todos hiciésemos el esfuerzo de relativizar una cifra mala y una cifra buena, un pico o un repunte, porque lo importante es evaluar la tendencia existente. Sí hay razones suficientes como para que yo traslade la estabilidad de las cifras. Desde 1994 se ha conseguido disminuir la accidentalidad, que se ha estabilizado más tarde. Si hubiese que trasladar hoy aquí un mensaje a la sociedad española, como dice el señor Cuesta, a muy pocos días del comienzo de las vacaciones los españoles tendrían que saber que al final de este año va a haber casi el mismo número de muertos que el año pasado. Las cifras positivas del primer semestre en modo alguno deben tranquilizar a los españoles. Por eso, no cabe instalarse en triunfalismo alguno cuando hay 1.791 muertos hasta hoy.

Las curvas de crecimiento del parque automovilístico, de conductores no van en paralelo con la mortalidad en España. Esa aproximación que hacía respecto a Gran Bretaña también es una realidad en España. Hay muchos más automóviles y, sin embargo, los accidentes en España no están aumentando; están estabilizados. Vuelvo a insistir en que no voy a profundizar más en las cifras, porque me parece que ya les he aburrido suficientemente antes.

Sí quiero trasladar algunas ideas desde el Ministerio del Interior, aunque no coinciden con la oposición en lo que es el esfuerzo inversor del Ministerio del Interior y del conjunto del Gobierno en este aspecto. Pero antes de explicar

la tendencia de la inversión quiero agradecer al señor Cuesta, en primer lugar, su posición respecto al artículo 41 de la reforma del reglamento de circulación, así como a todos los grupos parlamentarios el tono de su intervención y, al mismo tiempo, manifestar que estoy plenamente a disposición de esta Comisión para, comparecer si se cree conveniente, como en el Senado. Allí ya he tenido tres comparecencias voluntarias sobre tráfico; cada año he comparecido en una ocasión. Si se considera oportuno y conveniente que también hablemos de tráfico en esta Comisión y se estima que es útil para seguir concienciando a la sociedad española del problema del tráfico, todos los grupos deben saber que estoy a su entera disposición y que no existe ninguna limitación por el hecho de que comparezca cada año voluntariamente en el Senado para hablar del tráfico y de los planes nacionales que se aprueban a final de cada ejercicio por el Gobierno.

Pero insisto en que si se compara una cifra presupuestaria con la del ejercicio anterior siempre se tiene una visión parcial. Voy a tratar de dar cifras generales de inversión y no simplemente del departamento. En el capítulo VI, en seguridad vial, en 1999 la cantidad presupuestada fue de 20.066 millones de pesetas; representó un crecimiento de más de 1.500 millones respecto a la cifra de 1998, que fue de 18.640 millones de pesetas, y superior a los 17.180 millones de pesetas del año anterior.

Yo agradezco también a los grupos parlamentarios —lo ha dicho también el señor Cuesta— el papel de *lobby* que van a hacer a favor del ministro del Interior en la negociación de los presupuestos con el vicepresidente económico. Es evidente que yo siempre deseo más dinero para todas las áreas del Ministerio y especialmente para tráfico. Nuestro proyecto, que espero que sea cumplimentado, significará para el 2000 un aumento de esos 20.066 millones de pesetas. En el año 1996 presupuestamos 17.516 millones de pesetas en el capítulo de seguridad vial y hoy estamos en 20.066 millones, lo cual quiere decir que se ha producido, sin duda, un crecimiento. Eso significa que el presupuesto de tráfico es de 71.000 millones y al programa de seguridad vial corresponden 51.000, pero éstas son cifras en las que tendríamos que incluir la partida correspondiente al personal, a gastos corrientes y a otros capítulos distintos. He querido mencionar la cifra de inversión porque me parece que es la referencia más significativa en este terreno.

También quiero darles las cantidades destinadas a divulgación y educación vial, que son globales, no partida a partida. En el año 1998 estábamos en 2.956 millones y en el año 1999 en 3.410 millones. Respecto al año 1998 la partida que no ha tenido un crecimiento ha sido la correspondiente a todas las campañas divulgativas de la Dirección General de Tráfico, puesto que prácticamente se ha estabilizado en 2.350 millones de pesetas. Los presupuestos globales de la Dirección General para campañas divulgativas han pasado de 2.000 a 2.350 millones de pesetas en los años 1995 y 1996, siendo las cifras casi las mismas. Se podría decir que todavía es insuficiente y hasta coincidiría con ustedes en este terreno.

Quiero pasar a algunas consideraciones para seguir indicando lo que pueden significar ciertas medidas en materia de tráfico. Para que vea la complicación de los

datos, le puedo decir que los vehículos nuevos producen más mortalidad que los viejos. Señor Cuesta, hay que explicar la incoherencia de este tema, pero es así, probablemente porque un conductor en un vehículo nuevo siente una seguridad adicional que no la tiene en un vehículo viejo. La relación de accidentalidad entre vehículos viejos y nuevos es la contraria a lo que el sentido común podría indicar; lo digo para que entendamos la complicación al analizar e interpretar las cifras en este aspecto. Cuando participan en una actividad de esta naturaleza protagonistas tan distintos no se puede culpabilizar ni al conductor ni a la Administración; hay tantos protagonistas que hacen tan complejo este fenómeno y su tratamiento desde la Agrupación de Tráfico que lo que hay que hacer es tratar de evitar la simplificación y el debate estéril de si la culpa la tiene el conductor o la Administración, de si la culpa la tiene el director general de Tráfico o el director general de Carreteras, de si la culpa está en los que trabajan en unas carreteras comarcales o en unas carreteras nacionales. Ése no es el debate, lo relevante son las grandes orientaciones para corregir tendencias que en materia de tráfico podemos introducir en el conjunto de la sociedad española.

Para dejar claros los grandes principios diré lo siguiente: hay más inversiones, no hay más mortalidad, están estabilizadas las tendencias, el año 1999 ha sido algo mejor que 1998, la Semana Santa de 1999 ha sido peor que la de 1998, y hay más control y más vigilancia en las carreteras españolas. No es verdad que han descendido los controles de alcohol en España; en el año 1997 la Agrupación de Tráfico realizó 1.400.000 pruebas de alcoholemia, en el año 1998 hubo 1.637.000 y en el año 2000 se van a producir, de acuerdo con el ritmo actual, 2 millones de pruebas; es decir, uno de cada 11 conductores de un modo u otro va a estar sometido a una prueba de estas características. Mil alcoholímetros o etilómetros han sido cedidos, de acuerdo con el convenio marco de la Federación Española de Municipios, a ayuntamientos e instituciones locales para que se refuerce también este instrumento de control de las autoridades competentes; repito que hay más control en este terreno. He puesto una serie de ejemplos de cómo va a estar más presente la Agrupación de Tráfico en las carreteras españolas con 300 plazas más, que van a ser sustraídas de otras competencias de la Guardia Civil. Estamos haciendo un estudio para ver de qué forma, sin dañar otros servicios, podemos detraer 300 plazas, que se sumarían a las 1.100 no amortizadas que se han producido en función de las transferencias de Tráfico a Cataluña.

Me pregunta cómo ha evolucionado la situación este mes largo al pasar el tope de alcohol permitido de 0,8 a 0,5 gramos/litro. Todavía es pronto para extraer consecuencias. Del 1 de mayo al 22 de junio de 1998 se produjeron 640 muertos en las carreteras españolas; en las mismas fechas en este año tenemos 555 muertos. Sería una locura por mi parte atribuir este descenso a este hecho; hace falta tiempo, las tendencias exigen tiempo para valorar exactamente la utilidad de una medida concreta, pero esta medida ha servido para una gran campaña publicitaria en la que se ha distribuido un millón de folletos para que los españoles conozcan exactamente qué es 0,8 gramos/litro y que era 0,5 gramos/litro —en la medida de lo posible, porque después de leer detenidamente dicho folleto a lo mejor se sigue

viendo lo complejo que es poder determinar unas cifras concretas y absolutas en ese tema—. En la Semana Santa se produjeron unos datos preocupantes de accidentalidad, y es posible que esa campaña haya afectado favorablemente en los meses de mayo y junio para que yo pueda ofrecer hoy datos más esperanzadores para el año 1999 que los que hubiese podido dar hace dos meses.

El tema de la luz de cruce se anunció como medida concreta, pero se va a comunitarizar; es decir, creímos conveniente que los expertos del Ministerio del Interior se incorporaran a los que en el seno de la Unión Europea están elaborando ese trabajo, evidentemente tratando de adaptarse a las condiciones climatológicas diferenciadas de unos y otros países. La reflexión la hemos ajustado a la decisión que tome la Unión Europea. En el tema de la alcoholemia lo único que hemos hecho ha sido anticipar lo que la Unión Europea va a determinar como cifra estándar para toda la Unión Europea. Pero que el Ministerio del Interior exigiera la utilización todo el día de la luz de cruce en muchas carreteras españolas nos parecía una medida de difícil aplicación; no digo que la descartemos, pero lo que es evidente es que la queremos aplicar después de la reflexión de los expertos en el seno de la Unión Europea.

Respecto de los puntos negros, insisto en lo que decía el portavoz del Partido Popular. Existen programas para la reducción de puntos negros, más de 50 actuaciones en marcha y la licitación de 112 nuevas, con un presupuesto para 1999 de más de 27.000 millones de pesetas; están previstas también 174 actuaciones de mejoras preventivas de seguridad vial con un presupuesto de 31.850 millones así como la construcción de tres áreas de descanso que faciliten el tráfico en el conjunto de España.

Respecto a lo que decía el portavoz de Izquierda Unida sobre las medidas en función de la mortalidad, es verdad que tienen que ser relativamente automáticas, pero nunca precipitadas, porque si actuásemos precipitadamente en cada ejercicio en función del porcentaje de muertos, por unas razones u otras, seguramente estaríamos equivocándonos. Hace falta asentar conclusiones serias y sólidas para modificar cuestiones en materia de tráfico. Cada año hay sorpresas que son corregidas al siguiente, y lo que hace falta es extraer lo que se instala como tendencia de la estricta valoración de cifras, para que tenga una conclusión en la adopción de medidas. El mayor error en materia de tráfico es adoptar precipitadamente medidas que tendríamos que corregir cada seis meses, cuando la estadística explique exactamente lo contrario. Estamos de acuerdo en que tiene que haber un cierto automatismo, pero sin estar reñido con la prudencia y sin caer en la precipitación.

Ya he contestado al portavoz de Izquierda Unida lo que significa el aumento de agentes. La Agrupación General de Tráfico es un servicio de la Guardia Civil creado en 1957, cuyo ratio de agentes de tráfico disminuye de manera permanente porque no se puede ir al mismo ritmo de creación de carreteras y de volumen de vehículos en España. Pero el horizonte de 10.000 agentes de tráfico tiene que ser un mínimo en España, y debemos ir recuperándolo en los próximos años. Con modalidades de servicios distintos ya no podemos ir a los mismos ratios de los años 1960 de agentes de tráfico, es imposible, porque llenaríamos España de agentes de tráfico de una manera absurda. Está claro que

hace falta no sólo actualizar el número, cambiando una tendencia que hay que corregir —eso es lo que estamos haciendo en este ejercicio—, sino también introducir nuevos métodos de gestión y nuevas modalidades; antes he mencionado una muy significativa: que en ocasiones la pareja no actúe como tal sino que en algunos servicios haya sólo un guardia civil, lo que tiene su inconveniente. No se puede reducir a uno la pareja de la Guardia Civil, por muchas razones: internas del servicios y del cuerpo, de incumplimiento del servicio y por el tipo de labores que tienen que hacer conjuntamente dos personas. En cualquier caso, hay nuevas modalidades en el servicio de la Guardia Civil.

Yo quiero insistir en que para nosotros lo más importante en el capítulo de la formación, es que seamos conscientes de que debe aumentar la especialización de quienes se ocupan del tráfico. Por eso, lo había dicho creo que el portavoz socialista y nosotros tenemos esa misma preocupación, estamos estudiando la posibilidad de adoptar algún tipo de medidas que incrementen la especialización de los funcionarios destinados a la Dirección General de Tráfico. Se trataría de que los examinadores, los técnicos en educación y de formación vial, los asesores en seguridad vial, los investigadores de accidentes, en ese terreno tengan una creciente profesionalización con una mayor y mejor especialización en los próximos años.

Al señor Peralta ya le he respondido en lo que me ha parecido una consideración necesaria, que era que no se ha invertido la tendencia. Tiene razón, hay unos ajustes presupuestarios que limitan todas las actividades, y el Ministerio del Interior no va a ser una excepción. Es verdad que el ritmo de la oferta pública de empleo, aunque no ha sido de cero efectivos en la Guardia Civil y en el Cuerpo Nacional de Policía, no es el que nosotros deseáramos. Eso está en la lógica del esfuerzo, cuando hay unas coordinadas económicas todos tenemos de alguna manera que disciplinarnos en ese terreno. Lo importante es que eso no suponga un gran demérito de lo que significa el rigor o la calidad de un servicio que tome un Cuerpo de Seguridad del Estado.

Respecto del planteamiento del portavoz de Convergència i Unió sobre el permiso de conducción de puntos, tomo nota, me lo ha dicho también muchas veces el consejero de Gobernación de Cataluña. Quiero decirle que con los planteamientos que hacemos en la modificación del artículo 41 del reglamento de conductores, no digo que nos introduzcamos en el permiso de conducción por puntos, pero en el fondo con ese concepto de reincidencia, con esa posibilidad de exigir un curso de reciclaje o incluso un nuevo examen de conducción, nos aproximamos un poco a lo que es un mayor control y rigor en los permisos de la conducción. Ya sé que el permiso de conducción por puntos es un proceso más profundo, pero es evidente que lo tenemos en cuenta, nunca lo hemos dejado de tener en cuenta. Es evidente que hay experiencias no tan optimistas en algunos países y hace que la adopción de esa medida sea algo que todavía lo esté trabajando la Dirección General de Tráfico y los expertos correspondientes.

Quiero insistirle en que lo que hacemos hoy con la modificación del artículo 41 va en una dirección similar a lo que es un permiso de conducción por puntos, a lo que

puede significar una posibilidad de pérdida del carné o la exigencia de un curso de estas características.

Para quienes tengan la preocupación de que parece que esta es una fórmula de una nueva recaudación de Tráfico en lo que son cursos nuevos, reciclajes u obtener de nuevo el carné de conducir, les diré que la finalidad que tenemos es que todo el dinero que se pueda obtener en estos cursos de reciclaje o los nuevos permisos de conducción vaya dirigido a la educación vial. No se interprete que hay un afán recaudatorio en esta medida, sino que deseamos que lo que se obtenga de la misma tenga la finalidad de la educación vial exclusivamente.

Tomo muy buena nota, como aficionado además al ciclismo, de lo que significa el esfuerzo que han hecho ustedes en el Congreso para el tema del casco y otras medidas. Yo desconocía la dificultad que se había producido en el Senado por un intento de dar marcha atrás a la última medida, pero he dado algunas cifras de ciclomotores y de motos que precisamente exigen un especial cuidado en este tema, con lo cual quiero decirles que haré un esfuerzo muy claro para que ese acuerdo no sea quebrado en otra institución parlamentaria. En ese terreno le puedo decir que no habrá modificaciones.

También he de agradecer al portavoz del Partido Popular, señor Seco, sus consideraciones, ni que decir tiene que coincido con su intervención, y también en que en materia de infraestructuras este Ministerio es consciente del esfuerzo que hace el Ministerio de Fomento, un esfuerzo que no ha sido desmentido por las cifras ni por los hechos en materia de inversiones en este ámbito.

Por lo demás, señorías, les agradezco sus intervenciones y vuelvo a reiterar mi disposición para que cuando ustedes lo crean conveniente y haciendo siempre un esfuerzo de rigor. Por eso no es tan importante contestar en una semana a una comparecencia sino que con una buena o una mala cifra sepamos exactamente qué es lo que se transforma en tendencia, pero quedo a su plena disposición para las reflexiones que quieran exponer en materia de tráfico.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Cuesta, muy brevemente.

El señor **CUESTA MARTÍNEZ**: Con mucha brevedad, señor presidente.

Quiero agradecer los compromisos del ministro y anunciar que, con independencia de la competencia del Senado, creemos que una comparecencia como mínimo anual para analizar, no solamente los datos de seguridad vial de cada año, sino también el Plan nacional de seguridad vial del ejercicio siguiente, siempre es algo que puede ser muy útil, porque no solamente va a permitir que todos aportemos en esta materia, sino también porque tiene un efecto importante, y es que el Congreso tiene que estar a ras de suelo, a ras de realidad, preocuparse por los temas que afectan a la vida diaria de los españoles y además transmitir una especial concienciación en esta materia.

Simplemente quisiera hacer unas muy breves reflexiones al hilo de las afirmaciones que se han vertido. En primer lugar, el que existan créditos extraordinarios sobre los presupuestos del Ministerio del Interior, y parece que el señor Seco acusaba de contrasentido esa crítica que yo

hacía, lo que pone de manifiesto no es que yo critique la existencia en sí de un crédito cuando es necesario, sino que llevábamos razón cuando acusábamos de una infrapresupuestación de recursos en los presupuestos. Yo he llegado a cuantificar las carencias en el último debate presupuestario en torno a los 25.000 millones en el presupuesto de Interior, y ha habido que habilitar un crédito extraordinario de 10.000 millones; sigue habiendo un déficit de 15.000 millones en la presupuestación, es decir, hay una falta de presupuestación. Le voy a dar otro dato. El último crédito extraordinario de 10.000 millones de pesetas para el Ministerio del Interior prácticamente se consumía en luz, comunicaciones, combustibles, gastos de personal e instituciones penitenciarias. Es decir, partidas referidas a todo el Ministerio, y no era curiosamente un crédito extraordinario referido a seguridad vial. Esto lo que pone de manifiesto es una infrapresupuestación de todo el Ministerio y, por ende, también de la seguridad vial, pero curiosamente en esa partida no había un crédito extraordinario para hacer frente a las necesidades reales.

El ministro nos ha hablado de aumento del capítulo 6, pero el resto de gastos pone de manifiesto que, por ejemplo, las medidas de prevención, vigilancia, formación, operatividad, material, combustible, van a la baja, y era lo que yo demostraba incluso en capítulos como la formación de formadores, etcétera.

Estoy de acuerdo en que el tema de los vehículos nuevos tiene también una vertiente de accidentalidad, pero no sólo porque pueda existir una mayor psicología del conductor que se pone al frente de un vehículo nuevo, sino que hay otros datos que vienen a afirmar que la existencia de un vehículo nuevo incentiva un desplazamiento más largo, y eso en sí se convierte en un factor de riesgo. Lo que nadie puede negar, porque además esa ha sido una de las mayores preocupaciones, y por eso existen normativas muy rígidas en la revisión de los vehículos de motor, es que el aumento del parque de automóviles es un factor, a pesar de todo, positivo en cuanto a la seguridad, sobre todo si lo ponemos en relación al factor de riesgo que genera un parque automovilístico viejo, porque en España, en un determinado momento de los ciclos de accidentalidad lo que se observaba es que algunas veces estaban muy vinculados a la existencia de un envejecimiento del parque móvil, y eso también dio lugar a importantes medidas en la exigencia de la modernización de los vehículos. Por tanto, a veces la misma causa hay que analizarla desde ópticas distintas. El aumento en sí del número de vehículos no tiene por qué ser un factor más a añadir al riesgo, sino que es más riesgo la existencia de un parque automovilístico envejecido. En todo caso, lo que sí creo es que hay ejemplos en nuestra área que demuestran que al aumento del parque automovilístico le sigue un decrecimiento o una disminución del número de víctimas y de siniestros, y hay ejemplos que antes le citaba, como era el caso del Reino Unido.

Estoy de acuerdo con que, respecto a la luz de cruce, hay que lograr una homologación, una normativa concreta, pero no está mal hacer ya una recomendación en esta materia. Le pongo un ejemplo que está en relación con el plan de puntos negros. A mí me gusta hablar de casos muy concretos. Hay un tramo tremendamente peligroso, un punto negro real, el tramo Onzonilla-Benavente, la conexión

entre la autovía de La Plata y la autovía de La Coruña. Para empezar, ahí se genera una inercia peligrosísima, se pasa de una autovía a una carretera acondicionada de circulación de doble sentido. El índice es tremendo, no solamente por la inercia que se genera en los primeros kilómetros de esa conexión sino por todo el tramo. Aquí ha habido una paralización radical de las inversiones. Es un compromiso de este Gobierno desde que era oposición y en estos momentos no existe previsión alguna de solucionar ese problema infraestructural. Le pongo de manifiesto que, en un tramo de doble circulación como ése, y en muchos otros que existen, hay que circular necesariamente con luz de cruce; si no, cuando uno quiere iniciar una maniobra de adelantamiento, a veces no percibe en su magnitud lo que se puede encontrar enfrente. Hay problemas reales y la luz de cruce puede tener gran importancia en ese tipo de vías.

Por último, señor ministro, quisiera agradecer su ofrecimiento y ofrecerle la disposición de nuestro grupo parlamentario para contribuir constructivamente en todas las medidas que incrementen la seguridad vial de nuestras carreteras.

Quiero que el final de mi intervención sea para decirle que hay que abandonar una cierta resignación ante este problema; desde luego, nosotros vamos abandonarla. Decía usted que los españoles deben de saber que, al final de 1999, va a haber casi el mismo número de muertos que en 1998. A mí me parece que ese no es un buen mensaje, se lo digo de verdad, porque denota una cierta resignación. Creo que los españoles —y ese sería mi mensaje final— debemos comprometernos todos con una empresa importante, que a final de 1999 haya menos accidentes que en 1998. Por eso le hablaba de un pacto político y social en materia de seguridad vial.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE INTERIOR** (Mayor Oreja): Agradezco la intervención del señor Cuesta, pero cada comunicador explica las cosas como mejor cree. Puede que tenga usted razón y el mensaje suyo sea mejor que el mío, pero yo prefiero decir a los españoles que, en el fondo, las cifras son las que son y al final de año nos muestran la realidad, no el voluntarismo. Puede que ese español que está escuchando el mensaje piense que él puede ser una de esas personas, una de esas víctimas. Si algo no tiene el mensaje que yo traslado es resignación. Es decir, quiero preocupar a los españoles que piensan que nunca van a tener un accidente de tráfico. La experiencia dice que hay 4.000 ó 5.000 personas que todos los años tienen esos accidentes de tráfico. Sólo poco a poco podremos ir avanzando en este terreno. Prefiero trasladar un mensaje de preocupación a aquel español que cree que nunca va a tener un accidente para que piense que a lo mejor le toca a él, especialmente si no adopta las medidas de seguridad correspondientes. Sin embargo, es evidente que en el fondo de la cuestión no hay diferencias entre lo que usted y yo queremos, señor Cuesta.

Le vuelvo a reiterar que no hay descenso en los gastos de inversión. En materia de tráfico, no disminuye el capítulo 6; yo me he referido al capítulo 6 globalmente. Tiene razón en cuanto al capítulo 2, del conjunto del Ministerio, probablemente en lo que significan unos gastos corrientes

que nunca se han presupuestado bien, pero eso no tiene absolutamente nada que ver con las materias de las que estamos hablando hoy, nada tienen que ver con el capítulo 6, donde no descienden las inversiones en materia de tráfico.

Tiene razón, evidentemente es mejor renovar el parque automovilista que dejarlo en la obsolescencia mayor de todos esos vehículos. Lo que le digo es que en la estadística concreta, mensual, semestral, el hecho de que haya nuevos vehículos no alivia ese resultado, aunque es indispensable que haya un Plan Renove como el que ha promovido el Gobierno para la remoción de vehículos. Se tienen que renovar, si no se renuevan sería la catástrofe en tráfico. Le quiero decir que he hecho esa aseveración para mostrar realmente la dificultad en la evaluación de una estadística de seis meses, de ocho meses, de un mes, de un periodo breve de tiempo, pues las cosas son más complejas de lo que parece.

Tomo nota de ese punto negro que ha explicado aquí.

Por lo demás, les vuelvo a agradecer a todos sus intervenciones, con la disposición plena de traer a esta Comisión las preocupaciones relacionadas con el tráfico cuando ustedes lo consideren oportuno.

— **LA VIOLACIÓN SUFRIDA POR UNA INMIGRANTE EN LA COMISARÍA DE BILBAO, MIENTRAS ESTABA SIENDO CUSTODIADA POR LA POLICÍA EL 29/04/95. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERA UNIDA. (Número de expediente 213/001143)**

— **EL NÚMERO DE DENUNCIAS RECIBIDAS SOBRE ACTUACIONES PRESUNTAMENTE ILEGALES OCURRIDAS EN DEPENDENCIAS DE LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD DEL ESTADO, PERSONAS DETENIDAS, MEDIDAS ADOPTADAS, EXPEDIENTES ABIERTOS Y, EN SU CASO, SANCIONES IMPUESTAS, ASÍ COMO EN ESPECIAL, DE LOS SUCEOS OCURRIDOS EN LA BRIGADA DE EXTRANJERÍA DEL CUERPO NACIONAL DE POLICÍA DE BILBAO, EL 29/08/95, EN LA QUE FUE VIOLADA UNA SÚBDITA BRASILEÑA. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 213/001146)**

El señor **PRESIDENTE**: El segundo punto del orden del día, que también iba a tramitarse agrupadamente, estaba integrado por dos iniciativas, una del Grupo de Izquierda Unida y otra del Grupo Socialista, en relación con las incidencias sucedidas en la comisaría de Policía de Bilbao el 29 de agosto de 1995. El Grupo Socialista ha retirado su iniciativa.

Entiendo que el Grupo de Izquierda Unida tiene que hacer una manifestación al respecto, a cuyo efecto concedo la palabra al señor Navas.

El señor **NAVAS AMORES**: Mi grupo quiere manifestar la propuesta de retirada del orden del día de esta peti-

ción de comparecencia, ya que la misma se ha celebrado en una Comisión distinta, en un plazo anterior de cuarenta y ocho horas. Sí lamento que no se haya comunicado esta circunstancia al que había firmado esta petición, en este caso a mi persona, porque hubiera participado en esa Comisión que se celebró el martes por la mañana y se habrían fundido en un solo acto las distintas comparecencias para un mismo tema. Entiendo que ahora ya es superfluo, pues no ha trascendido que se haya producido ninguna variable de este caso en las últimas cuarenta y ocho horas. Propongo, tanto a la Mesa como a los servicios de la Cámara, que cada vez que se produzca un hecho de similares características, en tan corto espacio de tiempo, se informe a los distintos proponentes para poder agrupar en un solo acto la comparecencia solicitada.

Entendiendo que ahora ha perdido la vigencia que tenía después de haber comparecido el señor ministro en la Comisión Mixta de los Derechos la Mujer hace cuarenta y ocho horas, la retiro.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Torme.

La señora **TORME PARDO**: Simplemente quería expresar que el Grupo Parlamentario Popular considera oportuno que se retire esta petición de comparecencia por el portavoz del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida que era para informar acerca de la violación sufrida por una inmigrante en la comisaría de Bilbao, puesto que, como ha señalado el mismo portavoz, hace dos días compareció el ministro de Interior para explicar estos mismos hechos en la Comisión Mixta de los Derechos de la Mujer.

Como mi grupo parlamentario estuvo presente en esa Comisión, quiero manifestar que compartimos plenamente la repulsa del ministro de Interior, así como del Gobierno, de los hechos que motivaron esta comparecencia. Asimismo, queremos trasladar que compartimos plenamente todas las medidas que se han adoptado.

A nuestro grupo parlamentario le causa dolor y una repugnancia absoluta que puedan ocurrir delitos de violencia o de agresión sexual contra la mujer o cualquier otro tipo de actitud que degrade a la mujer siempre y en todo lugar, pero máxime cuando estos tienen lugar en dependencias policiales y cometidos por agentes pertenecientes a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Afortunadamente, en un Estado de democrático y de derecho como es éste...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Torme, si S.S. va más allá, se producirá el debate. Ha quedado patente su ánimo y el de su grupo y, por supuesto, su coincidencia en relación con el parecer del grupo proponente de la iniciativa de retirarla.

De todas maneras, si S.S. quiere añadir alguna cuestión más, tiene la palabra.

La señora **TORME PARDO**: Simplemente quiero decir que afortunadamente en un Estado democrático y de derecho como es éste, este tipo de hechos son denunciados, salen a la luz y no quedan impunes, son sancionados.

También quiero decir al representante del Grupo Federal de Izquierda Unida que su grupo estuvo satisfactoriamente representado también en la Comisión Mixta de los Derechos de la Mujer, en la que todos los grupos pudieron comparecer, participar y condenar este tipo de hechos.

El señor **PRESIDENTE**: Sin duda, la condición femenina de todas las asistentes a la sesión dio un especial carácter de plenitud en la representación parlamentaria y política de todos los grupos de la Cámara.

Señor Navas, he de decirle que la Comisión de la Mujer es mixta (**Risas.**), es mixta entre Congreso y Senado, tiene otra Mesa, tiene una presidenta y, por supuesto, el orden del día de esa Comisión tampoco lo tiene que conocer formalmente esta Presidencia. De manera que difícilmente le puede dar traslado más allá del conocimiento genérico que todos los miembros de la Cámara, también S.S., tenemos de los órdenes del día de las distintas comisiones y mucho más de las mixtas que, como sabe, se publican en papel verde. Con independencia de eso, su grupo, como es natural, a través de los portavoces y del conocimiento de los distintos órdenes del día, tenía la posibilidad de comunicarle la existencia de esa comparecencia y, por supuesto, esta Presidencia y la Mesa habrían resuelto incluso sobre la posibilidad —de algún modo reglamentario— de que se sustanciaran en su totalidad estas comparecencias allí. Por tanto, seguro de que S.S. no ha querido hacer ningún reproche ni a la Presidencia ni a la Mesa, entiendo no obstante pertinente hacerle esa aclaración.

Terminado el orden del día, se levanta la sesión.

Eran las once y cincuenta y cinco minutos de la mañana.

Edita: **Congreso de los Diputados**. C/. Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional**. B.O.E.
Avda. Manoteras, 54. 28050 Madrid. Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: M. 12.580 - 1961