CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1985 | II Legislatura | Núm. 319

COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSEP MARIA TRIGINER FERNANDEZ

Sesión celebrada el miércoles, 12 de junio de 1985

ORDEN DEL DIA

Comparecencias:

— Del señor Director General de Obras Hidráulicas, para que exponga los resultados del estudio del Plan integral del río Guadalfeo, así como los planes del Gobierno para su eventual ejecución (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular).

— Del señor Director General de Aviación Civil, para informar sobre:

  — Situación actual del control de la circulación aérea en España, sus instalaciones, mantenimiento, dotación de personal, etcétera.

  — Seguridad aeroportuaria en España, con especial énfasis en los aeropuertos denominados difíciles o críticos.

  — Grado de cumplimiento de las normas internacionales de la Organización Aeronáutica Civil Internacional (OACI).

  — Estado de los trabajos de la Comisión de Investigación de Incidencias Aéreas.

  — Funcionamiento y expectativas de la Escuela Nacional de Aeronáutica.

  — Cualquier otro aspecto relacionado con la seguridad de la circulación aérea en el territorio español.

— Del señor Secretario General de Turismo, para informar sobre:

— La situación y expectativas del turismo en España de cara a la actual temporada turística y muy especialmente en función de la entrada de España en la Comunidad Económica Europea.

  — Competencias específicas en materia de promoción de turismo en el extranjero (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular).

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

El señor PRESIDENTE: Vamos a iniciar la sesión del día de hoy que, como saben SS. SS., empieza en primer lugar con la comparecencia del señor Director General de Obras Hidráulicas, con el propósito de que exponga los resultados del estudio del Plan integral del río Guadalfeo, comparecencia que fue solicitada en su día por el Grupo Parlamentario Popular.

Voy a dar, pues, la palabra al Grupo Parlamentario Popular para que se sirva formular los motivos de la comparecencia y pasar después a los demás Grupos Parlamentarios, si es que desean intervenir para ampliar algunos extremos de la misma.

Tiene la palabra el señor Torres, por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor TORRES HURTADO: Señor Presidente, si es posible, como es una comparecencia, preferiría que hiciera una exposición el señor Director General y, a la vista de la misma, formular las preguntas que estimáramos oportunas.

El señor PRESIDENTE: Señor Torres, no se trata de una comparecencia de un Ministro, sino de una comparecencia solicitada por un Grupo Parlamentario. En función del Reglamento, y como sabe S. S., las comparecencias de este carácter sirven para informar, pero los términos de la información deben decidirlos los propios Grupos Parlamentarios, por lo que debe ser el Grupo Parlamentario el que exponga las razones y los criterios para los cuales ha requerido esta comparecencia.

Así lo hemos hecho durante todas las ocasiones en que se han producido comparecencias. *(El señor Trillo pide la palabra.)* La tiene S. S.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Lamento discrepar de la Presidencia, pero así no lo hemos hecho.

El señor PRESIDENTE: Creo que S. S. tiene muy mala memoria.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Presidente, esta señoría, que soy yo, presume de tener muy buena memoria. Le puedo asegurar que en el caso de las comparecencias, y a las actas y «Diario de Sesiones» me remito, cuando está explícita en el orden del día y es para informar, se informa y en posterior turno de preguntas se le pueden formular las que cada Grupo desee. Difícilmente podrá informar un Diputado de la Comisión sobre un tema para el que se solicita la presencia de un Director General. Eso es lo que entiendo yo.

El señor PRESIDENTE: Hay ocasiones, señor Trillo, en las que la comparecencia, por razones en las que creo que no es bueno entrar en este caso, no es suficientemente clara como para saber el alcance y el contenido de la misma, puesto que está formulada en unos términos tan escuetos que son ininteligibles, incluso a veces por la Mesa. *(Risas.)*

Esta es la razón por la que siempre en este tipo de comparecencias se ha empezado hablando por parte de los señores Diputados que han solicitado la misma. En cualquier caso, esta es la norma fijada por esta Presidencia, por lo cual le doy la palabra al señor Torres para que se sirva dar los motivos de la comparecencia, pues esta es una comparecencia que, como todos los señores parlamentarios saben, regula y decide esta Presidencia.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Presidente, pido la palabra para una cuestión de orden.

El señor PRESIDENTE: ¿Qué desorden hay, señor Trillo?

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: En primer lugar, rogaría a la Presidencia nos indicara el artículo del Reglamento que marca el funcionamiento de esta sesión que estamos celebrando.

En segundo lugar, rogaría a S. S. leyera textualmente el orden del día donde dice: «para que exponga los resultados del estudio del Plan integral del río Guadalfeo». Si la capacidad de entendimiento de la Mesa de esta Comisión no es lo suficientemente amplia como para entender que en esta comparecencia debe producirse en primer lugar la exposición del señor Director General, lo lamento horrores, pero no es culpa nuestra. *(Pausa.)*.

El señor PRESIDENTE: Señor Trillo, el debate de las comparecencias del tenor que estamos tratando en el momento actual se regula solamente por el artículo 34, sin que, al efecto, haya habido ninguna disposición por parte de la Presidencia del Congreso...

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿Artículo 32?

El señor PRESIDENTE: ¿Quiere que se lo repita? *(Asentimiento.)* Artículo 34.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿Me permite que lo lea?

El señor PRESIDENTE: Claro, claro.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Artículo 34 del Reglamento dice: «Los Secretarios supervisan y autorizan, con el visto bueno del Presidente, las Actas de las sesiones plenarias, de la Mesa y de la Junta de Portavoces, así como las certificaciones que hayan de expedirse; asisten al Presidente en las sesiones para asegurar el orden de los debates y la corrección en las votaciones; colaboran al normal desarrollo de los trabajos de la Cámara según las disposiciones del Presidente; ejercen, además, cualesquiera otras funciones que les encomiende el Presidente o la Mesa».

El señor PRESIDENTE: Si me permite su señoría, es posible que su Reglamento sea distinto al mío. *(Risas.)* Yo, en este momento, solamente he podido coger...

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Tengo el Reglamento oficial del Congreso de los Diputados, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Le agradecería que me lo pasara, porque la Presidencia ha tardado bastante en localizar el artículo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Cómo no.

El señor PRESIDENTE: De todas formas, el contenido literal es el mismo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿No tendrá el señor Presidente el Reglamento de las Cortes del antiguo Régimen?

El señor PRESIDENTE: No lo creo porque en aquella época yo no tenía nada que ver con la Administración.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: A lo mejor ha podido llegar a sus manos.

El señor PRESIDENTE: No soy historiador.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias por considerarlo historia, Presidente. *(Pausa.)*

El señor PRESIDENTE: Efectivamente, el artículo era el 44, que era el que estaba buscando yo en el otro Reglamento y que no encontraba por ser el Reglamento provisional, pero era el único de que disponía en estos momentos la Presidencia. Se lo voy a leer y, en todo caso, se lo voy a facilitar después para que usted pueda verificarlo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Se lo agradecería porque...

El señor PRESIDENTE: Por favor, no le he dado la palabra. ¿Me permite que lea el artículo para que todos los señores Diputados puedan darse por informados?

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Estaba agradeciéndoselo, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: El artículo 44 dice: «Las Comisiones, por conducto del Presidente del Congreso podrán recabar:

1.° La información y la documentación que precisen del Gobierno y de las Administraciones Públicas, siendo aplicable lo establecido en el apartado 2 del artículo 7.°

2.° La presencia ante ellas de los miembros del Gobierno para que informen sobre asuntos relacionados con sus respectivos Departamentos.

3.° La presencia de autoridades y funcionarios públicos por razón de la materia objeto del debate, a fin de informar a la Comisión.

4.° La comparecencia de otras personas competentes en la materia, a efectos de informar y asesorar a la Comisión».

Es decir, hay un tipo de comparecencias que se refiere a los miembros del Gobierno, que está regulado, si no recuerdo mal, por el artículo 102 ó 103, y luego las comparecencias de las autoridades y funcionarios, así como de otras personas que no tienen ningún tipo de regulación.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Es el artículo 202.

El señor PRESIDENTE: Es posible, señor Trillo. Y, luego, la comparecencia de otras personas que no tiene ningún tipo de regulación.

Considerando esto, esta Comisión había seguido la norma, hasta la fecha, de diferenciar claramente estos dos tipos de comparecencias. En este sentido, habíamos solicitado que las comparecencias empezaran por un primer turno de intervención por parte del Grupo que lo había solicitado y luego seguían interviniendo los demás Grupos Parlamentarios, para después poder contestar la persona que había comparecido ante la Comisión.

Quisiera, además, clarificar al respecto que por solicitud del Grupo Parlamentario Popular se cambió una norma que también era habitual en esta Casa, en el sentido de que cuando había que tomar la palabra, según el Reglamento, empezaba el Grupo menor hasta terminar con el Grupo mayor. A resultas de la petición formulada por el Grupo Popular, y para este tipo de tramitaciones, se cambió esa costumbre y se empezó por dar la palabra al Grupo parlamentario que había solicitado, en primer lugar, la comparecencia, aunque estaba bien entendido por parte de todos que a partir del momento en que la Mesa asumía la comparecencia ésta era solicitada por toda la Comisión y no solamente por un Grupo parlamentario. Sin embargo, por deferencia al Grupo Parlamentario Popular, se hizo esta concesión.

Lo digo y lo recuerdo para ratificar lo que dice este Presidente. Es decir, que cada vez que ha habido una comparecencia por parte de algún Grupo Parlamentario, ésta se ha iniciado con la intervención del Grupo Parlamentario que lo había solicitado. Esto es así como consecuencia de un requerimiento formulado por parte del Grupo Parlamentario Popular. Y eso es todo.

Así que vamos a dar la palabra al señor Torres para que inicie su intervención. *(El señor Trillo y López-Mancisidor pide la palabra.)* Señor Trillo, en último extremo, esta Presidencia es quien regula el debate y la palabra de esta Presidencia es la última. Señor Trillo, por favor, le ruego que acabe ese tipo de requerimientos porque me parece que las cosas están bastante claras.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿Puedo hacer uso de la palabra?

El señor PRESIDENTE: Sí, para acabar.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿Para acabar qué?

El señor PRESIDENTE: Para acabar este tipo de debates sobre cuestiones procedimentales.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Presidente, en absoluto estamos de acuerdo con todo lo que acaba de decir. Y no estamos de acuerdo por lo siguiente. A los «Diarios de Sesiones» de esta Comisión me remito, y la Presidencia podrá comprobar, como ha podido hacerlo en cuanto al artículo del Reglamento en el que estaba equivocado, que lo que acaba de decir no se ajusta a la realidad. Número uno.

Número dos. Es lógico que cuando se solicita una comparecencia no es lo mismo que cuando se solicita una pregunta con respuesta oral en Comisión. Cuando se pide la comparecencia de alguien —léase miembro del Gobierno, léase cargo de la Administración o léase sencillamente un alto cargo de empresa pública— es para que informe. Luego, lógicamente, yo rogaría al Presidente dos cosas: primero, siguiendo su teoría, su extraña teoría, que nos explicara si se consume un turno antes de que el compareciente intervenga, ¿qué turno queda después de la intervención? Porque se pide la comparecencia para ser informados y así está puesto en el Orden del Día. No se pide la comparecencia para que responda a una pregunta, en cuyo caso, lógicamente, habría que preguntar primero. Yo lamento horrores que la Presidencia no dé su brazo a torcer.

Reitero y digo —y a los hechos y a las actas que remito— que la Presidencia está totalmente equivocada y que interpreta el Reglamento sin ajustarse exactamente a la realidad de los hechos que vienen ocurriendo aquí. Lo único que ha ocurrido —a petición del Grupo Popular, y no sólo en esta Comisión sino en todas las Comisiones y en el Pleno de la Cámara— es que cuando existía una comparecencia solicitada se pedía que el Grupo que había solicitado la comparecencia fuera el que interviniera en primer lugar, lo cual es lógico, y en esta Comisión se ha hecho; pero ha intervenido en primer lugar siempre después de que el compareciente haya informado sobre el tema para el cual se solicitaba la comparecencia, lo cual es lógico, de una lógica abrumadora. Porque me gustaría ahora saber si hemos traído al señor Director General de Obras Hidráulicas para que escuche explicaciones del señor Torres, que naturalmente no se las va a dar, porque se va a limitar a leer el primer punto del orden del día, tal como figura en la citación que tenemos todos delante de nosotros. Sencillamente hemos traído al señor Director General de Obras Hidráulicas para que nos informe, que es lo que dice el primer punto del orden del día, de lo que queremos saber. El señor Director General de Obras Hidráulicas es el técnico en la materia, el entendido en la materia y el que nos debe informar. No el señor Torres, que es el que quiere ser informado.

Esto es así, señor Presidente, y no le demos más vueltas de hoja porque ha venido siendo así.

Yo lamento horrores que la Presidencia se empeñe en una cosa que no tiene realmente salida.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Trillo. Voy a dejar pasar por alto las alusiones que ha hecho a mi persona calificándome de embustero.

El señor TRILLO Y LOPEZ MANCISIDOR: En absoluto he dicho eso, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Sí lo ha dicho, en los términos en que parlamentariamente suelen aplicarse ese tipo de consideraciones. Vamos a dar por finalizado este turno de cuestiones de orden, dando la palabra finalmente, porque así ha sido solicitado y tiene igual derecho a hacerlo, al representante del Grupo Socialista, señor Sáenz.

El señor SAENZ LORENZO: Señor Presidente, nuestro Grupo quiere poner de manifiesto que en la práctica actual, en los casos de comparecencias de personas de la Administración que no sean Ministros, siempre se han realizado efectuando en primer lugar los Grupos Parlamentarios las preguntas pertinentes...

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Con preguntas orales.

El señor PRESIDENTE: Señor Trillo, no quiero tener que verme obligado a llamarle al orden.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Está en su derecho.

El señor PRESIDENTE: Sí, pero luego tendría que someterse también a las consecuencias, si así lo hiciera. No quisiera hacerlo porque no quiero enrarecer más esta situación, por otra parte, ajena a la Presidencia.

El señor SAENZ LORENZO: Muchas gracias, señor Presidente, por su amparo.

Efectivamente, en todas las comparecencias que se han solicitado de miembros de la Administración o de personas de fuera de la Administración que no son Ministros, yo creo que siempre hemos empezado planteando las preguntas para que el compareciente sepa cuáles son los detalles que se le requieren fundamentalmente. Ante las manifestaciones en sentido contrario de otro Grupo, el nuestro quiere declarar que pensamos que es habitual en esta Comisión.

— DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Hernández Vázquez)

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Torres.

El señor TORRES HURTADO: Señor Director General de Obras Hidráulicas, desearíamos que nos informara y que nos expusiera los resultados del plan integral del río Guadalfeo, así como los planes del Gobierno para su eventual ejecución.

El señor PRESIDENTE: ¿Algún otro Grupo Parlamentario desea intervenir? ¿Señor Echeberría, desea intervenir?

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: No, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Como no hay ningún Grupo que desee ampliar los contenidos de la comparecencia, tiene la palabra el señor Director General para contestar en los términos en que se ha solicitado su comparecencia.

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Hernández Vázquez): Señor Presidente, señorías, como sabe muy bien S. S., por citarle rápidamente los antecedentes del tema sobre el que he sido preguntado, le diré que desde tiempo inmemorial se riegan con aguas del río Guadalfeo amplias zonas de los términos municipales de Motril y Salobreña; son los que se llaman los regadíos tradicionales y comprenden una superficie de 2.900 hectáreas. La modulación de los caudales a que estos regadíos tienen derecho fue aprobada por la Dirección General de Obras Hidráulicas en 1956. Contra esta resolución recurrieron los regantes de Motril, fallando el Tribunal Supremo a favor de la Administración en el año 1967. La resolución sobre la que se fallaba indicaba que la dotación de los regadíos tradicionales, de acuerdo con esta modulación, asciende anualmente a 16.552 metros cúbicos/hectárea. Con idéntica dotación se riegan las tierras correspondientes a la Comunidad de San Agustín del Obre, en el término municipal de Salobreña, con la pequeña superficie de 60 hectáreas.

Con base en la modulación de caudales para los regadíos tradicionales que promovió posteriormente un primer plan de aprovechamiento de aguas sobrantes de los regadíos de Motril y Salobreña, que fue incorporado al Plan General de Obras Públicas por Ley de 17 de julio de 1953. El correspondiente Plan coordinado de obras, conocido como el de la cota cien, se aprobó por la Presidencia del Gobierno con fecha 3 de diciembre de 1957 y ha permitido ampliar los regadíos de la zona con una superficie de 2.700 hectáreas y una dotación anual de 10.300 metros cúbicos por hectárea. Para asegurar las dotaciones de estos regadíos, tanto de los nuevos hasta la cota cien como de los tradicionales, se previó el drenaje del Guadalfeo y la regulación, en principio, del río Guajar, que por dificultades geológicas fue sustituido por la regulación del río Izbor mediante la construcción de la presa de Beznar, que, como saben SS. SS., está en este momento realizándose, previéndose la finalización de las obras a últimos de este año y para que pueda empezar a embalsar en el próximo año hidráulico.

Posteriormente, y con base a estos recursos, con base a una previsión de recursos que excede de las demandas correspondientes a los regadíos tradicionales y a los nuevos regadíos que ya se habían aprobado hasta la cota cien, se promovió la ampliación de éstos hasta la cota doscientos. Para ello, y previa la tramitación que la legislación establece, se redactó el Plan coordinado de obras de la ampliación de la zona de nuevos riegos en Motril-Salobreña, que, como sabe S. S., se halla definitivamente aprobado y fue publicado, me parece recordar, el 20 de noviembre de 1984 en el «Boletín Oficial del Estado».

Este Plan permite ampliar los nuevos regadíos en otras 1.385 hectáreas con una dotación anual también de 10.000 metros cúbicos por hectárea y año. La inversión prevista correspondiente asciende a unos 2.000 millones de pesetas aproximadamente.

Por último, a la vista del éxito que los nuevos regadíos estaban significando en la zona, la Administración impulsó la redacción de un nuevo estudio, denominado estudio de realidad de la ampliación de la zona regable de Motril y Salobreña hasta la cota trescientos, que ha sido financiado conjuntamente por los Ministerios de Obras Públicas y Agricultura a través de la Confederación Hidrográfica del Sur y del IRYDA.

Las conclusiones de ese estudio —entrando ya directamente en la pregunta que me hacía S. S.— responden obviamente a los objetivos que el estudio en sí se planteaba; objetivos que fundamentalmente eran dos: primero, la determinación precisa de los recursos de aguas superficiales y subterráneos de la cuenca del Guadalfeo y, segundo, la posibilidad de ampliación de la actual zona regable, tomando como referencia inicial la cota trescientos por el doble motivo de estar dominada por la presa de Beznar y resultar en principio el límite destinado para el desarrollo óptimo del cultivo de frutos subtropicales.

Para conseguir este doble estudio perseguido, como saben SS. SS., intervino un equipo multidisciplinar, compuesto tanto por ingenieros de caminos, agrónomos, como por sociólogos, que ha desarrollado un trabajo riguroso y completo, cuya amplitud es tal que yo voy a pasar directamente a las conclusiones, puesto que es el objeto de su pregunta, intentando ser lo más preciso posible.

La conclusión general es que la ampliación de regadíos es viable técnica y económicamente, con una resultante de impacto positiva en todos los sentidos y muy especialmente en el aspecto social. Como datos clave de esta conclusión pueden resaltarse los siguientes. Primero, la aportación en la confluencia de los ríos Izbor y Guadalfeo, una vez descontado el consumo aguas arriba, asciende a una media anual de 236 millones de metros cúbicos referido a un período de treinta años. Segundo, la previsión de la demanda se ha realizado con base a los criterios siguientes: mantenimiento de las dotaciones a que tienen derecho los regadíos tradicionales y los nuevos regadíos hasta la cota cien; delimitación de la nueva zona regable hasta la cota trescientos, teniendo en cuenta tanto la calidad del suelo como la pendiente del terreno, de modo que se han seleccionado 3.600 hectáreas de las

5.000 dominadas; dotación de 350 litros por habitante y día para una población fija de 80.000 con puntas de 170.000 durante tres meses; dotación para la industria de un caudal de 380 litros por segundo equivalente a 12 hectómetros cúbicos anuales; financiación de reserva de caudales para los actuales regadíos de Vélez y Gaudalla y zonas marginales aguas abajo, y fijación de un caudal ecológico de seis millones de metros cúbicos anuales.

Tercero, en estas condiciones la demanda anual resultante es la siguiente. Para regadíos tradicionales, que son 3.000 hectáreas, aproximadamente, 49,66 hectómetros cúbicos; para nuevos regadíos hasta la cota 100, 2.700 hectáras, 27,50 hectómetros cúbicos, y la ampliación, globalizando hasta la cota 300, 6.600 nuevas hectáreas, por un total de 34,92 hectómetros cúbicos. Para usos urbanos, 13,08 hectómetros cúbicos, 12 millones de metros cúbicos más para usos industriales y 6 millones de metros cúbicos anuales para caudal ecológico. La reserva para otros pequeños regadíos existentes es de 6,15 hectómetros cúbicos, lo que arroja un total de 146,31 millones de metros cúbicos-año.

Cuarto, para atender a esta demanda con garantía suficiente es preciso regular más las aportaciones, es decir, retener en lo posible los caudales fluyentes cuando sean inferiores a la demanda en las temporadas de riego.

Quinto, es técnicamente posible la construcción de una nueva presa en el río Guadalfeo, aguas abajo de su confluencia con el río Izbor, a la cota 150 y con capacidad útil de 58,6 hectómetros cúbicos. Esta presa que se denomina de Rules, juntamente con la Beznar en el río Izbor a la cota 350, con capacidad útil de 55,8 hectómetros cúbicos, permite contar con recursos regulados suficientes para atender todas las demandas previstas con la garantía adecuada.

Por último, la presa de Rules se ha estimado que influye parcialmente en los recursos de aguas subterráneas situados aguas abajo, influencia negativa, que se calcula en los 12,5 hectómetros cúbicos, de un total de 53 que son los recursos anuales.

Estos son los objetivos reales del estudio de viabilidad de ampliación de los regadíos de la zona de Motril-Salobreña. Supongo que uno de los temas que desea conocer S. S. es la opinión de la Dirección General sobre la continuación y el desarrollo de todo esto, tanto en relación con el ritmo que pueden llevar las obras, como el uso que pueden tener esos excedentes, que se calculan, aproximadamente, en unos 90 millones de metros cúbicos en el río Guadalfeo a la cota 100, más aproximadamente unos 40 millones que se pueden recuperar mediante un colector general prácticamente por la costa y que en este momento ya está redactado y sometido a información pública y muy próximo a ser licitado, cuyo título es: ampliación de captaciones para los nuevos regadíos del Plan coordinado Motril-Salobreña por un importe de 995 millones de pesetas.

En lo que se refiere a las obras concretas que están detalladas en el Plan coordinado, tanto las que corresponden al Ministerio de Obras Públicas y al Ministerio de Agricultura o, en su defecto, a las correspondientes Consejerías de Ordenación Territorial de la Junta de Andalucía y de Agricultura, únicamente me resta decirle que los presupuestos estimados de las obras, que supongo que conoce S. S., ascienden a una cifra del orden de los 12.000 millones de pesetas en total, de los cuales la presa de Rules está estimada en un coste de 2.650 millones, los canales principales en unos 4.000 millones, por darle cifras muy redondas y el resto, conducciones secundarias, distribución y acondicionamiento de terrenos, en unos 6.000 millones de pesetas.

Desde el momento en que se aprobó el Plan coordinador han empezado las conversaciones con la Junta de Andalucía, con la comisión mixta correspondiente, al objeto de definir y determinar cuál va a ser exactamente la participación en la financiación de estas obras en cada una de las Administraciones. Delimitado esto en los próximos meses, el Ministerio de Obras Públicas iniciará a la mayor brevedad posible la redacción del proyecto de la presa de Rules, puesto que en cualquier caso es una pieza clave para la regulación del río Guadalfeo y para garantizar, aún más si cabe, junto con el estudio de ampliación de captaciones que le he citado anteriormente, todos los caudales necesarios para los usos actuales y previsibles futuros en todos los planes que han sido estudiados.

Por lo que se refiere a la posibilidad de uso de los excedentes, que se supone que existen en este estudio en el río Guadalfeo, este es un tema de ordenación de recursos de todas las cuencas del Sur de España que en este momento se está analizando con todo detenimiento en el contexto del Plan Hidrológico de la cuenca del Sur, Plan Hidrológico que puedo decir a SS. SS. que está muy avanzado y que con casi total seguridad en este año quedará finalizado, puesto que, incluso, el grupo de trabajo mixto con la Junta de Andalucía ha sido ya formado y ha tenido ya una serie de reuniones.

Este grupo se ha constituido de una manera informal, puesto que la normativa que incorpora las Comunidades Autónomas para la redacción de los planes hidrológicos, como saben muy bien SS. SS., se contempla en el nuevo texto de la Ley de Aguas que en este momento están debatiendo las Cámaras.

Creo haber contestado a sus preguntas.

El señor PRESIDENTE: Vamos a suspender la sesión a la espera de la próxima comparecencia. *(El señor Trillo pide la palabra.)*

¿Hay algún problema?

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Como siempre, muchos, señor Presidente. Resulta que una vez conocida la información del Director General no se pueden hacer preguntas. ¿Es también técnica habitual o es una imposición constante de la Presidencia el complicar permanentemente las reuniones de esta Comisión?

El señor PRESIDENTE: Señor Trillo, le recuerdo que el segundo turno de intervenciones sólo está previsto a título excepcional para la comparecencia de los señores

Ministros cuando ésta se refiere a cuestiones concretas y en los términos contenidos en los artículos 202 y 203, que sufren un desarrollo parlamentario derivado de normas dictadas por la Presidencia de esta Cámara. En los demás casos, no está previsto, aunque esta Presidencia ha tenido en ocasiones cierta flexibilidad.

Quiero, además, clarificar que no estamos ante preguntas, sino simplemente ante comparecencias, para lo cual se reclama información a las prersonas que comparecen, y esta información se ha solicitado. Su Grupo Parlamentario ha tenido la oportunidad de excplicar los motivos ampliamente, no ha querido hacer uso de este derecho y, por consiguiente, esto es algo que esta Presidencia no puede impedir.

Tiene la palabra el señor Echeberría.

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Gracias, señor Presidente. En nombre de mi Grupo, que es un Grupo pequeño y que tiene las dificultades del resto de los Grupos en cuanto a la disponibilidad de tiempo, aumentadas al máximo, yo me permitiría sugerir a la Mesa, a esta Comisión o a la Presidencia, no sé a quién procede, el que urgentemente se efectuase una reunión de los portavoces de los Grupos con la Presidencia o con la Mesa de la Comisión, a los efectos de intentar clarificar para el futuro estas cuestiones de procedimiento o, en su caso, hacer las consultas precisas a quien proceda, a efectos de que no estemos constantemente con este tipo de cuestiones que, además de hacernos perder el tiempo, enrarecen el ambiente y creo que eso es nagativo para todos. Desde ese punto de vista me permito hacerle esta sugerencia a la Presidencia porque verdaderamente creo que estamos cayendo en una forma de actuar un tanto infantil, que no conduce a nada, salvo que haya alguna finalidad expresa en quienes suscitan este tipo de cuestiones o en quienes las evitan, etcétera. Yo rogaría a la Presidencia que tomase alguna iniciativa de este tipo, si es posible.

El señor PRESIDENTE: Puede ser interesante su sugerencia. Cuando termine la sesión esta Presidencia va a utilizar este procedimiento para clarificar este tipo de problemas. *(El señor Torres pide la palabra.)*

¿Pide S. S. la palabra para alguna cuestión de orden? Dígame en el artículo en que se ampara para reclamar la solicitud de orden. Esta Presidencia va a reclamar a partir de ahora el cumplimiento preciso de las normas facilitadas por el Congreso de los Diputados y, por consiguiente, el cumplimiento del Reglamento.

El señor TORRES HURTADO: Creo recordar que en base al artículo 202 ó 203, por el que se regula el funcionamiento de las comisiones...

El señor PRESIDENTE: Este artículo creo recordar que regula la comparecencia de los miembros del Gobierno.

El señor TORRES HURTADO: Se refiere a las informaciones del Gobierno.

El señor PRESIDENTE: Creo que el Director General todavía no es Ministro.

El señor TORRES HURTADO: Señor Presidente, hemos pedido —porque la comparecencia la pedí yo mismo a través...

El señor PRESIDENTE: Es un alto cargo, como sabe S. S. Este matiz es importante, se lo repito a S. S. El Director General no puede asumir aquí responsabilidad política acerca de las cuestiones de su Departamento. La responsabilidad política sólo puede asumirla un miembro del Gobierno, es decir, un Ministro.

No hay debate con el Director General. Puede haberlo con un Ministro, pero no con el Director General.

El señor TORRES HURTADO: Señor Presidente, si me deja hacer uso de la palabra podré decirlo. Si no...

El señor PRESIDENTE: Dígalo, dígalo.

El señor TORRES HURTADO: Aunque las comparaciones estén feas, por si ello sirve para algo, en la Comisión a la que yo pertenezco, cuando comparece cualquier miembro del Gobierno, no un Ministro sino cualquier miembro de la Administración, el portavoz hace un turno. El señor miembro de la Administración dice lo que tenga que decir pero, lógicamente, no puede leerme un panfleto que yo tengo. Necesitamos mayor información. Si no, para eso, acude uno a los periódicos o a este plan-fleto que tenemos y hemos terminado.

Esto a lo único que nos ogliga, señor Presidente, es a que, si esta Comisión interpreta que tiene que ser el Ministro, tendremos que pedir la comparecencia del Ministro, pero entendemos que, en un tema de aguas, quién mejor que el Director General nos va a poder decir lo que va a hacer su Departamento.

Yo le pediría, aunque fuera muy brevemente, que pudiéramos hacer unas cuantas preguntas o matizaciones a la exposición del Director General, para que aclare un tema que es sumamente candente. Puede traer hasta consecuencias de orden público, y el señor Director General lo sabe perfectamente, aunque el tema sea muy local. Y creo que es bueno aclarar a la opinión pública el tema y no que la Presidencia obstruya esa información. Perdone que le interprete de esa manera.

El señor PRESIDENTE: Señor Torres, esta Presidencia va a flexibilizar su posición (me gustaría que su Grupo Parlamentario de vez en cuando hiciera otro tanto), y va a darle un turno para que haga una intervención de tres minutos para reclamar la información adicional que considere pertinente.

El señor TORRES HURTADO: Muchísimas gracias, señor Presidente, por su amabilidad.

En primer lugar, quería agradecer al Director General su comparecencia y a los miembros de la Comisión el que pierdan el tiempo en un tema tan local, pero que,

como decía, es fundamental para la zona de la que yo soy Diputado, que es Granada.

Señor Director General, nos ha informado de un estudio de viabilidad, un resumen, que, amablemente, me había facilitado la Confederación del Sur. Pero, como usted comprenderá, el interés no está ya en los datos que tiene el estudio, que son públicos y conocidos, sino en cuál es el mecanismo que va a seguir el Gobierno, o su Departamento, para llevar a cabo este estudio.

Unas declaraciones inoportunas del Delegado del Gobierno en la Confederación del Sur dieron lugar a esa polémica, al tratar de hablar primero del trasvase de agua al pantano de Benimar desde los ríos Cadiar y Trévelez antes de hablar de la presa de Rules.

Ya ha dicho usted que la presa de Rules es lo prioritario y lo primero que se va a hacer. Pero hay una serie de obras accesorias, y lo que yo querría saber en este breve turno que el Presidente me ha concedido es: ¿Se va a hacer una ley para todo el estudio integral? Es decir, el estudio integral, según se desprende de este folleto, tiene la presa de Rules, posibilidad de trasvase de agua a Almería, posibilidad de travase a la rambla de Lujar, posibilidad de trasvase a las zonas regables de Almuñécar, posibilidad de llevar agua a las zonas reglables de Itrabo, de Los Gualchos, de la Contraviesa, etcétera.

Si hacemos una ley para la presa sólo, lógicamente, se va a hacer sólo la presa. Y entonces quedaría el estudio integral mutilado o, por lo menos, quedaría aplazado el resto de su ejecución.

El hacer una ley de todo el estudio integral, donde se incluyan todos estos trasvases que se han previsto, y en los que se ha fundamentado el estudio para saber las dotaciones de agua, sería fundamental. Independientemente de que, desde el punto de vista político, entendamos que no se debe hacer nada antes de que la presa esté haciéndose, para evitar los posibles enfrentamientos de comunidades de regantes y de usuarios de estas aguas.

Así pues, conociendo los problemas que hoy día tiene la costa granadina con respecto al agua, y S. S. lo sabe perfectamente, sobre todo en salinización de pozos e incluso faltando agua para el consumo de las personas, es de vital importancia que este estudio integral se ponga en marcha en todo su conjunto de obras; además, no entendemos por qué en el Decreto de sequía, que se prorrogó, si no recuerdo mal, en diciembre de 1984, no se metió por lo menos la presa de Rules, debido a la urgencia que tiene este tipo de obras.

La comparecencia solicitada era, fundamentalmente, no para el conocimiento de estos datos, que ya digo que los tenemos, sino para que usted nos exponga las fechas en que van a empezarse a acometer estas obras; en qué prioridad van a ir; si la ley va a ir junta, si no va a ir junta; el porqué a la dotación de la costa para consumo se le ha dado sólo, a una población de 80.000 habitantes, como si no fuera a crecer; si las obras de esos trasvases, fundamentalmente los de la Contraviesa, van a llevar también el abastecimiento para posibles de regadíos locales que tienen gran porvenir, porque de lo contrario la Alpujarra se nos despoblaría y creo que a lo que tenemos que tender es a mantener esa población en sus pueblos, en vez de que se vayan todos a otros sitios a formar poblaciones flotantes o poblaciones no cómodas, por decirlo de alguna manera, y entendemos que debería darnos una programación, ya digo que si es posible con fechas; cómo se va a aprobar la ley; si van a entrar todas estas obras accesorias, y, fundamentalmente, cuándo prevé su Departamento que podrá empezar a hacerse la presa de Rules, sin la cual la Vega de Motril, Salobreña, y los nuevos regadíos, siempre estarán pendientes de si al año es bueno o malo en pluviometría.

Si la presa de Rules, según mis conocimientos, se ha previsto con 59 hectómetros cúbicos, me parece, ¿por qué no se hace más grande? Entendemos que los arrastres del río Guadalfeo, en arenas, es tan importante que puede quedar muy, muy mermada su capacidad en muy poco tiempo.

Tengo entendido que se puede hacer más grande y que no habría inconvenientes técnicos. Esta es una información de un ingeniero de caminos de la propia Confederación.

Señor Presidente, a mí me hubiera gustado poder ser más explícito en mi explicación, pero espero que el señor Director General, que conoce perfectamente el tema, me haya entendido y me dé los datos que le he pedido.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Torres.

Sólo quiero recordarle que esta intervención podía haberla hecho al comienzo y nos hubiera ahorrado mucho tiempo a todos nosotros.

Señor Director General, tiene usted la palabra.

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Hernández Vázquez): Gracias, señor Presidente.

Señoría, voy a empezar por el último tema porque es muy técnico y deseo precisárselo. El resto de las cuestiones ya se refieren a programación, etcétera.

La dimensión de la presa de Rules, como lo que se ha realizado, son estudios de viabilidd, evidentemente, es estimativa en cuanto a las necesidades de capacidad de embalse para la regulación. Desde el punto de vista de las posibilidades estructurales y de un análisis más detallado de la geología del terreno, es en la redacción del proyecto donde se puede llegar a definir con exactitud cuál es la capacidad óptima, tanto desde el punto de vista económico como hidráulico, para esa presa.

El estudio lo que sí pone de manifiesto es que con esa capacidad útil más la actual existente en el río Izbor, con la presa del Beznar en construcción, prácticamente en período de finalización, hay capacidad suficiente, junto con los acuíferos subterráneos más la recuperación no sólo de las aguas no residuales, sino del drenaje de las aguas actualmente utilizadas, para cubrir todas las demandas. Y se prevé —es una estimación en el estudio de viabilidad— un excedente, como le he dicho antes, del orden de los 90 millones de metros cúbicos.

Me pregunta por la programación, fechas, ley, etcétera. Para la financiación al cien por cien por el Estado de la

presa de Rules es necesario que quede incorporada al Plan de Obras Públicas, para lo cual se exige una ley. ¿Por qué no se realizó esto en la ley de la sequía? La respuesta es bastante sencilla, aunque pueda resultar un poco curiosa en el primer momento. Precisamente por una cuestión procedimental de competencias entre la Junta de Andalucía y la Administración central. Hasta tanto no se declare por las Cortes Generales esa obra como de interés general, cuya petición debería ser hecha por la Junta de Andalucía al Gobierno en el sentido de que puede asumir, con las competencias que ésta tiene, la construcción tanto de la presa como de todo el Plan coordinado correspondiente, obviamente el Gobierno no podía tramitarlo a las Cortes.

Esa es la razón de por qué no se ha hecho hasta ahora. Como le he comentado antes, se está en conversaciones con la Junta de Andalucía y en muy pocas fechas se tomará esa decisión, para lo cual se presentará el proyecto de ley correspondiente.

En cuanto a las fechas, a la vista de lo que le he dicho a SS. SS., es muy difícil prever cuándo pueden iniciarse las obras. Sí le puedo indicar que, iniciándose el proyecto, sin ningún género de dudas, por cualesquiera de las dos Administraciones en el presente año, lógicamente toda la tramitación de un proyecto de una estructura de esta naturaleza, con el período de información pública subsiguiente, fácilmente lleva del orden de los dos años. Mi previsión en este momento es que podría comenzarse posiblemente a finales de 1987, como una fecha muy tentativa.

En cuanto al resto de las obras incluidas, sobre todo si interviene la Administración Central, será un plan coordinado el que regule la totalidad de las obras, lo que es presa más conducciones necesarias para lo que es el plan coordinado de riegos, es decir, ampliación hasta la cota 300. El resto de las obras a que ha hecho referencia S. S. sobre posibles trasvases a otras cuencas, indiscutiblemente no tiene nada que ver con el plan coordinado de aprovechamiento, sino que serían obras puntuales, cada una de ellas totalmente desligada en el sentido de obras, tanto por finalidad como por la obra en sí misma.

¿Cómo se van a programar esas obras? Ya le he dicho muy brevemente antes a S. S. que, por tratarse de una ordenación completa de recursos de la cuenca del Guadalfeo y poder afectar los excedentes a otras cuencas, es necesario profundizar más los estudios y hacer unos balances completos de necesidades actuales y futuras, tanto de la cuenca del Guadalfeo como de la del Arra, como del resto de las cuencas del ámbito territorial de la Confederación del Sur de España, con objeto de definir cuál es la asignación de estos recursos a las distintas demandas. Precisamente, es uno de los objetivos prioritarios que se fija para la redacción del Plan Hidrológico de la cuenca, y como le he comentado a S. S. anteriormente, está en este momento en redacción y prácticamente estará finalizado a final de año, ya que el grupo de trabajo de la Administración central y de la Administración autonómica está ya constituido y estudiando ese plan.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Director General.

Vamos a suspender la sesión durante unos breves minutos a la espera de la próxima comparecencia. *(Pausa.)*

— DEL DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL (Tena López)

Vamos a seguir con el orden del día. Se encuentra con nosotros el Director General de Aviación Civil, a fin de informar sobre los aspectos contenidos en el orden del día, según requerimiento formulado en su día por el Grupo Parlamentario Popular.

Para ampliar, en su caso, si es que ello se estima conveniente por parte del Grupo Parlamentario Popular, la información al respecto, o clarificar su contenido, vamos a dar la palabra al Grupo Parlamentario Popular.

El señor Trillo tiene la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Una cuestión de orden previa.

El señor PRESIDENTE: Sí, señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿Qué procedimiento piensa aplicar la Presidencia en esta comparecencia?

El señor PRESIDENTE: El mismo que hemos utilizado siempre, como sabe su señoría.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Quiero interpretar con ello que después de intervenir el Grupo Parlamentario Popular, supuesto que intervengamos, y después de la explicación que solicitamos del compareciente, se nos va a negar la palabra.

El señor PRESIDENTE: Se puede abrir un segundo turno, si hay cuestiones para ello. Eso queda a criterio de la Presidencia; aunque, naturalmente, el Reglamento no prevé un segundo turno.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Este portavoz acaba de consultar con el Vicepresidente primero de la Cámara, que dice que en estos casos a las comparecencias, por analogía con los Ministros del Gobierno, se tiene que aplicar el artículo 203.2. El señor Presidente pienso que puede no hacer caso de esta recomendación, pero, en cualquier caso, mi obligación es transmitirla.

El señor PRESIDENTE: Cuando el señor Vicepresidente de la Cámara presida esta Comisión podrá aplicar el Reglamento según su buen criterio. Tiene derecho a hacerlo, como sabe su señoría. Mientras no sea así, yo, Presidente de esta Comisión, no dejo de asumir ninguna de mis responsabilidades. Las asumo todas, puesto que desde pequeño me han inculcado la necesidad de asumir las responsabilidades.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: En este caso concreto y para abreviar nuestra intervención, señor Presidente, anunciamos lo siguiente: Me limito a entregar al señor Director General, por si no lo tiene, el orden del día donde aclara los seis puntos para los cuales ha sido solicitada su comparecencia. Escucharemos atentamente su intervención y, caso de que no nos dé la Presidencia el turno que obligatoriamente nos correspondía...

El señor PRESIDENTE: No les corresponde.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Entonces anunciamos que volveremos a solicitar la comparecencia, con carácter urgente, del Director General de Aviación Civil en esta Comisión para contestar oralmente a todas las preguntas que al Grupo Parlamentario Popular se le ocurran y considere oportuno hacer, en el bien entendido, señor Presidente, de que una vez más queremos dejar constancia de nuestra expresa y formal protesta por cómo la Presidencia está llevando estas sesiones en la mañana de hoy.

El señor PRESIDENTE: La protesta figura en el acta, para lo cual doy instrucciones al señor Letrado que así lo haga constar. Solamente desearía hacerle constar a su señoría otra cuestión, y es que las preguntas, el Reglamento las prevé hacer solamente a los miembros del Gobierno, bien sea en trámite parlamentario de plenario, bien en trámite de Comisión. Es decir, la pregunta establece debate; y se diferencia claramente este trámite de las comparecencias, en las que no está previsto el debate, por la sencilla razón de que los Directores Generales u otras personas vinculadas con la Administración deben responder políticamente a sus Ministros, no a esta Cámara. A esta Cámara sólo responden políticamente los miembros del Gobierno. Por consiguiente, no hay debate, sólo hay información en el trámite parlamentario que nos ocupa. Lo digo a los efectos de clarificar la posición de esta Presidencia y para que también conste en el «Diario de Sesiones», y para que pueda servir de reflexión a su señoría, si es que esto sirve para algo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Presidente, esta señoría está harta de reflexionar sobre la mejor manera de poder llevarse bien con la Presidencia, pero veo que es prácticamente imposible, y reitero lo que he dicho antes. Una vez más estoy en total desacuerdo de cómo se están llevando las reuniones. Hago expresa constancia de nuestra protesta formal de cómo se están llevando las relaciones en esta Comisión por parte de la Presidencia. Me limito a entregar al señor Director General de Aviación Civil el orden del día, donde figuran, claramente, los puntos sobre los que deseamos ser informados, y reitero que procederemos de acuerdo con el Reglamento, como es habitual en nosotros, sin necesidad de que la Presidencia nos lo rescuerde permanentemente y más cuando lo recuerda, como en el caso anterior, citando artículos que no son precisamente los adecuados.

El señor PRESIDENTE: ¿Ha terminado?

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: De momento, sí, señor Presidente, salvo que por cuestiones vuelva a solicitar la palabra.

El señor PRESIDENTE: Bien. Muchas gracias.

El señor Director General tiene conocimiento del orden del día y, por consiguiente, es innecesario que se lo haga llegar, puesto que su obligación al venir aquí era conocer el orden del día.

Por parte del Grupo Socialista, el señoer Sáenz tiene la palabra.

El señor SAENZ LORENZO: Es para una cuestión de orden, señor Presidente. Por parte de nuestro Grupo estamos totalmente de acuerdo con la interpretación que hace el señor Presidente del Reglamento, pero sí que rogaría la máxima flexibilidad en su aplicación para que, efectivamente, no se dé lugar a una imagen falsa que parece que se está pretendiendo desde otros Grupos Parlamanterios, la imagen de que no se quiere que haya información. Yo creo que el Reglamento está muy claro y que la posición del Presidente está sustentada por los hábitos de funcionamiento de esta Comisión, pero pienso que la mayor flexibilidad posible para que nadie pueda interpretar lo que no se pretende sería positiva. Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Sáenz. Esta Presidencia será flexible, pero una cosa es la flexibilidad y otra la permisividad. Es decir, la flexibilidad dentro de los contenidos del Reglamento; no más allá de los contenidos del Reglamento.

Por parte del Grupo Parlamentario, ¿quién va a intervenir? ¿O es que no se desea intervenir?

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Solicitar que conteste, que nos informe.

El señor PRESIDENTE: Ya ha quedado enterada esta Presidencia y los señores Diputados. Muchas gracias.

¿Por parte del Grupo Parlamentario Vasco?

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Unicamente, señor Presidente, agradecer la presencia del señor Director General de Aviación Civil, y nada más. Espero que, efectivamente, con la información que se desprenderá del orden del día previsto será suficiente. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Echeberría. Por parte del Grupo Socialista, ¿alguna intervención, señor Sáenz?

El señor SAENZ LORENZO: Simplemente, quedamos a la espera de la información del señor Director General. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Sáenz.

Señor Director General, puede usted contestar en los términos que crea más conveniente la información que se le solicita.

El señor DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL (Tena López): Muchas gracias, señor Presidente. Con la venia de la Presidencia, el orden del día que ha llegado a mi poder en tiempo y forma tiene seis puntos. El primero de los cuales viene titulado «Situación actual del control de la circulación aérea en España, sus instalaciones, mantenimiento, dotación de personal, etcétera», y el segundo, «Seguridad aeroportuaria en España con especial énfasis en los aeropuertos denominados difíciles o críticos». Sobre estas dos cuestiones, así como la tercera y cuarta, «Grado de cumplimiento de las normas internacionales de la OACI» y «Estado de los trabajos de la Comisión de Investigación de Incidencias Aéreas» voy a informar globalmente para a continuación hacerlo sobre «Funcionamiento y expectativas de la Escuela Nacional de Aeronáutica», que es un tema que entiendo es separado de los anteriores, y sobre «Cualquier otro aspecto relacionado con la seguridad de circulación aérea en el territorio español», según lo entiende esta Dirección General y según le pueda ser solicitado si la Presidencia lo considera oportuno.

La Aviación Civil en España está estructurada (creo que con el permiso de la Presidencia conviene una rápida visión de cómo está estructurada) de forma que la extinta Subsecretaría de Aviación Civil quedó subsumida en la Secretaría General de Turismo. El Secretario General de Turismo tiene, pues, los poderes del antiguo Subsecretario de Aviación Civil y, por una Orden Ministerial de delegación, tiene delegación del Ministro en los asuntos que se refieren a Aviación Civil. Dependiendo de esta Secretaría General se encuentra la Dirección General de Aviación Civil y el organismo autónomo «Aeropuertos Nacionales», y fuera de ella se encuentra la Dirección General de Infraestructura del Transporte, que se ocupa de la construcción de la infraestructura aeroportuaria, instalaciones eléctricas y ayudas visuales, y el Instituto Nacional de Meteorología.

Las funciones de la Dirección General de Aviación Civil, de acuerdo con la legislación vigente, son las que correspondían a las dos extintas Direcciones Generales de Navegación Aérea y de Transporte Aéreo. La Dirección General de Aviación Civil tiene, pues, fundamentalmente una función normativa y de inspección sobre dos bases de las operaciones aéreas, que son el transporte aéreo comercial y no comercial y los aeropuertos. Desempeña una función operativa, que en otros países puede no desempeñar, en el campo del control de la circulación aérea; es decir, en este caso la Dirección General de Aviación Civil es a la vez organismo regulador y organismo que desarrolla esta función.

Las operaciones aéreas en España, de acuerdo con la legislación, están reglamentadas básicamente por la Ley de Navegación Aérea y por el Reglamento de Circulación Aérea y varias disposiciones concordantes de diversos órdenes, así como en función de la firma por España del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, por lo que establece este Convenio en lo referente a las normas y métodos recomendados por la citada organización de Aviación Civil Internacional.

El número de operaciones de vuelo que se realiza en España al año es algo superior al medio millón y se efectúan con total seguridad. Son muchas operaciones, pero son aproximadamente la mitad de las que, por ejemplo, realiza el país vecino, Francia, con un volumen controlado similar al español. A estos efectos, el espacio aéreo español está dividido en regiones de información de vuelo, zonas de terminales y zonas de control aeroportuarias.

El volumen de operaciones de vuelo que maneja cada dependencia de control, dando importancia a los centros de control de área y a los centros de aproximación — dentro de esto media un millón de operaciones—, es el siguiente: El centro de control de Madrid maneja unas 300.000 operaciones al año. El centro de control de Barcelona maneja unas 250.000 operaciones al año. El centro de control de Canarias maneja 140.000 operaciones al año. El centro de control de Sevilla maneja también unas 140.000 operaciones al año. El centro de control terminal de Palma de Mallorca maneja unas 130.000 operaciones al año. El centro de control terminal de Valencia maneja unas 65.000 operaciones al año, y el centro de control terminal de Zaragoza maneja unas 50.000 operaciones al año. La suma de estas operaciones es, evidentemente, superior a medio millón, lo cual se debe a que cada vuelo puede transcurrir por varios centros de control de ruta y, naturalmente, por centros de control terminal españoles a su salida y a su llegada, si es vuelo nacional, y a su salida o a su llegada, si es vuelo internacional.

La legislación española en materia de operaciones de vuelo es plenamente concordante con la legislación internacional. Las operaciones de vuelo vienen reglamentadas por el Libro VII del Reglamento de Circulación Aérea. El Libro VII del Reglamento de Circulación Aérea, al igual, ya digo, que la legsilación internacional, establece dos principios básicos relativos a la seguridad de las operaciones de vuelo: El primer principio es el de responsabilidad del explotador. El Reglamento español, al igual que el Anexo VI, exige que antes de cada vuelo el explotador tome las medidas oportunas para que no se inicie el vuelo, a menos que se haya cerciorado previamente, por todos los medios de que razonablemente pueda disponer, de que las instalaciones y servicios terrestres y marítimos disponibles y requeridos necesariamente durante ese vuelo para la seguridad del avión y protección de sus pasajeros son adecuados al tipo de operación, de acuerdo con el cual ha de realizarse el vuelo, y funcionan debidamente a este fin.

Paralela provisión existe una vez que se inicia el vuelo respecto del comandante de la aeronave, que debe en todo momento tomar las disposiciones necesarias, inluso el cese del vuelo, para la seguridad de la aeronave y sus pasajeros.

La legislación extranjera de países de tanto prestigio

internacional, como los Estados Unidos o Canadá, ha establecido clarísimamente estos principios, incluso en sus publicaciones aeronáuticas.

El AIP-Canadá publica la provisión correspondiente a la legislación canadiense sobre el uso de aeropuertos, y reza de la manera siguiente: El uso de cualquier aeródromo o aeropuerto para aterrizajes o despegues es prueba de la aceptación de la idoneidad de este aeropuerto para la operación deseada. Es ilegal, de acuerdo con la legislación canadiense y con el resto de la legislación internacional, cualquier operación en un aeropuerto que se pueda considerar inseguro.

En lo que se refiere a la responsabilidad del comandante y a las operaciones de control es, posiblemente, el AIP de los Estados Unidos el que señala clarísimamente esta repercusión de la legislación nacional e internacional para conocimiento de todos los usuarios del sistema, y reza de la manera siguiente: Una autorización publicada por el ATP será en función del tráfico conocido y de las condiciones físicas de los aeropuertos. La autorización ATP no es una autorización al piloto para desviarse de ninguna regla o de una altitud mínima, ni para conducir reglas inseguras de operación del avión. El piloto al mando, de acuerdo con la regulación federal de aviación civil 91.3.a), es responsable directamente del avión y es la autoridad final durante la operación del vuelo. Si el ATP da una autorización que obliga al piloto a desviarse de alguna regla o que, en la opinión del piloto, podría colocarle en una situación perjudicial, es la responsabilidad de éste requerir al ATP una enmienda a esta regla y no responsabilidad del ATP. Estos son los dos pilares de la seguridad de vuelo, por la sencilla razón de que resultaría imposible basar una seguridad de vuelo en los más de 150 países miembros de la organización de Aviación Civil Internacional en la mera técnica de instalaciones tanto de a bordo como en tierra. Es la prudencia en los procedimientos el primer pilar de la seguridad en vuelo.

¿Cuál es, entonces, la situación en la que nos encontramos en España con todas esas operaciones de vuelo que yo he citado, de las que hasta el momento no se conoce ninguna por la que se haya ocasionado el más mínimo accidente? Creo que es importante, para darse cuenta del ritmo que la Administración ha imprimido a la mejora de nuestros sistema de control, ver el cambio que ha habido en los últimos años en una situación que era de todas maneras segura en virtud de los principios que he dado anteriormente.

Veamos, en primer lugar, la cuestión operativa. En lo que al personal de control se refiere, el problema principal era numérico. La publicación en 1979 del Real Decreto 1698/1979, de 29 junio, que modificaba el Reglamento del Cuerpo especial de Controladores de la Circulación Aérea, estableciendo para el ingreso en el Cuerpo el requisito de estar en posesión del título de Diplomado universitario o equivalente y reduciendo a trece meses el período de prácticas de los nuevos funcionarios, tuvo como efecto, pura y simplemente, la parálisis del proceso de reclutamiento de nuevos controladores, ya que el citado Real Decreto de 1979 contradecía lo preceptuado en la Ley de creación del Cuerpo y hacía, por tanto, posible que prosperara la impugnación de cualquier convocatoria de pruebas de selección para ingreso en el Cuerpo. En esta situación, dichas pruebas no se celebraron hasta que la Ley fue modificada, perdiéndose con ello un tiempo precioso para la preparación de nuevas promociones, formadas en las modernas técnicas. En contraste con esta situación, en el espacio de poco más de dos años se ha dado salida a una promoción de nuevos controladores, está finalizando su período de práctica otra más, se encuentra en estos momentos en proceso de selección una tercera, lo que totaliza más de 180 nuevos controladores, que resuelven definitivamente el problema creado por el envejecimiento del cuerpo. El controlador español es un controlador que en estos momentos disfruta de condiciones de trabajo no sólo asimilables a las del resto de Europa, sino que, posiblemente, es el controlador de Europa que más margen tiene para futuras cargas del sistema, y está muy lejos del número de horas máximas de trabajo que debe realizar un controlador.

A este impulso básico para contar con el personal suplementario adecuado a las demandas de tráfico en los nuevos sistemas ha de añadirse otro relativo a la formación y evaluación permanente del controlador, muy importante para la seguridad del vuelo. La reglamentación internacional establece requisitos para la licencia del controlador paralelos en cierto modo a los correspondientes al piloto de transportes. Nuestro sistema de títulos y licencias, correspondiente en cierto modo al del Anexo I del Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, y nuestro Reglamento de Circulación Aérea no establecían, sin embargo, esta importante licencia del controlador, si bien el cuerpo de controladores la citaba; tampoco se llevaban a cabo con la regularidad necesaria los reconocimientos médicos que la legislación internacional exigía que pasaran los controladores, ni los sistemas periódicos de verificación de competencia que son sin embargo, de rigor para los pilotos de las empresas de transporte aéreo público. Este sistema de verificación de competencia, fundamental para garantizar el cumplimiento de los procedimientos, base a la seguridad, ha sido establecido tras un detenido estudio de las prácticas de los países más adelantados en esta materia y se está llevando a cabo.

Tampoco existía un procedimiento que garantizara la perfecta conexión entre los servicios técnicos y los operativos, tanto en el diseño de las instalaciones como en la comprensión de los problemas que día a día presentaba toda operación. Este sistema ha sido implantado y ha sido objeto de un concienzudo seguimiento que garantiza la incorporación definitiva de los controladores al quehacer diario, la mejora de todas las dependencias y la comprensión de su importancia por todos los implicados. Igualmente se ha establecido la obligación de dar cuenta de todo incidente, aunque no sea grave, que pueda ser objeto de estudio detallado para mejorar constantemente los procedimientos, el buen uso de los equipos e instalaciones y su disponibilidad. Este sistema de declaración detallada de incidentes de cualquier tipo ha producido

naturalmente un mayor número de casos a estudiar, número que precisamente por razones de rigor técnico del sistema de análisis y del inmediato curso práctico de las experiencias adquiridas ha originado actualmente un descenso drástico del número de casos producido, a pesar de que las tolerancias para declararlos eran, como se ha dicho, mucho más altas que en el pasado.

Capítulo aparte merece la participación del personal operativo en el proceso de automatización, participación activa en el sentido de que no consiste en el mero aprendizaje de unos manuales de funcionamiento de sistemas predeterminados sino en una acción que comienza en la fase de diseño y que presupone naturalmente la intervención de la industria nacional a la que me referiré más tarde. El éxito obtenido en este campo ha sido tal que algunos de nuestros controladores han sido llamados ultimamente a misiones de asistencia técnica temporal a otros países de la Organización de Aviación Civil Internacional principalmente en países iberoamericanos, con la importancia y el reconocimiento mundial que ello supone.

La formación «ab initio» y permanentemente en el campo de la automatización se une al empleo de los dos centros principales de enseñanza de la Dirección General: el centro de adiestramiento de Barajas y la escuela Nacional de Aeronáutica de Salamanca, para la formación de controladores, buscando con ello un mejor empleo de los recursos y algo tan importante como la familiarización del controlador con la labor del piloto. Esta tarea es algo totalmente nuevo en el campo de la formación del controlador en España y por eso requiere la introducción de ciertos cambios en la reglamentación que favorezca esta coordinación. El cuerpo de controladores ha recibido en la actual Administración un impulso que ha elevado sin duda alguna su nivel a cotas nunca anteriormente conocidas y que ha permitido por primera vez en la historia del control de la circulación aérea en España confiar a este cuerpo puestos de tanta importancia como el de jefe del servicio y la mayoría de los centros de control con resultados extraordinariamente prometedores.

Del mismo modo que me he referido al impulso que en el campo de las operaciones ha tenido la selección, formación y dotación de responsabilidades a las mujeres y hombres que forman el cuerpo de controladores, conviene analizar rápidamente cuál es el panorama con el que la Dirección General se encontró en el momento de su creación a finales de 1982 en el campo técnico. Los cuerpos de funcionarios en que se apoya el diseño, realización y mantenimiento de nuestras instalaciones de navegación y dependencias de control tenían en esas fechas muy serios problemas. Ninguno de los cuerpos de funcionarios, tanto ingenieros superiores como técnicos como especialistas-técnicos se había completado, y los dos últimos estaban apenas en el 50 por ciento de sus efectivos. Este personal funcionario estaba complementado por un número también escaso de personal contratado. En el plazo de dos años el volumen de proyectos a redactar y dirigir y el de instalaciones a mantener se ha multiplicado por cinco. Ello ha exigido no sólo un considerable aumento de la productividad sino también y sobre todo la formación y coordinación del personal, al tiempo que simultáneamente se iban completando las plantillas hasta el 100 por ciento en que nos encontraremos al finalizar la selección del personal técnico comprendido en la oferta de empleo público de 1985.

En el campo técnico el personal de la Administración aeronáutica ha tenido también que desarrollar un importantísimo papel para cumplir uno de los objetivos fundamentales del programa de equipamiento de la Dirección General de Aviación Civil, la máxima intervención de la industria española. Es obvio que el peso de la responsabilidad de un desarrollo nacional, con todos los riesgos que ello comporta, impone para el técnico una pesadísima carga que si se une a la multiplicación del esfuerzo para llegar a un increíble aumento de productividad, puede alcanzar los límites soportables por cualquier personal. Es claro que en esta circunstancia resulta mucho más sencillo para el técnico (y es humano que tienda a ello), propugnar por el uso de equipos ya probados y producidos en el extranjero. No es necesario que pongamos ejemplo alguno de este último caso, porque en el pasado ello ha sido la regla más que la excepción, y no sólo en aviación civil. Pero, para honra de los técnicos de nuestra aviación civil, el esfuerzo que exigía esta parcela de la actividad nacional y que sin duda había que efectuar ha sido efectuado, y puedo decir con admiración que nunca en más de veinte años de actividad profesional en España y en el extranjero he visto en parte alguna realizar un esfuerzo semejante al que he podido contemplar en España en los dos últimos años. Hay que tener en cuenta que a finales de 1982 el sistema de mantenimiento estaba basado en técnicas correctivas no preventivas, la instrumentación era escasa, los manuales de procedimientos técnicos y de calibración de las instalaciones apenas existían y la descentralización de la formación técnica permanente del personal para que llegara a todos los centros periféricos era incipiente.

En el campo de los proyectos no existía tampoco el concepto de programa de forma que varios proyectos concurrieran ordenadamente a un fin común. Los esfuerzos en este campo eran, por tanto, producto aleatorio de voluntades individuales a título personal y no esfuerzo planificador, dirigido y comprendido por todos. Un programa tan importante como el SACTA se encontraba preparado ya cuando se creo la Dirección General de Aviación Civil para un concurso internacional en el que la industria extranjera actuaría como contratista principal, dejando a la española simples subcontratos, a pesar de que esfuerzos aislados realizados casi contra corriente por una minoría habían demostrado la posibilidad de confiar a nuestra industria el papel de protagonista. Cuando hace unos días he podido contemplar por primera vez en nuestra historia un «stand» de la industria española mostrando un puesto del control automatizado del plan SACTA que nada tenía que envidiar a los presentados por otros países de tecnología avanzada, un radar secundario de diseño español, todo ello sin pagar una

peseta de «royaltíes», debo confesar que a la emoción y al orgullo de ver esta muestra del quehacer español junto al pabellón nacional se ha sumado un punto de indignación al preguntarme por qué esto no se hizo antes.

El avance de nuestro sistema de control se observa no sólo a través del plan SACTA, sino también analizando los demás programas que concurren a dotar a nuestro país de una infraestructura de instalaciones que ha sido ya objeto de favorables comentarios en un reciente informe del Parlamento europeo sobre la seguridad de la navegación aérea en Europa. Baste para ello una muestra, y es la de la cobertura radar. En diciembre de 1962, la aviación civil española no disponía de ningún radar de ruta propio, caso único en Europa occidental. En cuanto a los radares de aproximación, sólo se había instalado uno nuevo en casi diez años. Hoy, poco más de dos años después, los aeropuertos de Madrid-Barajas y de Palma de Mallorca cuentan con instalaciones de radar de aproximación doble, todos los radares de aproximación existentes están siendo renovados y varios aeropuertos que nunca han dispuesto de este tipo de radar lo tendrán en los dos años próximos.

En cuanto a los radares de ruta, hay cuatro nuevos en servicio y cuatro más en instalación. Tanto los radares de ruta como los de aproximación han sido o están siendo instalados por la industria española que fabrica con patente propia los secundarios y con licencia los primarios. Si se tiene en cuenta que en el mundo el plazo normal para instalar un radar es de tres años y que varios de los nuevos en España lo han sido en menos de dos años, podemos hacernos una idea del esfuerzo realizado. Idéntico esfuerzo ha sido llevado a cabo en el campo de la presentación al controlador de los datos-radar. El desarrollo de las nuevas pantallas de presentación digital del sistema NASA americano llevó a la Administración y a la industria norteamericana casi diez años de esfuerzos. Justo es decir que muchos problemas técnicos han sido resueltos en la década de los setenta, pero, con todo, el esfuerzo realizado por la Administración y la industria española en este campo ha sido también increíble y hoy contamos en España con varios tipos de control de datos-radar de proyecto español y de calidad totalmente comparable a las que se pueden ver en cualquier centro de control del mundo. A finales de 1982 ninguna torre de control española disponía de datos-radar, hoy se han finalizado las instalaciones necesarias para dotar de datos-radar a las torres de los aeropuertos más importantes y en un futuro próximo a los aeropuertos de tipo medio.

En resumen, y a reserva de proporcionar detalles adicionales que sean necesarios para confirmarlo, puede decirse que el esfuerzo realizado por la Administración en materia de técnica de aviación civil en los dos últimos años ha sido de tal naturaleza que nunca, en la relativamente corta existencia de las técnicas de control de tráfico aéreo civil en España, se había realizado progreso parecido, y cuando haya sido plenamente asimilado por el notable número de nuevos técnicos que se vienen incorporando a nuestra Aviación Civil quedará un sustrato que garantizará a nuestro país por muchos años un puesto de liderazgo en este campo dentro de los grupos más avanzados.

Me queda por citar un punto del que se ha hablado últimamente con relativa frecuencia, y es el referente a los llamados fallos de las instalaciones. Las instalaciones españolas, como las de cualquier sitio, están sometidas a los avatares propios de la vida de una instalación. La tasa de fallos de nuestras instalaciones es igual o inferior a la de los países más avanzados de Europa.

Para terminar con este tema, que lo único que ha ocasionado en el mes de abril pasado ha sido la pérdida de 40.000 pasajeros a la compañía Iberia, voy a citar el resultado de una estadística que hemos efectuado al azar, de los «notans» publicados por Francia, el Reino Unido y Alemania entre el 21 de mayo y el 10 de junio de 1985. Se publica un «notan» cuando un fallo de una instalación es de importancia; es decir, la mayoría de los fallos de las instalaciones, una línea que se oye mal, etcétera, no son, en absoluto, objeto de «notan».

Entre dichas fechas, en Francia (y voy a citar únicamente las ayudas principales) ha habido tres localizadores ILS fuera de servicio, cuatro sendas de planeo fuera de servicio, 17 bores fuera de servicio y cinco NMB fuera de servicio. En Alemania, nueve ILS completos fuera de servicio, 15 localizadores fuera de servicio, 17 sendas de planeo fuera de servicio, cinco bores fuera de servicio, cuatro DM fuera de servicio y cinco NMB fuera de servicio, con «notan». En el Reino Unido, cuatro ILS completos fuera de servicio (y estoy refiriéndome a un período de poco más de veinte días de primavera), seis localizadores ILS fuera de servicio, ocho trayectorias de planeo fuera de servicio, 24 bores fuera de servicio, 16 DM fuera de servicio, nueve NMB fuera de servicio, así como un radar completo fuera de servicio en Francia y dos radares completos fuera de servicio en Alemania.

Esto es totalmente normal, y el achacar una pretendida inseguridad a este tipo de sucesos, es, pura y simplemente, terrorismo. Estos sucesos son absolutamente normales...

El señor PRESIDENTE: Por favor, señor Director General, le agradecería que moderara sus palabras, sobre todo porque las personas que tal vez puedan sentirse afectadas por ellas no están en estos momentos en situación de defenderse.

El señor DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL (Tena López): No, perdón, creo que se me ha interpretado mal. Quiero decir que el pretender que estos datos del Reino Unido, Francia y Alemania dieran lugar a inseguridad, el decirlo, el publicarlo, referente a estas estadísticas que yo he leído, sería terrorismo. No me he referido, en absoluto, a ninguna persona viviente, porque tales afirmaciones, afortunadamente, no han sido hechas por nadie.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias por la aclaración.

El señor DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL (Tena López): La Aviación Civil Internacional, como he dicho, está basada en esos pilares y está sujeta a estos avatares.

De los accidentes o incidentes que han podido suceder en España, no existe constancia, ni, evidentemente, puede existir, porque, como he explicado, el progreso que han tenido nuestras instalaciones y nuestros controladores ha sido continuo en los últimos años, no puede existir debido al control de la circulación aérea.

Voy a referirme, a continuación, a la Escuela Nacional de Aeronáutica. La Escuela Nacional de Aeronáutica es un centro creado en 1974 y adscrito a la Subsecretaría de Aviación Civil, y hoy a la Dirección General de Aviación Civil. La Escuela Nacional de Aeronáutica dispone de un área de vuelo y de unas instalaciones únicas en Europa. Una pista asfaltada de 2.500 metros de longitud, un área reservada, la R-12, que se extiende desde Benavente, en la provincia de Zamora, hasta las estribaciones del Sistema Central, al oeste la frontera con Portugal y al este el meridiano que pasa por la vertical de Avila. Cuenta para realizar sus ejercicios con una flota de 44 naves de ala fija y dos helicópteros. *(El señor Director General da lectura a un documento en el que se especifican diversos datos técnicos en relación con el tema tratado.)* Su plantilla total es de 189 personas, de las que 30 son profesores de vuelo, 11 pilotos de transporte de línea aérea y 19 de comerciales de primera clase, 28 mecánicos de mantenimiento de aviones, nueve técnicos de mantenimiento de instalaciones y seis titulados superiores. Su director es un funcionario del cuerpo de auxiliares de aeropuerto, a la vez piloto de transporte de línea aérea y con gran experiencia en reactores. Actualmente se encuentran en la ENA las promociones séptima, octava y novena, habiéndose entregado los diplomas a la sexta el día 7 de junio de 1985 a un total de 39 alumnos, y acaban de convocarse unas pruebas para seleccionar 25 alumnos más. La promoción octava está realizando el curso básico de vuelo y la novena la componen 25 alumnos, uno de los cuales ha sido enviado por la Organización de Aviación Civil Internacional. El empleo de todos esos medios y de todos los edificios de que dispone la Escuela Nacional de Aeronáutica se justifica únicamente cuando se considera que toda Dirección General de Aviación Civil debe contar con una unidad de vuelo, y ello no sólo para producir títulos de pilotos, sino porque el vuelo es algo vivo y la Dirección General de Aviación Civil tiene la responsabilidad no sólo de vigilar las operaciones, sino de vigilar la aeronavegabilidad de las aeronaves y, por consiguiente, mal se puede vigilar la aeronavegabilidad de las aeronaves si los ingenieros y los pilotos de la Dirección General no disponen de aviones que, en la práctica, puedan observar y más si se trata de aviones de producción nacional.

La Escuela Nacional de Aeronáutica es, además, un centro que debe ser usado, y ha sido usado, por otros funcionarios de la Dirección General que tienen el título de piloto, como los oficiales de aeropuerto, o que no lo tienen, o a veces lo tienen, como los controladores pero que, en todo caso, deben conocer perfectamente cómo se realizan las operaciones de vuelo.

Además de eso, la Escuela Nacional de Aeronáutica tiene que producir otro tipo de formaciones, es decir, tiene que servir para realizar las pruebas para el otorgamiento de las licencias correspondientes a personal vario, como son los mecánicos de vuelo y de tierra, los radiotelefonistas, o incluso los tripulantes de cabina de pasajeros, conocidos como azafatas o auxiliares de vuelo, que tienen una función importantísima en seguridad, como lo ha demostrado el análisis de todos los accidentes en los cuales ha existido incendio o amerizaje.

La Escuela Nacional de Aeronáutica está, además, realizando tareas en las cuales se conjuga, a la vez, la necesidad de realizar horas de vuelo, que tienen sus profesores y alumnos, con labores que auxilian a órganos del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, como es la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones, cuyo transporte de correspondencia express se realiza por la Escuela Nacional de Aeronáutica, amortizándose, de esta manera, unos gastos que, de otra forma, recaerían, a la vez, sobre Correos, para realizar estos vuelos, y sobre la Escuela Nacional de Aeronáutica si tuviera que hacerlos por la única razón del entrenamiento.

La Escuela Nacional de Aeronáutica (y todo esto que estoy citando son actividades nuevas) ha realizado últimamente múltiples cursos especiales, como, por ejemplo, el de Inspectores de Mercancías Peligrosas de Derecho Internacional, el de Inspectores de Operaciones, el de Médicos examinadores aéreos, y tiene en proyecto otros muchos cursos y simposium que le han dado un crédito internacional. Ha sido visitada por múltiples Direcciones Generales de Aviación Civil, por el Presidente de la OACI, por su Secretario General y por otros muchos organismos europeos e internacionales.

La Escuela Nacional de Aeronáutica es, por tanto, un centro ideal que está funcionando a pleno rendimiento y que tiene, en este momento, las mejores expectativas de aprovechamiento y de desarrollo de toda su historia.

Finalmente, en el capítulo de otras cuestiones que puedan referirse a la navegación aérea, quiero citar el importante desarrollo que se ha llevado a cabo en la sistematización del capítulo más importante del mantenimiento de la operatividad de las instalaciones. Este capítulo no es otro que el de la verificación de ayudas a la navegación aérea. Estas ayudas funcionan por razón de los equipos que existen en tierra y en muchísimos casos por razón de los equipos que existen a bordo. Eurocontrol ha difundido hace muy pocos días a sus países miembros y asociados una circular de información aeronáutica, después de haberse realizado una campaña de medidas, en el campo de radar secundario, el radar SSR. La campaña de verificaciones y medidas ha podido comprobar fuera de España —se ha realizado principalmente en aeropuertos del centro de Europa, uno de ellos Amsterdam— que existe un gran número de aeronaves de las flotas comerciales cuyos transpondeadores SSR de a bordo eran defectuosos y, por tanto, las pérdidas de información que existían en muchos casos, o los códigos erroneos

que podían llegar a los diversos centros de control eran debidos a equipos de a bordo que no habían sido debidamente revisados.

Los medios técnicos con los que se desenvuelve la aviación civil son sumamente sofisticados y tienen, en muchos casos, dificultades inherentes de diseño. Es decir, que sólo una operación adecuada de estos medios puede dar la seguridad. Por ejemplo, el radar secundario SSR tiene catalogados del orden de una docena de problemas sintomáticos del sistema, es decir, que cualquier sistema radar secundario que se encuentre perfectamente tiene, por definición, problemas técnicos con los cuales hay que vivir hasta que el radar secundario SSR sea sustituido por la baliza-radar conocida como modo S. Igualmente sucede con sistemas como el ILS. Los sistemas ILS son verificados en España con arreglo a las técnicas más rigurosas de verificación de ayudas a la navegación aérea y que como son ayudas radioeléctricas, naturalmente, emiten hasta el infinito. Es decir, que depende de la sensibilidad del receptor únicamente la posibilidad de coger un ILS a mucha más distancia de la que está definida para su empleo operacional. Naturalmente a nadie que esté en sus cabales se le ocurre utilizar un ILS fuera de la zona de empleo operacional, porque es ilegal. Los ILS están pefectamente calibrados por el escuadrón 401, que hace para cada uno de ellos un informe detallado, y la Dirección General de Aviación Civil en su empeño en vigilar el campo más susceptible de presentar pequeñas deficiencias y fallos o simplemente campo en el cual nunca se puede decir que se ha hecho suficiente, en el campo de las operaciones de vuelo, ha difundido circulares o escritos para recordar cuáles son las zonas de operación de un ILS. Los ILS estaban ahí desde hacía muchísimos años, y lo único que se ha hecho nuevo ha sido difundir una circular sobre cuál es la operación que debe hacerse, cosas que se supone que sabe todo comandante, pero que no está nunca mal recordar y ponerlo por escrito. Estos puntos de las operaciones de vuelo son fundamentales. La seguridad de las operaciones de vuelo, como he dicho, no han sido en los últimos años, desde todo el período de existencia de la Dirección General de Aviciación Civil, comprometida en ningún momento por razón del Control de la circulación aérea, por razón de una de sus «patas», de sus pies, ni por razón de los aeropuertos, que, como he dicho, están adecuados al tipo de operaciones que se desarrollan en ellos, como muy bien ha expresado un reciente informe del Senado, y también del Congreso de los Diputados en cierta manera.

No puedo decir lo mismo de las operaciones de vuelo. Es decir, la Dirección General de Aviación Civil no puede decir que no haya podido haberse comprometido la seguridad por razón de las operaciones de vuelo. De hecho el informe realizado sobre uno de los accidentes ocurridos en noviembre de 1983 muestra claramente cuál es la incidencia de las operaciones de vuelo. Los demás están sujetos, por un lado, al secreto del sumario y, por otro, a la discreción de la investigación. Las investigaciones de accidentes e incidentes se realizan en España con arreglo a un Decreto del año 1974 que somete a ambas a la comisión de accidentes de aviación civil; comisión que tiene ramas para los accidentes y ramas para los incidentes. Cualquier incidente se investiga con el mismo rigor que cualquier accidente y, naturalmente, eso comporta una profundidad, con el único objetivo de establecer reglar que mejoren en el futuro la seguridad. Los objetivos de otro tipo, es decir, los objetivos de tipo puramente disciplinario, el orden del personal, los objetivos de tipo sancionador contemplados en la Ley de Navegación Aérea, o incluso el tanto de cuenta correspondiente que debe pasarse a la justicia cuando se encuentra, como se ha encontrado en algún caso, ya que puede existir una vulneración de la legislación penal, no tienen cabida en la comisión de accidentes de aviación civil ni en el estudio de investigación de accidentes e incidentes.

En cuanto a los aeropuertos llamados «difíciles», no existen aeropuertos «difíciles» en España. Por supuesto, no existen aeropuertos peligrosos legalmente en ninguna parte del mundo, porque las operaciones que se realizaran no serían legales, pero sí existen aeropuertos más difíciles; por ejemplo, en el mundo de los pilotos es muy conocido el que se encuentra en el aeropuerto de Nueva York, o también es muy conocido el aeropuerto de Hong Kong, que tiene dificultades de operación que obligan a reproducir sus condiciones en los simuladores. Tampoco es cierto, para disipar una cuestión que tal vez con más frecuencia de la debida ha salido en medios de comunicación, que las reglas emanadas de la Organización de Aviación Civil Internacional en forma de normas y métodos recomendados sean mínimas. No son mínimas en absoluto. Voy a leer en este momento, como un mero ejemplo, las diferencias entre la reglamentación francesa, una de las más rigurosas de Europa, y el Anexo 14 de OACI, que figura en AGA-007 del AIP francés. La reglamentación francesa, dice el AGA, no prescribe, como OACI, la superficie interior de aproximación ni la superficie interior de transición, ni la superficie de aterrizaje interrumpido. La reglamentación francesa prevé marcas de zonas de contacto únicamente para las pistas de aproximación de precisión, de categoría 2 y 3. La reglamentación francesa no exige 900 metros para el sistema de aproximación de categoría 2, sólo exige 420 metros. La reglamentación francesa no contempla la puesta sistemática en servicio de dispositivos luminosos de aproximación en las pistas para aproximación de precisión de categoría 2. La reglamentación francesa no permite la puesta sistemática en servicio de indicadores visuales dependientes de aproximación, VASIS. La reglamentación francesa no contempla la instalación sistemática de luces de contacto en las pistas para aproximación de categoría 2. La reglamentación francesa no prevé la instalación sistemática de luces de eje de pista de rodadura destinadas a las pistas para ser utilizadas con alcance visual inferior a 400 metros. La reglamentación francesa no contempla la instalación sistemática de barras de parada en pistas de aproximación de precisión ni siquiera de categoría 3. La reglamentación española contempla todas estas obligaciones.

Creo que no existe necesidad de dar más datos sobre la

absoluta seguridad de nuestro sistema de control de la circulación aérea y de nuestros aeropuertos, que ha quedado demostrada por la teoría y por la práctica.

El señor PRESIDENTE: En el supuesto de que hubiese quedado alguna pregunta sin contestar por parte del Director General, vamos a dar un turno de cinco minutos para que se formulen las preguntas que al respecto hayan podido considerarse como vacías dentro de la información facilitada por el Director General.

¿Por parte del Grupo Parlamentario Popular se desea hacer uso de este turno de intervención?

El señor Trillo tiene la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿Cuántos minutos ha dicho, señor Presidente?

El señor PRESIDENTE: Cinco.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿Cinco minutos? Pues en cinco minutos yo creo que nuestro Grupo lo que tendría que hacer es ovacionar al Director General por lo que nos ha contado, puesto que da la sensación de que todo está maravillosamente bien.

Le adelanto ya que, de acuerdo con el artículo 189 del Reglamento, dado que la solicitud era de la Presidencia, solicitaremos la comparecencia para respuestas orales en Comisión del Ministro, Subsecretario o Secretario de Estado, tal como dice dicho artículo, para que responda oralmente a todas las preguntas que en cinco minutos no se pueden hacer.

Sin embargo, a título de ejemplo, me voy a permitir hacer algunos comentarios...

El señor PRESIDENTE: Preguntas, por favor. Ha tenido S. S. ocasión de formular ampliamente preguntas y consideraciones en el primer turno, y S. S. no ha querido hacer uso de ello.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Le voy a hacer dos o tres nada más.

El señor PRESIDENTE: Muy bien. Muchas gracias. Tiene usted la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: El punto 4 del orden del día dice «Estado de los trabajos de la Comisión de Investigación de incidencias aéreas». El señor Director General se ha limitado a decirnos que trabajan mucho. No nos ha dicho el estado de los trabajos. Nos gustaría saber cómo se van resolviendo los incidentes producidos en los años 1983 y 1984, que, dicho sea de paso, no se van reduciendo, sino aumentando, tal como dice el documento que tengo en mi poder, de la Dirección General de Aviación Civil, Ministerio de Transportes, Servicio de Control de la Circulación Aérea, referido a estudios sobre incidentes ATS año 1983, donde, en su página tercera, dice textualmente: «Existe una tendencia creciente, ya que de 134 incidentes en 1980 se ha pasado a 160 en 1983». Tengo en mi poder también la de 1984, donde el número de incidentes pasa a 206.

Dado que los incidentes, según ha dicho el Director General, no son accidentes, como todos sabemos, sin embargo, sí pueden servir para evitar accidentes, me gustaría saber en qué estado están los trabajos de resolución de esos incidentes, a efectos de conocer en qué plazo, más o menos, se podría llegar, por un lado, a reducir el número de incidentes, es decir, posibles accidentes, y, por otro, a tomar las medidas necesarias para evitar que éstos se produzcan en el futuro.

También nos gustaría conocer, puesto que no lo ha dicho el señor Director General, algunas cosas sobre la Escuela Nacional de Aeronáutica, que, naturalmente, ofrecen cierta alarma en nuestro Grupo Parlamentario. ¿Cuál es la razón por la que se ha creado un centro de reconocimiento médico para personal de vuelo en Salamanca, cuando funciona desde hace ya largos años el Centro de Investigación de Medicina Aeronáutica (CIMA) en Madrid, según nuestra opinión, con toda eficacia y necesitando una mayor dotación económica para ampliar sus investigaciones y estudios? ¿Dónde se han formado los médicos de ese Centro de Salamanca? ¿Cuánto ha costado ese Centro?

¿El señor Director General cree lógico que el Servicio Aéreo Postal lo realice en España una escuela de aviación y sean alumnos los que vuelen esos aviones, cuando en otros países del mundo transportar correo es un motivo de orgullo, como en el caso de Air France, British Airways, Scandinavian Air Lines, etcétera?

¿Es cierto que la Escuela Nacional de Aeronáutica proyecta adquirir uno o más aviones reactores? ¿Cuál es la finalidad, toda vez que los alumnos, cuando lleguen a las compañías, tendrán necesariamente que hacer un curso de adaptaciones de nuevo avión, lo tengan ya o no? Si le parece lógico, señor Director General, que sea una escuela la encargada de una misión tan especializada e importante como la calibración de ayudas a la navegación aérea, hecho, en nuestra opinión, sin precedentes en el mundo. En este mismo sentido, nos gustaría conocer hasta qué nivel están calibrados los radares de ACC, control de ruta de Madrid, y cuál es la razón por la que están solamente calibrados a ese nivel, cuando el señor Director General conoce el techo obligado de calibración de los radares de ruta.

¿Es cierto que ninguna autoridad de ningún aeropuerto puede emitir un «notan», cualquiera que sea la causa, por muy importante que ella sea, que lo requiera si no es con la expresa autorización del señor Director General de Aviación Civil? Si no es cierto, rogaría este Diputado que se le enviara cualquier nota firmada por otra autoridad distinta en los dos últimos meses. Si es cierto lo anterior, ¿considera el señor Director General como un grave peligro para la seguridad lo que ocurrió en enero en el aeropuerto de Tenerife-sur, cuando el señor Director General se negó a que se cerrara al tráfico dicho aeropuerto, existiendo una gran turbulencia, fuerte viento y, además, una falta de anemómetro en dicho aeropuerto?

¿Es cierto que la renovación de licencias a todo el per-

sonal de vuelo y controladores está sufriendo notables retrasos porque el señor Director General ha de firmarlas todas ellas personalmente?

Un tema que produce cierta curiosidad en nuestro Grupo...

El señor PRESIDENTE: Abrevie, por favor, que se le está agotando el tiempo. Ya han pasado los cinco minutos.

El señor TRILLO Y LOPEZ MANCISIDOR: Sí. Para todo lo que no pueda cubrir en los cinco minutos o en los minutos que me dé la Presidencia, ya le he anunciado a la Presidencia que se procederá a hacer las correspondientes preguntas orales con respuesta en Comisión.

El señor PRESIDENTE: Este es un derecho que esta Presidencia no va a negar a S. S., como usted puede comprender.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Cuando la Presidencia considere oportuno que termine, yo termino y sigo preguntando oralmente en otras sesiones.

El señor PRESIDENTE: En este caso, han terminado los cinco minutos.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: No. Ha terminado mi tiempo, pero no los cinco minutos, porque no han pasado, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Han pasado los cinco minutos.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Pues igual que en el tema del Reglamento, su reloj va mal.

El señor PRESIDENTE: ¿Hay alguna otra pregunta concreta que S. S. desee formular, por favor, sin ir a tanto detalle, porque presumo que el señor Director General tendrá que acudir a una contestación por escrito para poder informar a S. S., pues no conocerá todos los detalles de las preguntas.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Bien, una pregunta curiosa.

El señor PRESIDENTE: Adelante, pero sea breve.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: El señor Director General ha repetido reiteradas veces que es piloto, y quiero recordar que nos dijo que tenía una licencia de las elevadas. Me agradaría saber dónde realiza las horas de vuelo reglamentarias para mantener su licencia en vigor y con cargo a qué departamento.

El señor PRESIDENTE: Esta es una pregunta impertinente que no viene al caso, porque el señor Director General no está aquí en calidad de piloto. En todo caso, ello forma parte de sus aptitudes personales, figura en su «curriculum», pero no desde luego en su condición de Director General.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Otra pregunta que la Presidencia considerará pertinente.

El señor PRESIDENTE: Adelante.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Los ingresos relativos a tarifas de sobrevuelo, «Eurocontrol», ¿por dónde llegan? ¿Dónde se acumulan? ¿A dónde se trasladan y con qué fines? Y, finalmente, ¿conoce «Eurocontrol», señor Director General, la utilización de los radares militares españoles como sistema de cobertura donde no llegan los radares civiles? Y en ese caso concreto, ¿conoce el señor Director General —estoy seguro de que sí, puesto que es un encargo de fecha 13 de mayo hecho por él mismo— el informe sobre la evaluación realizada de los radares de ruta de Villatobas, Hinojes y Barbanza, elaborado por tres técnicos de su Departamento, cuyos nombres son Manuel Ovejero, Teodoro Jiménez y Ramón Moya, ingeniero de telecomunicación, técnico aeronáutico y controlador de área? Se dice textualmente: Por ejemplo, radar de Hinojes: «Resulta obvio lo peligroso de este tipo de operación, por lo que el uso del radar en estas condiciones resulta cuando menos cuestionable». Radar de Villatobas: «Por lo anteriormente descrito, este radar no resulta recomendable ni para separaciones ni para información». Radar de Barbanza (desgraciadamente el radar que utiliza este Diputado con cierta frecuencia cuando va a Santiago): «Por lo anteriormente descrito, las presentaciones de datos de radar de Barbanza no permiten la suficiente fiabilidad para ser utilizado para proporcionar separaciones radar». Firmados todos ellos, naturalmente, por el jefe de operaciones y por el jefe de la oficina técnica de su Dirección General.

Y la última pregunta por ahora. En cuanto a «Eurocontrol» se refiere, si la respuesta es afirmativa, respecto de la utilización de los radares militares, sin duda «Eurocontrol» conocerá también las zonas de sombra, lo cual quiere decir que su Departamento ha comunicado al extranjero secretos que afectan a la defensa de España. ¿Ha sido la Dirección General autorizada para hacerlo? ¿Conoce el Ministerio de Defensa?...

El señor PRESIDENTE: Por favor, señor Diputado, me parece que la última parte de la pregunta no es pertinente, entre otras razones, porque usted mismo ha señalado claramente las diferencias que hay entre la cobertura de radares de la aviación civil y la cobertura de radares militares. Las zonas de sombra que puedan afectar a la Defensa no están integradas en la cobertura que puedan hacer los radares de la Dirección General de Aviación Civil.

Por favor, le ruego que sea usted un poco más realista, por no decir otra cosa, en lo que se refiere a las preguntas que usted lleva formulando al señor Director General.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Precisa-

mente porque soy realista, señor Presidente, esa es mi pregunta: Si conoce «Eurocontrol» la utilización de los radares militares españoles como sistema de cobertura, y si es así conocerá sus zonas de sombra, como es obligatorio.

El señor PRESIDENTE: Esta no es una pregunta pertinente, me parece.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Bien, señor Presidente, tengo así como media hora más de preguntas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, podrá usted formularlas en otra ocasión, ya que ha perdido la oportunidad de hacerlo al comienzo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: No la he perdido, se me ha negado.

El señor PRESIDENTE: No, señor Diputado, usted tenía la posibilidad de iniciar la intervención con las preguntas que hubiesen podido ceñir la intervención del señor Director General, y S. S. no ha querido hacer uso de este derecho que le confiere el Reglamento.

¿Algún otro Grupo Parlamentario desea intervenir? *(Pausa.)* En este caso, señor Director General, tiene usted la palabra. Es costumbre en la tramitación de esta Comisión que cuando hay preguntas muy detalladas, en vez de ser evitadas o interrumpidas por esta Presidencia se ruega a las personas que comparecen que informen de su contenido posteriormente por escrito, para facilitar la información a los señores Diputados, sin que ello impida el que el resto de las preguntas puedan ser contestadas a su buen juicio y criterio. El señor Director General tiene la palabra.

El señor DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL (Tena López): Muchas gracias, señor Presidente, con mucho gusto trataré de contestar, dentro de los datos que tengo aquí presentes o de los que me acuerdo de memoria.

En lo referente al punto sobre el estado de lo que se llaman incidencias aéreas en el orden del día, la Comisión de Incidencias Aéreas no existe. Como he dicho claramente, lo único que exite es la Comisión de Accidentes de Aviación Civil. Los incidentes —que están definidos por el Decreto vigente— se tratan con el mismo rigor que los accidentes, con segunda prioridad, porque primero se esclarecen los accidentes, y naturalmente se investigan a fondo.

¿Qué es lo que se define como incidencias? Un enorme cúmulo de cosas, o sea, una incidencia aérea, por ejemplo, puede ser un mal aterrizaje; una incidencia aérea puede ser un mal uso de una ayuda; una incidencia aérea puede ser un avión de aviación general que se introduzca en la zona de control de un aeropuerto; una incidencia aérea puede ser un avión militar que se aproxima a un avión civil. Todo eso son incidencias aéreas. Lo que se ha aumentado, como he explicado claramente, ha sido el rigor con que se estudian estas incidencias y la tolerancia para definir incidencias. En otras palabras, lo que antes no se estudiaba en absoluto ahora se estudia. Se estudian más cosas de muchos tipos. No hay en absoluto ninguna elevación del número de incidencias que se refieren pura y simplemente a ATS (Servicios de Tránsito Aéreo), en el sentido de que puedan afectar a la seguridad. Al contrario, eso está disminuyendo.

Los informes que se han citado del Servicio de Control de la Circulación Aérea son perfectamente conocidos y, naturalmente, comoquiera que de las incidencias producidas en 1984 la Comisión de Accidentes ha investigado hasta ahora unas 50 de todo tipo —quedan bastantes por investigar—, no existen en absoluto estadísticas. Sí ha existido —y en su día se ha dirigido un oficio al Estado Mayor del Aire— preocupación por el número creciente de incidentes ATS con aeronaves militares, que no forzosamente tienen que ser españolas. Se han tomado las medidas adecuadas, se ha reunido una Comisión «ad hoc» creada por los Ministerios de Defensa y de Transportes, y se está estudiando. De forma que no existe ningún punto oculto, ni misterioso, ni inquietante, en los accidentes aéreos, ATS o no ATS.

En cuanto al reconocimiento médico del personal de Aviación Civil, con arreglo a la legislación vigente de España, se hace con las normas de Aviación Civil. Existen muchos médicos y gabinetes habilitados en España para realizar estos reconocimientos, militares y no militares. Existe CIMA, existe en Las Palmas la Policlínica Militar de Las Palmas, y existen del orden de 15 gabinetes médicos, hospitales, civiles en mayor número, que tienen el correspondiente reconocimiento. El reconocimiento lo da Aviación Civil, tanto para los gabinetes militares que trabajan para Aviación Civil como para otro personal, y naturalmente nada más lógico que los alumnos y profesores de la ENA realicen el reconocimiento en la ENA y que Aviación Civil disponga de un gabinete central para la infinidad de estudios que tienen que realizarse sobre la importantísima cuestión médica y que afectan de una forma importante a las operaciones de vuelo.

A continuación existe una afirmación de la que parece deducirse que el servicio postal lo realizan alumnos de la Escuela Nacional de Aeronáutica. He explicado que no son únicamente alumnos; son también y sobre todo profesores, y ello por una razón muy sencilla: porque se ha demostrado, en el estudio de los accidentes ocurridos en las diversas Escuelas del mundo, que el profesor tiene que volar. El profesor que vuela continuamente con el alumno, sometido a la tensión y a la vigilancia del alumno, que no lleva directamente los mandos, sino que corrige lo que hace el alumno, si no realiza vuelos directamente, sufre una cierta pérdida de condiciones. Pérdida de condiciones que no repercuten en su licencia, pero sí pueden repercutir en la seguridad. Nada más lógico que los profesores, y naturalmente cuando es posible los alumnos, hagan estos vuelos, entre otras cosas para fomentar el uso de las aeronaves españolas. El primer uso civil en España de aeronaves 212, de las que va a haber

más de cuarenta porque se acaban de vender seis más a los Estados Unidos en el Salón Aeronáutico de Le Bourget, lo ha hecho Correos, para, en cierto modo, congoja nuestra, porque podrían existir muchos más servicios realizados con aeronaves españolas, de manera que para la difusión de los certificados, tanto de alumnos como de profesores y para la práctica del vuelo, es muy conveniente y muy económico que se realicen. Y Air France, que se ha citado, no realiza ningún servicio postal, lo realiza una compañía que se llama Aeropostal. Iberia en su día realizaba en la Escuela el transporte de paquetería, y es una costumbre de muchas Escuelas del mundo para amortizar gastos realizar transportes de esta clase que no comportan ningún tipo de riesgo, y que sirven para economizar y mantener la aptitud del personal.

Como he dicho antes, la calibración de ayudas a la navegación aérea se realiza por la Dirección General de Aviación Civil. Existe una unidad administrativa en la Dirección General de Aviación Civil que no es la Escuela Nacional de Aeronáutica, que se encarga de la calibración y comprobación de ayudas a la navegación aérea. Los medios de vuelo que se utilizan son medios de vuelo principalmente del 401 Escuadrón. Hay que distinguir entre comprobación, calibración y vigilancia. Las normas establecidas por primera vez por esta Administración de calibración y comprobación de ayudas, porque antes no existían escritas, especifican con arreglo a los criterios más modernos la frecuencia con que deben calibrarse todo tipo de ayudas, incluso ayudas que antes no se calibraban por falta de disponibilidad de aeronaves, y por supuesto no existía una acción de patrulla, una acción de verificación continua.

Esta acción la pueden realizar perfectamente las unidades de vuelo de la Dirección General de Aviación Civil, dejando las calibraciones difíciles para los medios sofisticados de que dispone el 401 Escuadrón. No existe ningún problema, más bien existe una complementariedad, porque, como he dicho, con las frecuencias que están especificadas no existe un número suficiente de horas disponibles para que eso pueda ser realizado únicamente por el 401 Escuadrón.

Por otra parte, existen puntos importantísimos; hace unos días el Director General de Aviación Civil de Indonesia mostraba su deseo de adquirir cinco aeronaves de calibración. Y hace unos meses la empresa número 1 del mundo de calibración decía que el avión más idóneo y económico para calibración de ayudas era precisamente el CAZA 235, de forma que el desarrollo de una aeronave de calibración proia española, desarrollo que todavía no se ha podido emprender, tiene una importancia fundamental y puede ser una futura tarea de la Escuela Nacional de Aeronáutica.

Pregunta si es cierto que no se pueden emitir «notans» sin autorización del Director General. No es cierto, está perfectamente establecido que los «notans» pueden emitirse en los casos necesarios por el Subdirector General de Tránsito Aéreo o por los Directores de Aeropuertos. Con lo que ha terminado la Dirección General es con una práctica extendida y antigua de publicar «notaus», que ya no existe, naturalmente, con una antelación insuficiente, lo que hacía que en ciertos casos, iniciada una obra, se publicara el «notans» diciendo que a los dos días habría una obra en el aeropuerto.

La OACI, los operadores y naturalmente la Dirección General de Aviación Civil estima que esta práctica no es conveniente, porque los pilotos no tienen tiempo de enterarse de que existen esas obras, y por consiguiente no es que no se difunda, es que las obras no se realizan hasta que se ha publicado un «notans» que dice que se van a realizar dentro de un plazo mínimo, que puede ser una semana, y por lo tanto y para favorecer la seguridad, se retrasan las obras.

En cuanto al caso de Tenerife, no puede haberse negado la Dirección General a cerrar el aeropuerto, porque los aeropuertos no se cierran. De acuerdo con la legislación los aeropuertos están dispuestos en todo momento para las operaciones de vuelo dentro de sus horarios comerciales de uso, de conformidad con lo que establece el Libro 7.º del Reglamento de Circulación Aérea y el Anexo 6 al Convenio Internacional de Aviación Civil.

Sí es cierto que la renovación de licencias de los controladores las firma el Director General personalmente. El Director General firma personalmente la renovación de licencia de los controladores y las de los pilotos de transporte de línea aérea. No existe ninguna clase de retardo por razón de esa firma, ya que el Director General tiene una firma que es bastante corta y en ella es bastante prioritario lo de las licencias. De todas maneras hay que destacar que la renovación de licencia de los controladores ha sido establecida precisamente por la Dirección General de Aviación Civil. Es decir, que las normas a que me he referido antes de verificación de competencias no se llevaban a cabo hace dos años. Por consiguiente, el Director General vigila que eso se lleve hasta que esté, como se dice en términos aeronáuticos, en línea de vuelo. Como el resto de las funciones de la Dirección General.

Los ingresos de «Eurocontrol» llegan al Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, tal y como establece un Decreto y un convenio firmado por España, y publicado en el «Boletín Oficial del Estado», de acuerdo con lo que se aprueba cada año en las Cortes Generales, para los Presupuestos Generales del Estado. Lo incluye en su capítulo de ingresos, y de esos ingresos gasta los que le autoriza el capítulo de gastos, y el resto lo ingresa naturalmente en el Tesoro.

En cuanto a los radares militares, y empezando por las evaluaciones que se realizan frecuentemente, son efectivamente radares de la Defensa, y naturalmente niego categóricamente que esos radares no sirvan para información o para cualquier otra cosa, como se ha dicho. Los radares de la Defensa son el soporte de la defensa aérea española, y son la garantía de que no somos invadidos por aeronaves extranjeras sin percatarnos de ello. La defensa española está perfectamente dotada, y de lo que se trataba en esas evaluaciones, que naturalmente se están realizando con mucha más frecuencia de lo que antes se hacía, como todo, era de ver exactamente qué separacio-

nes se pueden aplicar, y las separaciones en control pueden ir desde unas cien millas, que es lo que se separa un avión cuando se controla por estos procedimientos, hasta las tres millas que se aplican cuando se utiliza un radar de aproximación. En esas 97 millas de latitud existe sitio para todas las ayudas y procedimientos de navegación aérea, y naturalmente se fijan como dice el Reglamento, de forma que cada radar, como cada aeropuerto, es adecuado para lo que se utiliza.

En cuanto a «Eurocontrol», no tiene por qué saber nada de lo que no tenga en sus estatutos. Y en los estatutos de «Eurocontrol» no está el vigilar cómo utilizamos en España los radares. «Eurocontrol» ha realizado en el pasado, cuando existía el Ministerio del Aire, no el Ministerio de Transportes, una evaluación del radar de Soller, y esa es la única evaluación que ha realizado «Eurocontrol», puesto que era el Ministerio del Aire, con el conocimiento de las autoridades militares.

En cuanto al resto de las evaluaciones, naturalmente se mantienen en la más estricta confidencialidad, pero para su información, puede ser adecuado conocer que recientemente el Estado Mayor del Aire ha autorizado que la aviación civil francesa haga unas grabaciones en uno de nuestros radares de la Defensa, por si fuera conveniente utilizarlo también en Francia, en un intercambio de datos radar como es lógico entre países vecinos, y como también puede que ocurra con Portugal, tanto con radares militares, como con radares civiles.

Los datos numéricos que puedan ser requeridos, se los proporcionaré con mucho gusto por escrito.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Director General, por la información que ha facilitado a la Comisión.

Vamos a suspender la sesión durante los minutos que restan hasta las doce horas en que está prevista la comparecencia del señor Secretario General de Turismo. *(El señor Trillo y López-Mancisidor pide la palabra.)*

Tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Sí, señor Presidente, yo rogaría al señor Director General que cuando estuviera el acta de la sesión la repasara para que, como ha habido una serie de preguntas que no han sido contestadas, repasando ese índice de preguntas y siguiendo la sugerencia de la Presidencia, este Diputado tuviera contestación adecuada por escrito, en el plazo más breve posible.

El señor PRESIDENTE: Naturalmente, así lo ha sugerido también esta Presidencia. Como es habitual en estos casos, espero que el señor Director General pueda cumplimentar de esta forma las preguntas que por su carácter puntual y concreto no ha podido facilitar.

Suspendemos la sesión hasta las doce, hora en la que tenemos prevista la comparecencia del Secretario General de Turismo.

Se reanuda la sesión.

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Señorías, reanudamos la sesión, dando, en primer lugar, la bienvenida a esta Comisión, una vez más, al ilustrísimo señor Secretario Geneal de Turismo, que comparece para informar de acuerdo con el orden del día que él conoce.

Voy a exponer a SS. SS. dos hechos que no sé si están en conocimiento de los señores Diputados, que es el vil asesinato, que se ha producido hace escasos momentos, del coronel Vicente Romero y su acompañente en el coche. Además, que ha podido ser desactivada, hace aproximadamente unos minutos, una bonba colocada en una de las sucursales más importantes de El Corte Inglés.

Creo que ante hechos de este orden, todo los Grupos Parlamentarios que formamos parte de esta Comisión debiéramos hacer dos cosas: no sólo expresar nuestro rechazo más absoluto frente a quienes tratan de hacer del asesinato el camino para buscar la imposibilidad de la convivencia pacífica entre los españoles sino, sobre todo, el apoyo, al menos de esta Comisión —y espero que esta tarde en la Cámara se pueda producir lo mismo—, de todos los Grupos Parlamentarios al Gobierno de la Nación y a su Presidente para ver si entre todos somos capaces de acabar con la locura a la que tratan de arrastrarnos los asesinos que constantemente están entorpeciendo la pacífica convivencia de nuestra tierra y de nuestra España.

¿Algún Grupo Parlamentario quiere decir algo?

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Por nuestra parte, nos adherimos absolutamente a la propuesta de la Presidencia.

El señor SAENZ LORENZO: Igualmente por parte del Grupo Socialista.

— DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE TURISMO (FUEJO LAGO), PARA INFORMAR SOBRE LA SITUACION Y EXPECTATIVAS DEL TURISMO EN ESPAÑA DE CARA A LA ACTUAL TEMPORADA TURISTICA Y MUY ESPECIALMENTE EN FUNCION DE LA ENTRADA DE ESPAÑA EN LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Pasamos, por lo tanto, al último punto del orden del día.

El Grupo Popular, ¿desea hacer, con respecto a la comparecencia del ilustrísimo señor Secretario General de Turismo, alguna puntualización en torno al procedimiento de la misma?

El señor CAÑELLAS FONS: No, señor Presidente, simplemente, insistir en que, tal como reza el orden del día, el señor Secretario nos informe, en primer lugar, sobre la situación y expectativas del turismo en España de cara a la actual temporada turística, muy especialmente en función de la entrada de nuestro país en la Comunidad Económica Europea, y, en segundo lugar, como tema ya con-

creto, sobre sus impresiones respecto a las competencias específicas en materia de promoción de turismo en el extranjero.

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Como S. S., en nombre del Grupo Popular, acaba de hacer la pregunta, el ilustrísimo señor Secretario General de Turismo tiene la palabra.

El señor SECRETARIO GENERAL DE TURISMO (Fuejo Lago): Espero no cansar a SS. SS. El tema es realmente muy fácil de explicar, porque nosotros tenemos una información suficientemente fiable y detallada para seguir la situación del turismo en España. Sólo unas palabras para advertir de la fiabilidad de la información. Lo digo, sobre todo, porque más de una vez se ha hecho triunfalismo de la información sobre el turismo y la Secretaría General del Turismo, desde el comienzo de su existencia, hace dos años y medio, ha tenido mucho cuidado en separar lo que son las cifras de turistas de las de visitantes, porque la extimación que se hace de las cifras de visitantes es la que da lugar a que en los periódicos se hable de que a España vienen 42 ó 43 millones de turistas, y esto no es exactamente cierto ni lo ha sido nunca. Las cifras de visitantes han seguido subiendo desde el año 1982, con algunas alternativas y la cifra de turistas ha seguido a las misma distancia, quizá con algunas características peculiares. Podemos decir que en los últimos tres años, 1982, 1983 y 1984, la cifra de visitantes ha subido, pero lo ha hecho en mayor proposición la cifra de turistas.

Para los no especializados, digo que los turistas son aquellos visitantes que permanecen en España más de veinticuatro horas, con motivos, bien de excursión, bien de vacación. Su importancia económica, por tanto, es distinta; no carece de importancia económica la entrada de visitantes, pero es muy diferente. Termino la aclaración puntualizando que es turista un visitante extranjero que permanece dos días en España, pero no es turista el marinero de la VI Flota de los Estados Unidos que baja en Barcelona a pasar una noche, a pesar de que, a lo mejor, el gasto que hace ese marinero es mayor que el que hace el turista, que tal vez se limite a estar en un camping y no consumir en España. Esta aclaración la considero necesaria, porque los visitantes han sido en el año 1984 cerca de 43 millones de personas y los turistas propiamente dichos se calcula que habrán llegado a los 27 millones y medio.

En la temporada actual, la evolución prevista a finales del año 1984 por el Instituto Español de Turismo, que es el encargado de hacer estas predicciones, era ligeramente optimista, pero no tanto como el año 1984. El año 1984 es un mal año para comparar, porque ha sido excepcionalmente bueno. Estas previsiones, que suponían un aumento de un 2 por ciento al año, vamos a tener que revisarlas, porque los cinco primeros meses del año han arrojado, salvo el mes de marzo, cifras negativas de visitantes y, aunque las cifras de turistas previsiblemente no han seguido la misma evolución a la baja, por lo menos no en los porcentajes de los visitantes, sin duda alguna hemos tenido menos turistas estos primeros cuatro o cinco meses del año que el año pasado. La cifra arroja, para finales de mayo de 1985 —y cito la información que me ha llegado ayer mismo— una disminución en los primeros cinco meses del 3 por ciento. Esto es debido fundamentalmente a la baja del turismo británico. La baja del turismo británico ha respondido a varios factores fundamentalmente. En primer lugar, a la mala situación de la libra respecto a la peseta durante todo el año pasado. Como SS. SS. conocen, la contratación turística masiva, es decir, a través de «tour» operador, se hace con un año, incluso más, de antelación. Por tanto, no se puede hablar de los efectos de las distintas paridades de la peseta respecto a las distintas divisas de una forma inmediata sin hacer muchas matizaciones. Sólo una parte de ese turismo individual se mueve en base a las evoluciones rápidas de las paridades monetarias. La libra estuvo muy baja respecto a la peseta, cada libra a cada turista británico le daba lugar a menos pesetas de las habituales y el turismo británico se resintió de esta circunstancia. También la crisis británica y especialmente la huelga de la minería tuvo una influencia decisiva. Asimismo y en menor medida, la subida de precios de los hoteles en el mercado internacional. Calculamos que esa subida habrá sido del orden de un 15 por ciento de media, a nuestro modo de ver perfectamente asimilable en circunstancias normales, y así se han comportado otros mercados, como el alemán, que ha seguido subiendo, o el escandinavo que se ha reactivado, incluso el holandés que había sido muy bajo en años anteriores. El turismo británico, como era ya la tercera circunstancia negativa, no lo ha asimilado de esta manera. En el mercado británico hay, además, una especial circunstancia, y es que ha habido, al amparo de esta evolución de la paridad peseta-libra durante varios años, el nacimiento de empresas marginales que han vivido durante algún tiempo incluso, más que de los beneficios que les deparaba su actividad, de las diferencias de cambio, de tal manera que el año 1984 las diferencias de cambio les permitió incluso ofrecer paquetes turísticos a los británicos por debajo del precio que habían tenido en el año 1983. Esto ha situado a estas empresas marginales en una situación realmente peligrosa.

En mis conversaciones con los empresarios les he hecho notar que el peligro para el mercado británico está mucho más en la exigencia de estas empresas que en la contratación al precio que se había acordado. Respecto a la caída de alguna de esas empresas británicas, hay que estar prevenidos, y las Comunidades Autónomas correspondientes están de acuerdo con nosotros para que por lo menos los efectos perniciosos que a la imagen del turismo en España pueda deparar estas caídas de algunas empresas británicas las paliemos en la medida que podamos.

Por tanto, pensamos que esta evolución negativa de los visitantes y en menor medida, pero también clara, de los turistas, se ha paliado en las últimas semanas. Yo he estado en Londres hablando con los «tours» operadores hace aproximadamente un mes, y los propios «tours»

operadores británicos me informaban de que el mercado británico se había recuperado notablemente. ¿Cuál es la influencia que ha podido tener en estos mercados internacionales la racha de atentados de la banda terrorista ETA, y la campaña, porque casi se puede llamar así, que en algunos periódicos británicos se ha hecho acerca de la inseguridad ciudadana en nuestras zonas turísticas? Evidentemente, no es un dato positivo en absoluto, pero de la experiencia que hemos tenido en otras ocasiones y de los sondeos que estamos verificando se deduce que esta influencia, por el momento, no es excesivamente importante.

Está claro que de esta debilidad del mercado británico, que yo he dado una visión general, esta visión general no será aplicable a determinados puntos concretos. Por ejemplo, las Baleares, que tienen una dependencia del mercado británico mucho mayor que otros mercados españoles, han sufrido mucho más que otras partes de España y, concretamente, por ejemplo, la Isla de Menorca, en la que hay hoteles que incluso tienen una dependencia del cien por cien del mercado británico, se resienten notablemente de esta debilidad del mercado. Son casos que están ahí y son los propios empresarios los que tienen que poner remedio a esta situación mediante una comercialización más atenta y más dirigida a mercados diferentes. Un hotelero de un gran hotel de Madrid me decía hace muy poco que estaba preocupado porque su clientela había llegado en un 46 por ciento a ser americana, norteamericana, y eso le preocupaba. Esta es una actitud de comercialización sensata que busca la diversificación de los orígenes. Está claro que lo que puede hacer un gran hotel en Madrid quizá no es tan fácil que lo haga un pequeño hotel de Menorca, que está muy atado a sus clientes habituales, etcétera, pero esa es la situación.

Una diferencia en el polo opuesto está en la oferta canaria. Las Canarias tienen, han tenido durante todos estos meses, una ocupación muy alta. Lo vemos y la tendencia sigue creciendo en ese sentido. Nosotros, a falta de datos más fiables, muchas veces tenemos que hacer una combinación de informaciones, en este caso utilizamos las llegadas por aeropuertos y, sobre todo, aeropuertos turísticos, que han tenido una baja en el mes de abril y en el mes de mayo, salvo en los aeropuertos de las Islas Canarias.

¿Cuál sería, por tanto, la deducción para el resto del año? A mí me gusta poco hacer predicciones, porque en turismo las predicciones son francamente difíciles. El turismo es una actividad cultural que tiene motivaciones muy diversas y que tiene, además, unas respuestas muy rápidas a los cambios de coyuntura económica, y es muy difícil predecir. Pero, sin embargo, aunque la tendencia de visitantes ha sido negativa durante todos estos meses salvo el de marzo, y el de marzo se puede decir que también, porque actuaba ahí como contrapeso la Semana Santa, sin embargo, hay un factor de optimismo, y es que los ingresos en dólares, los ingresos medidos en dólares, arrojan en los cuatro primeros meses del año un alza de un 6 por ciento. Esto creo que puede ser un dato muy positivo para la política de los empresarios apoyada netamente por la Secretaría General de Turismo de crecimiento de precios en los mercados internacionales, no en el mercado interior, que aunque han crecido también esa tendencia no la apoyamos tan decididamente. Y que demuestra ser una política acertada. A nuestro modo de ver es la política que nos va a permitir a medio plazo mantener un nivel de calidad alto, y esta es una condición inexcusable para poder acceder a sectores de mercado con mayor capacidad de consumo. Este es uno de los objetivos que estamos siguiendo y el aumento de los ingresos en dólares denota que esta política es acertada. Por supuesto que es todavía más llamativo si tenemos los ingresos medidos en pesetas, porque en pesetas, en definitiva, reciben los empresarios del sector turismo, y en pesetas los ingresos han crecido en estos cuatro primeros meses en un 22,8 por ciento.

En resumen, yo creo que la predicción para fin de año, y me puedo equivocar perfectamente, porque el peso de los meses de verano es enorme, en realidad, respecto de estos primeros cinco meses, sería estabilidad en la llegada de visitantes, con ligero retroceso, e incremento moderado en los ingresos, porque creo que un incremento del 6 por ciento quizá no se pueda mantener a lo largo de todo el año, pero sí podemos afirmar que podemos predecir un aumento moderado en los ingresos en dólares.

¿Cuál va a ser la influencia que pueda tener la entrada en el Mercado Común? Yo creo que realmente como el turismo no está sujeto a aranceles, no va a haber una influencia inmediata ni de tipo positivo ni de tipo negativo; el turismo es una actividad basada en la libertad de movimientos, todos los países que constituyen el Mercado Común, en el cual nos integramos, tienen sus políticas perfectamente claras de libertad de movimientos, por tanto, no mejoramos nada. Evidentemente, sí vamos a mejorar a más largo plazo, en el sentido de que al ser un país que está integrado en la Comunidad Económica Europea se nos va a conocer mejor y, por tanto, vamos a ser Europa también en ese sentido, como ya lo somos desde hace ya varios años en el sentido de hacer los europeos de España el lugar de sus vacaciones, y como hemos empezado a serlo para muchos europeos, que ya no somos el lugar de sus vacaciones de verano, sino también el lugar de su invernada, porque este es un dato muy importante que se repite en los dos o tres últimos años, que los aumentos se han producido en época baja y, sin embargo, en el mes de agosto, los años 1983 y 1984 no ha habido un aumento, sino disminución, o estabilidad. Esta es buena señal, en el sentido de que se va el turismo desestacionalizando, no tanto como para que podamos hablar de que esto es ya la panacea, pero, sin duda, hay una tendencia en ese sentido, y creo que no es malo que tengamos conciencia de cuáles son las causas de esta tendencia.

Las causas de esta tendencia es que hay en el público europeo una tendencia clara a utilizar su tiempo libre en zonas europeas, y en zonas europeas cálidas. Esto es un hecho que se repite no sólo en Europa, sino que es una tendencia muy estudiada en los Estados Unidos, en los que Estados del Norte de Estados Unidos y del Este van

perdiendo población en favor de Estados del Sur y el Oeste de los Estados Unidos, Estados más soleados. Nuestras encuestas nos permiten afirmar que las perspectivas, a pesar de este pequeño bache que he dicho en la llegada de visitantes, que no se refleja en la entrada de ingresos, sin embargo, se va a recuperar en el sentido de que las tendencias nos acusan que la inflación en Europa se ha controlado a unos niveles muy aceptables y, por tanto, el turismo europeo va a seguir llegando; que hay una dinámica favorable a la tendencia, a la propensión a viajar, que es ya una tendencia histórica en Europa, y que el incremento del gasto vacacional y recreativo crece en Europa por encima del incremento de la renta disponible.

Estos son indicios muy favorables de que el turismo va a seguir siendo persistente y el sector turístico es un sector de futuro.

Creo que con esto, salvo mejor criterio de SS. SS., puedo considerar contestada la primera pregunta. Por supuesto, estoy dispuesto a hacer cualquier aclaración en la medida de mis posibilidades.

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Gracias, señor Fuejo, por su contestación a la pregunta formulada por el señor Cañellas, del Grupo Popular.

¿Qué Grupos Parlamentarios desean intervenir? *(Pausa.)* Por el Grupo de Minoría Catalana tiene la palabra el señor Ferrer i Roca.

El señor FERRER I ROCA: Simplemente agradecer la información y plantearle tres temas muy concretos que, creemos nosotros, pueden beneficiar el progreso del turismo. Uno es preguntarle si su Dirección General tiene planteado proponer la liberalización total y completa del transporte por carretera, y, concretamente, la liquidación de todos los trámites en frontera que son farragosos y que, por otro lado, no coinciden con los que existen en la Comunidad Económica Europea. O sea, que antes de que nos veamos obligados a suprimirlos, quizá sería bueno adelantarse.

Otro tema es el de la gasolina sin plomo. Ya sabe usted que se calcula que, concretamente en la Alemania Federal, hay 500.000 vehículos que circulan solamente con este combustible. ¿Podría CAMPSA empezar a plantearse este tema?

El tercer tema es que nosotros, aparte del IVA, vamos a mantener los precios que teníamos, pero es evidente que la política agraria comunitaria va a incidir en estos precios. ¿Se podría pensar algo para que nuestros precios no vayan deteriorándose como resultado de la política agraria que previsiblemente irá incidiendo en estos precios?

Esas son las tres cuestiones.

El señor SECRETARIO GENERAL DE TURISMO (Fuejo Lago): ¿Puedo contestar a la pregunta?

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Es preferible que intervenga cada uno de los Grupos, y luego, el señor Secretario General dará la respuesta. De todas maneras, lo dejo a su elección.

El señor SECRETARIO GENERAL DE TURISMO (Fuejo Lago): La contestación puede ser muy rápida, aunque son temas —y esto pasa siempre en turismo— que no me corresponden a mí directamente.

La liberalización del transporte es un deseo del sector, eso está claro. Vamos a tener que ir a ello rápidamente por la entrada en el Mercado Común. Es un tema que está a caballo entre las Comunidades Autónomas y el Estado, ya que la competencia en transportes se ha transferido parcialmente, y puedo constatar que algunas Comunidades Autónomas se están viendo obligadas a sancionar a autobuses que transportan turismo, porque no cumplen los requisitos actualmente en vigor.

La Secretaría General de Turismo ha intercedido ante el propio Ministerio y ante las Comunidades Autónomas que tienen la facultad de inspeccionar y de sancionar para que, en cierta medida, si no son trámites que se exigen en los países emisores, haya una cierta manga ancha. No sé si esto es correcto, pero nosotros nos vemos obligados a pedir que sea así, porque el autobús que viene con turistas a lo mejor no tiene un documento, pero pediríamos que se anticipasen esos meses.

En cuanto a la gasolina sin plomo —y un señor Diputado me ha dado el dato— hace un mes que se vende gasolina sin plomo de 97 octanos. Desde luego, ha sido una gestión que hemos hecho, sobre todo para que se generalice y se anticipe, porque ha sido una observación que nos ha hecho el Gobierno alemán. En Francia, la cosa no está tan clara, porque ellos mismos están todavía dudando, pero el Gobierno alemán nos ha dicho que si no lo resolvemos va a haber problema con el turismo procedente de Alemania, porque los automóviles van a venir con esos requisitos.

Respecto al IVA y los precios, con la gestión que hicimos en su momento, estratégicamente combinada con la que hicieron las asociaciones de empresarios frente al Ministerio de Hacienda, entre todos hemos logrado que, afortunadamente, se aplique un IVA muy aceptable para el sector hotelero.

Nosotros hemos ido más allá y estamos intentando que se dé un tratamiento fiscal favorable. Comprendemos que la presentación a lo mejor no es muy fácil, pero debido a la estrechez e la base a la que se aplicaría, pensamos que puede ser importante porque hay un desarrollo potencial del turismo náutico y hay un tratamiento fiscal más favorable a las embarcaciones de recreo. Esto probablemente no va a ser fácil. Nosotros estamos apoyándolo. Estamos intentando —y lo hemos logrado— que las agencias de viajes tuvieran un tratamiento no extraordinariamente gravoso, como se planteó en un primer borrador del IVA.

El resto del tema, que es la evolución de los precios, a mí, evidentemente, se me escapa; pero creo que es un tema que, desde luego, nos preocupa a todos.

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Si

SS. SS. hacen preguntas muy concretas y el ilustrísimo señor Director General se compromete a contestar también de forma muy concreta, no hay ninguń problema por parte de esta Presidencia en que sigamos el procedimiento que estamos siguiendo hasta ahora, de que conteste a medida que vaya preguntando cualquier Grupo.

Por el Grupo Vasco, PNV, tiene la palabra el señor Echeberría.

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: En primer lugar, saludar y agradecer la presencia del señor Director General de Turismo.

Quiero plantearle dos cuestiones muy concretas. La primera es de tipo técnico. Siempre he tenido, vamos a decir, curiosidad por saber cómo se mide precisamente ese ingreso de divisas o moneda nacional por turismo, es decir, qué mecanismos se utilizan para saber que los ingresos suben o bajan.

En segundo lugar, conocer la opinión del Director General en cuanto a la valoración del proceso de transferencia a las Comunidades Autónomas, en materia de turismo, de cara a la repercusión de ese proceso en cuanto a la promoción y a las expectativas del turismo; es decir, si ese proceso de transferencia a las Comunidades puede valorarse como positivo o no y hasta qué punto considera que ese proceso está siguiendo un ritmo adecuado, si falta mucho o poco para terminarlo, etcétera, de cara, como digo, sobre todo a valorar si efectivamente, puede verse ya algún resultado positivo o negativo por parte de la Secretaría General.

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Muchas gracias, señor Echeberría, por su brevedad.

Tiene la palabra el señor Fuejo.

El señor SECRETARIO GENERAL DE TURISMO (Fuejo Lago): No estoy preocupado por mi rango, pero debo decir que soy Secretario General de Turismo. Considero que es mejor que venga a esta Cámara el Secretario General que el Director General. La información debe ser de mayor nivel.

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Perdón, señor Fuejo, la culpa de ese «lapsus» ha sido de la Presidencia.

El señor SECRETARIO GENERAL DE TURISMO (Fuejo Lago): Lo digo porque, como luego esto consta en el «Diario de Sesiones», a lo mejor alguien se acostumbra y me bajan de nivel. *(Risas.)*

En cuanto al método de medición de ingresos en divisas y en pesetas, le puedo contestar con bastante autoridad porque antes de mi actual oficio, fui Subdirector General de Control de Cambios, en el Ministerio de Economía, y conozco perfectamente el tema.

En realidad, es el Banco de España el que nos da esa cifra. El Banco de España, como S. S. conoce, adquiere todos los billetes y las divisas extranjeras que llegan a España y que le son cedidos obligatoriamente por la Banca delegada. La Banca delegada acepta o recibe esos billetes o divisas y les asigna un código estadístico según la declaración del que se los cede. Es decir, si un turista llega a la ventanilla y le dan dólarres, le colocan el código 0,8, o el que corresponda, y entra por el código turismo; a los pagos que hacen los «tours» operadores en divisas, a través de la banca, se les asigna el mismo código, de la misma manera que cuando un extranjero compra una vivienda se asigna el código de intervención en inmuebles, etcétera. Es una estadística bastante perfecta.

Yo si me quejo de algo —que a veces lo hago— al Banco de España es que ese sistema tiene dos fallos: uno, que hincha las cifras de turismo, porque el turismo se ha convertido en el cajón de sastre de las compras por parte de la banca, y cuando no saben de dónde viene lo asignan a turismo. Esto tiene una fase de indeterminación porque el que hace ese pago al final sí tiene que decir al final para qué se le asignan, porque si se computa como turismo, pero después es para el pago de una exportación de naranjas al exportador que cobra le interesa que su cuenta en trasacciones exteriores esté cubierta para que el juez Lerga no le persiga. Ya se preocupará él de decir que aquello que anotaron para turismo, en realidad era para exportación de mercancías.

Esa indeterminación es menos grave. A mí me parece más grave, sobre todo porque infravalora la balanza de turismo, otras inexactitudes. Primero, que el transporte internacional realizado por empresas españolas, y por tanto cobrado en España, no está incluido en esa balanza de turismo. Segundo, que los gastos ocasionados por las compañías extranjeras de transportes en España tampoco se contabilizan en esa balanza de turismo. Tercero, que los pequeños pagos efectuados por los turistas que traen en sus bolsillos billetes del Banco de España tampoco están contabilizados en la balanza de turismo. Finalmente (esto es más dudoso, y aunque mis servicios dicen que sí, yo lo dudo), es que los inmuebles que compran los turistas no están tampoco contabilizados en la balanza de turismo. Sin contar esta partida de los inmuebles, yo calculo que si el año pasado fueron 7.900 millones de dólares los que se contabilizaron como ingresos de turismo, probablemente la cifra se acercó a los 9.000 millones de dólares, contando estos otros factores.

Hay un elemento negativo para las cifras en época en que el dólar se va revalorizando, y es que el Banco de España compra multitud de divisas de diverso origen, marcos, francos, libras, por supuesto dólares, pero en el caso del turismo español es muy frecuente que no sea la divisa que se utiliza para hacer pagos en turismo. El Banco de España las ingresa y las contabiliza en pesetas, y después, para hacer la balanza de pagos comparable a la de otros países y para que sigan las series anuales, lo reconvierten en dólares, con lo cual tenemos que la mala evolución de la peseta respecto al dólar marca con su influencia a toda la balanza de pagos y consecuentemente también al capítulo de turismo, pero ése es un mal que se tiene en cuenta en todos los capítulos y no sólo en turismo.

En cuanto al tema de promoción, va a ser objeto de

contestación de la segunda pregunta que figura en el orden del día.

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Cañellas.

El señor CAÑELLAS FONS: En primer lugar, quiero dar las gracias al señor Secretario General por su presencia y por la información concisa, pero enjundiosa que nos ha ofrecido sobre la situación actual y las perspectivas del turismo. Hacer previsiones para este año es muy difícil porque, como S. S. ha dicho, el año 1984 fue excepcionalmente bueno.

De todas maneras, hay dos o tres cuestiones que me preocupan. Su señoría dice que la entrada de turistas y todos los capítulos que ello conlleva ha bajado, en cifras relativas, en los cinco primeros meses de este año, un 3 por ciento. Sin embargo, S. S. es optimista y dice que a fin de año habremos recuperado. Me permito disentir en este tema. ¿Cómo considera que podemos haber recuperado si lo que nos queda de temporada, julio, agosto y septiembre, es precisamente cuando no se puede incrementar la cifra de turismo y compensar la baja de meses anteriores porque en los meses de julio, agosto y septiembre hemos estado casi siempre a tope? Difícilmente se van a compensar las bajas que ha habido en los meses de marzo a junio.

Por otra parte, dice S. S. que hay una tendencia, un ligero indicio, de que está aumentando el turismo en temporada baja. Me permito disentir de S. S. porque en mi región, en Baleares, el turismo en temporada baja sigue siendo un problema y todavía no hemos encontrado la fórmula para solucionarlo. Esa desestacionalidad es un interrogante que todavía seguimos manteniendo. A este respecto yo me permitiría preguntar qué influencia, qué posible repercusión podría tener en la desaparición de la desestacionalidad o en su rebaja cuantitativa el hecho de que «Disneyworld-Europa» se instalara en España. Me gustaría saber si eso podría tener una influencia apreciable.

En tercer lugar, señor Secretario General, me alegro de que diga S. S. que le parece bien la política de aumento de precios en el exterior —dejemos aparte el mercado interior— por cuanto permite mantener la calidad, pero parece ser —por lo menos vuelvo a hablar de mi región— que la tónica para el año que viene es que no se piensan subir los precios, sino que se va a llevar a cabo una política de contención. De hecho, este año ante la baja del turismo —del orden del 30 por ciento, en lo que llevamos de temporada, si no más— se están tirando los precios. Yo anteayer en Baleares vi ofertas de hoteles de tres y cuatro estrellas a menos de mil pesetas por persona y día, pensión completa, con lo cual se está haciendo una competencia terriblemente desleal a hoteles de menos categoría que tenían fijados contractualmente unos precios iguales o superiores a la cifra que he citado a los que les está acosando para que rebajen los precios y lleguen a precios de ruina porque no se puede dar una pensión completa por menos de mil pesetas, persona y día.

Estos hoteles pequeños de pocas estrellas, de explotación familiar, son los que se ven constreñidos por los «tours» operadores porque hay hoteles de tres estrellas que están ofreciendo precios más baratos. Cómo compaginar esa política de aumento racional —no irracional como se ha hecho en alguna temporada— de precios en el exterior si luego, llegada la hora de la verdad, la baja de precios es absoluta y total e incluso alguna cadena está en plena histeria ante la situación que tienen que afrontar.

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Tiene la palabra el señor Secretario General de Turismo.

El señor SECRETARIO GENERAL DE TURISMO (Fuejo Lago): Hay un riesgo. Cuando se mencionan las cifras y los porcentajes, yo estoy comentando cifras generales aplicables a todo el país y no a cada una de sus partes.

Antes he anticipado que en el caso del hotel de Menorca, que tenía el cien por cien de clientes ingleses, las está pasando canutas por que si los ingleses no vienen y como sólo tiene clientes de esta nacionalidad, buscar clientela alternativa de la noche a la mañana es muy difícil. La gente probablemente no sabe —los que proceden de regiones muy turísticas sí lo saben— que el mercado internacional de turismo es un mercado muy duro, muy especializado, que tiene todas las características de los mercados de exportación y, por tanto, no es difícil encontrar personas que compran a plazos, personas que contratan mediante modalidades muy parecidas a contratación de mercancías y que, por tanto, exige una alta tecnología, cosa que le puede parecer raro a muchas personas que se preguntan qué es eso de los hoteles, para qué tanta tecnología. El mercado internacional es muy duro, hay que saber moverse en él y uno no se hace una clientela ni se dominan los cauces de comercialización de la noche a la mañana.

Cuando se menciona el 30 por ciento de baja yo creo que es cierto en algún punto concreto. La baja real en otros puntos no existe como en Canarias; en algún hotel es posible que exista, pero, en general, no hay aumentos y la baja media del país ha sido en estos cinco meses del 3 por ciento, probablemente incluso menos. Pero, ¿cómo se obtiene este 3 por ciento? Porque los hoteles del sur de Tenerife están llenos y esto compensa a veces.

Evidentemente, la estacionalidad es una característica yo diría que consustancial al negocio hotelero. Lo fue hace no más de cincuenta años. Ningún hotelero abría para tener su hotel lleno todo el año. Hay hoteleros que tienen su hotel lleno todo el año, pero son contados y, desde luego, no es lo mismo tenerlo en el sur de Tenerife que tenerlo en el norte de Menorca. Además, se lo digo así con toda claridad, e incluso se lo diría al hotelero de Menorca, porque las circunstancias naturales son ésas. El hotelero que tiene un hotel en Fuenterrabía no va a pretender no tener excepcionalidad; en cambio, el hotelero del sur de Tenerife puede aspirar a no tenerla, y algunos no la tienen. Por eso las cifras hay que manejarlas,

evidentemente, matizando. Si no lo he dicho antes suficientemente, quede claro que matizo.

Ahora hay una cosa muy importante que ha dicho S. S. y que quiero que se entienda bien. Cuando el otro día se reunieron los empresarios hoteleros y tomaron el acuerdo de hacer una oferta a los «tours» operadores de no subida de precios para el año 1986, aunque parezca contradictorio o paradójico, está perfectamente en línea con la política que respalda la Secretaría General de Turismo, que jamás va a sustituir a los hoteleros, que son los que tienen que arriesgar dinero, que lo arriesgan, y los que tienen que hacer la labor de comercialización, porque la Administración pública en turismo (yo no lo diría, quizá, si estuviera hablando de siderurgia, pero estoy hablando de turismo) lo que puede hacer es respaldar a los empresarios españoles, apoyarles en sus campañas de promoción o de publicidad y muy poco más.

Esto que yo digo, que aparentemente es contradictorio, no lo es por lo siguiente: porque esta oferta no sólo era no subir los precios en el mercado internacional para 1986, era además contratar en divisas, que es muy importante. Hace dos años, en la primera reunión que yo tuve con la Federación de Hoteleros en Baleares, les pregunte: ¿por qué no contratan ustedes en divisas? Y me dijeron, eso quisiéramos, pero es que los «tour» operadores dicen que ni hablar. ¿Por qué? Pues porque los «tour» operadores tenían el beneficio de su negocio (saneado, porque además en el mercado internacional tenían, y siguen teniendo, una posición predominante, a pesar de que este año se les ha plantado cara por primera vez, con resultados que ya se verán al final) y el «tour» operador no lo admitía; tenía estos beneficios más las diferencias de cambio, porque el riesgo de cambio jugaba siempre a su favor. Cuando ha jugado en su contra, que es cuando la libra se ha venido abajo, han puesto el grito en el cielo y han dicho a los hoteleros: bájennos ustedes el precio. No señores; haber contratado ustedes un seguro de cambio, porque así es el negocio de exportación, y el negocio hotelero internacional es una exportación de servicios como otra cualquiera.

Por tanto, no me parece mal trato si los «tour» operadores extranjeros consienten que se contrate en las divisas de cada país y con la condición de que el año que viene no se suben los precios.

Exactamente, la oferta de los hoteleros, que a mí me parece perfecta, es: en Alemania, no subimos los precios el año que viene si contratamos en marcos, y para el año siguiente subiríamos el incremento del coste de la vida en su país, para que no vean ustedes abuso por nuestra parte, porque queremos (dicen los empresarios, y me parece bien) que al turista alemán no se le incrementen los precios reales; sin embargo, a nosotros sí nos interesa mantener una alta calidad. A mí me parece una postura muy empresarial, muy profesional. Y desde luego me he dirigido inmediatamente al presidente de la Federación para decirle que tiene nuestro apoyo en esa actitud.

¿Walt Disney en España? Ojalá. Yo no creo que el papel que pueda jugar Walt Disney, el Disneylandia europeo, si se instala en España, o cualquier otro parque que se instale en España, que lo están haciendo ya, no con las dimensiones de Disney, sea de diversificación de la oferta; creo que no va a consistir su papel sólo en traer más turistas en época baja. Eso también, porque los «tour» operadores se han dado cuenta de la ventaja que tiene España respecto a Francia como localización posible de Disneylandia y nos apoyan taxativamente frente a Walt Disney Production, y ya han hecho llegar su voz a Walt Disney en Estados Unidos y apoyan la candidatura de España.

El papel probablemente se vería mucho más en que sería un factor, que estamos necesitando de él, de oferta complementaria porque el turista que viene a España no es que se canse de sol y playa, pero ya quiere más, quiere otras cosas y hay que hacer inversiones en instalaciones deportivas, entretenimiento, es decir, en otro tipo de ofertas, y en ese sentido sí sería esencial.

En otras zonas de España en las cuales no se instalaría Disney se están instalando, y pueden instalarse más, otro tipo de parques. Estamos al habla con otras grandes empresas, incluso estadounidenses, de parques de atracciones como es «Six flash», que es importante en Estados Unidos, quizá sea la siguiente a Disney, y están muy interesados, porque evidentemente si Disney elige una zona del Mediterráneo medio, posiblemente en el sur del Mediterráneo puede caber otro parque, quizá no de las mismas dimensiones, pero sí de importancia. Creo que eso puede ser muy importante para nosotros.

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Gracias, señor Secretario General. Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor González.

El señor GONZALEZ GARCIA: En primer lugar, quiero agradecer la presencia en Esta Comisión del Secretario General de Turismo, así como la amplia exposición que ha hecho.

Yo no voy a hacerle unas preguntas que van al hilo de lo que acaba de manifestar el señor Secretario General en cuanto a la diversificación de oferta y la posible saturación del turismo en cuanto a sol y playa. Yo me refiero a lo que podríamos llamar la nueva opción del turismo verde, que indudablemente parece que está incrementándose la demanda del mismo por parte del turismo extranjero y que yo lo quería centrar en lo que en nuestro país podríamos llamar toda la zona de la Cornisa Cantábrica. Me gustaría saber qué planificación genérica, global, puede tener desde la Secretaría General este tema.

Una segunda pregunta, que quizá vaya mejor al hilo de la segunda parte, pero que así evitaría hacerla después, es la referida a, dentro de esta planificación de la Cornisa Cántabrica, como turismo verde, ver qué planes puede haber dentro de la Secretaría General para coordinar los comunes intereses que puede haber en las Comunidades Autónomas afectadas, tanto para la promoción externa, de cara a los extranjeros, como interna, e incluso lo que podría afectar a la coordinación en cuanto a los comportamientos de las propias Comunidades. ¿Qué papel pue-

de jugar ahí la Secretaría General, si es que existe alguna planificación?

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Tiene la palabra el señor Secretario General.

El señor SECRETARIO GENERAL DE TURISMO (Fuejo Lago): Gracias por la pregunta, porque además me permite contestar a la segunda parte de la que figuraba en el orden del día y al señor Diputado por el País Vasco, a quien no le he contestado a todo lo que me ha preguntado.

En la política turística del Gobierno evidentemente no sólo el turismo verde, sino el turismo de otro tipo, el turismo alternativo, está en primera fila. Siempre hacemos una salvedad, para que nadie crea que queremos sustituir turismo de playa y sol por otro; no sería posible y sería nuestra ruina, evidentemente. La oferta de España está centrada en el sol y la playa y eso es incuestionable. Lo que ocurre es que en España no hay por qué renunciar a un turismo que tienen otros países europeos que tienen su importancia, su importancia económica también, incomparablemente menor, como es natural, que esta que tenemos en España, pero muy importante para cada una de las regiones o nacionalidades, e importancia de otro tipo, que también hay que tenerla presente, de tipo cultural y de tipo político. El turismo pensamos que es un instrumento de unión entre los pueblos.

Nosotros lo estamos apoyando. Es un tema que lo hacemos siempre en colaboración con las Comunidades Autónomas. Estas tienen la competencia para ordenar y promover el turismo en su ámbito geográfico. Muchos dicen: ¿cómo se puede promover el turismo en su ámbito geográfico? ¿No podemos promoverlo fuera de nuestro ámbito geográfico? Parece que la esencia de la promoción se debe dirigir fuera. Sí se puede; se puede promover el turismo dentro de su ámbito geográfico, es decir, instalando las oficinas de información debidamente —eso es esencial—, haciendo campañas de promoción dentro del propio territorio y también saliendo fuera del territorio nacional a hacer promoción.

Aquí entramos ya en un tema en el que voy a extenderme un poco más porque es motivo de la segunda pregunta que se hacía en el orden del día y por parte del señor Diputado del País Vasco.

Un ejemplo de colaboración es el del turismo verde que S. S. menciona. Estamos en colaboración con los gobiernos del Principado de Asturias, de Cantabria y espero que también —están en conversaciones con los dos gobiernos autónomos de estas dos regiones— del País Vasco y de Galicia para hacer una campaña en medios internacionales de toda la Cornisa Cantábrica como una oferta conjunta.

Yo creo que este es el camino a seguir en la promoción exterior. No tendría sentido que hiciéramos promoción diferenciada de Cantabria y de Asturias. Yo comprendo perfectamente que las regiones, constituidas en Comunidades Autónomas, tengan su necesidad, porque además son sus primeros años de vida, de afirmar su personalidad. Esto es así y es un tema que no me corresponde a mí tratar porque mi tema es turismo no ese otro. Se entiende perfectamente que esto sea así y que se utilicen todos los medios, incluso la promoción del turismo para hacerlo.

Yo soy responsable del turismo y de la promoción exterior del turismo español y, por tanto, mi responsabilidad es que la promoción exterior del turismo español se realice con coherencia, que no salgan promociones exteriores del turismo que ofrezcan al mercado —porque una promoción debe ser fundamentalmente comercial en este sentido— productos poco conocidos y con poco futuro, como tales, en el mercado internacional. Por no extenderme más, creo que la Cornisa Cantábrica extendida, no la que se entiende tradicionalmente por tal, sino todo el Norte de España es, como tal, un producto turístico mucho más vendible que cada una de las regiones o países que la componen por separado, con independencia ya de otro orden de consideraciones como es el mínimo «crítico» que hay que alcanzar en algunas actividades promocionales, como puede ser la publicidad. Para que ésta sea eficaz, sobre todo en determinados países como Estados Unidos, hay que alcanzar un mínimo «crítico» —como dirían los químicos o los físicos— muy alto para que sea eficaz. Entonces ese mínimo no se puede alcanzar por cada una de las Comunidades Autónomas por separado, aparte de que nosotros mantenemos que no es su responsabilidad hacer esta promoción, sin que excluyamos que la hagan.

Ahora entro realmente en el tema que es objeto de la segunda pregunta y es ¿quién es competente para hacer promoción exterior del turismo? El Gobierno de la nación mantiene que la competencia, en términos de responsabilidad, de hacer la promoción exterior del turismo corresponde al Gobierno. Evidentemente esto no se deduce sin una elaboración interpretativa de la propia Constitución.

La Constitución en el artículo 148 dice que corresponde la competencia exclusiva a las Comunidades Autónomas hacer ordenación y promoción del turismo en su ámbito geográfico. Después cada uno de los Estatutos de Autonomía ha ido reflejando esa posibilidad que le otorga la Constitución con distintos términos. A veces sencillamente dice: Es competencia exclusiva de la Comunidad: turismo; otras veces dice: turismo en el ámbito del archipiélago, por ejemplo Canarias; otras veces: en el ámbito geográfico que le corresponde, etcétera.

En todo caso los Estatutos de Autonomía hacen referencia, si no es en ese mismo artículo, al hablar del turismo, sí en otro artículo del propio Estatuto a que las competencias expresadas en el artículo equis se refiere al ámbito geográfico que les es propio.

Por tanto, nosotros deducimos de esto que cuando la Constitución hace referencia a la competencia del Estatuto en comercio exterior está haciendo referencia a la venta de los servicios turísticos, que es una exportación de servicios y que, como tal, está tratada en todos los países de la OCDE y contenida en los correspondientes códigos de movimientos de capital o a los movimientos

invisibles corrientes. Aquí quizá me estoy extendiendo en demasía, pero esto ¿qué quiere decir? Que nosotros cuando hemos hecho el traspaso de competencias a las Comunidades Autónomas en materia de turismo lo hemos dicho. Estos Decretos de traspaso de servicios son pactados por las Comunidades Autónomas y el Gobierno de la nación previamente en las respectivas Comisiones Mixtas, y, por tanto, son Decretos aceptados «a priori» por los propios Gobiernos autonómicos, contienen una expresión —me estoy refiriendo ya al de Cataluña que no lo ha hecho el Gobierno socialista, sino el Gobierno anterior— que dice que cuando la Comunidad Autónoma efectúe (y estoy citando de memoria y puede no ser exactamente literal) acciones promocionales en el exterior o promoción de turismo en el exterior lo hará siguiendo las directrices que le marque el Gobierno y utilizando las oficinas españolas de turismo en el exterior. Esto, evidentemente, denota que se está reconociendo la competencia del Estado para dictar esas directrices. Evidentemente los Decretos de traspaso de servicios no son fuente sustantiva de competencia; no podrían serlo porque no tienen el nivel orgánico suficiente, pero sí puede ser fuente de interpretación. En este sentido lo ha entendido el Tribunal Constitucional resolviendo un tema que se le sometió por la Generalitat de Cataluña, la Generalitat de Valencia y el Gobierno de Canarias —un tema ajeno al de la promoción del turismo en el exterior— sobre la creación de un distintivo para la recomendación de la calidad de los hoteles que había creado un Decreto del Estado. Recurrieron estas tres Comunidades Autónomas y con motivo de ese recurso en la sentencia del Tribunal Constitucional —que les dio la razón a las Comunidades Autónomas, debo decirlo— decía que, sin embargo, hay temas como la promoción exterior del turismo cuya competencia corresponde al Estado.

Nosotros con base en eso y teniendo en cuenta que esas directrices, que son los Decretos de traspaso de servicios, ya preveían que las mismas debían dictarse por el Estado, el Ministerio de Transportes propuso ante el Consejo de Ministros la aprobación de un Real Decreto de promoción del turismo en el exterior que causó en alguna Comunidad Autónoma gran revuelo, porque parecía que se interpretaba como una prohibición de hacer promoción exterior, cuando lo que hacía el Real Decreto precisamente era ordenar la promoción del turismo en el exterior por todos los protagonistas que pueden hacerla, porque está claro que el Ayuntamiento de Benidorm no es ajeno a los intereses turísticos y que si bien en la Ley de Régimen Local no está prevista la competencia del turismo para el Ayuntamiento de Benidorm, no es extraño que éste esté preocupado por la promoción del turismo, incluso en sus mercados más importantes como son los exteriores.

Esta es una realidad. No se trata de limitar las competencias, que no podría hacerse por un Decreto; se trata de ordenar en función de la responsabilidad que le corresponde al Estado, el ejercicio de iniciativas de promoción en el exterior que yo, como Secretario General del Turismo, aprecio como positivas, porque si gracias a esas iniciativas dentro de tres años hemos duplicado o triplicado los fondos que se dedican a la promoción del turismo en el exterior, me parecería muy bien, lo que sí pretende es ordenar la forma en que se haga esta promoción para evitar que en una feria de turismo haya una conferencia de prensa, por ejemplo, de un Consejero de turismo de una región al mismo tiempo que se produce un «cocktail» ofrecido por la Secretaría General de Turismo a los «tours» operadores de ese país, o que habiendo establecido un «stand» para todas las regiones españolas, haya una de esas regiones o nacionalidades que monte fuera de ese «stand» el suyo particular donde no se nombre quizá a España con la consecuencia perniciosa para lo que yo puedo hablar aquí, que es los efectos de la demanda potencial hacia España, de que se diversifican e incluso se pudieran producir luchas comerciales entre las distintas regiones españolas.

Nosotros queremos, y lo hemos hecho mediante este Decreto, ordenar la concurrencia en el exterior de esos distintos protagonistas, incluso, los que no son corporaciones territoriales; me estoy refiriendo ahora a Ayuntamientos, Diputaciones, Cabildos Insulares, Comunidades Autónomas, por supuesto, y también Patronatos de Turismo, Centros de Iniciativas Turísticas, Fomento de Turismo donde existe, y tienen gran importancia —no se olvide que el de Mallorca tiene setenta y cinco años de antigüedad y los de Menorca e Ibiza tienen cincuenta años— y realizan ideas de promoción muy importantes, etcétera; es decir, la concurrencia de todos estos agentes de turismo fuera de España podría generar un verdadero caos si no se ordena. El Decreto no va a cortarlas, el Decreto va a ordenarlas.

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Gracias, señor Fuejo Lago, por esa exhaustiva, a mi entender, al menos, desde esta Presidencia, explicación en torno a los varios temas que encerraba la segunda parte de la comparecencia.

Teniendo en cuenta la amplia explicación que nos acaba de dar, el reloj, que mide rigurosamente el tiempo, y que ha intervenido uno de sus compañeros, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Bueno.

El señor BUENO VICENTE: Voy a ser muy breve, señor Presidente. En primer lugar, agradecer también al señor Secretario General su presencia y su explicación tan prolija e interesante.

Yo tenía tres cuestiones para plantear, también breves, al señor Secretario General. La primera, que creo que ha sido ya contestada parcialmente, se trataba de saber cuál era la promoción desde la Secretaría General del turismo interior para españoles. Creo que si quiere añadir algo el Secretario General, bienvenido sea.

La segunda cuestión era conocer cuáles son las perspectivas de la política y también de la infraestructura educativa y formativa turística en España, que pienso que puede ser interesante, habida cuenta de la importancia que puede tener para el mantenimiento del nivel de

potencia turística de España en el «ranking» mundial.

La tercera es conocer la influencia que puede tener la, llamemos, tendencia que existe en ciertos países europeos hacia la desregularización del transporte aéreo. Debo decir al Secretario General y a SS. SS., con el permiso de la Presidencia —voy a continuar siendo muy breve—, que en el Consejo de Europa hemos aprobado muy recientemente una resolución relativa a las políticas de transporte aéreo en Europa, y todos los grupos políticos españoles, todos los parlamentarios, con independencia de la tendencia política, hemos sentido una gran preocupación por este asunto e, incluso, hemos modificado el primer documento, el documento inicial, que era tremendamente duro en cuanto a la desregulazización, era muy desregularizador, y hemos conseguido introducir algunas enmiendas que, a nuestro juicio, favorecen a España en cuanto a su promoción turística en el exterior.

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): El señor Secretario General de Turismo tiene la palabra.

El señor SECRETARIO GENERAL DE TURISMO (Fuejo Lago): Sobre el tema del turismo interior, evidentemente, antes he dicho que la competencia corresponde, en cada una de las regiones, a las propias Comunidades Autónomas. Según esto, si se hace promoción del turismo interior en cada una de las Comunidades Autónomas, no queda nada para nadie; teóricamente; en la práctica sí, porque hay tipos de turismo que son sectoriales, por llamarlo de alguna manera, que merecen una promoción específica, el turismo de la tercera edad, por ejemplo, el turismo juvenil, el turismo de montaña o el turismo náutico. Creo que todo esto no es ajeno a las Comunidades Autónomas, pero tampoco es ajeno a la Secretaría General de Turismo y, además, la distinción entre promoción exterior y promoción interior muchas veces no es muy exacta, porque un medio de promoción, como puede ser un folleto, se distribuye fuera o se distribuye dentro.

En el sentido de cuál es el cliente, el español o residente en España, en el caso del turismo interior, sí. Nosotros colaboramos con las Comunidades Autónomas y estamos llevando a cabo, de acuerdo con el Real Decreto que hemos citado, también en este campo unos convenios muy informales, pero que estamos firmando con cada una de las Comunidades Autónomas. Hemos firmado ya el primero con Baleares; el segundo estamos a punto de firmarlo con Valencia y el tercero con Andalucía, en los que figura su lista, por no llamar programa, de actividades a realizar y nuestra lista de actividades a realizar, para evitar duplicidades y despilfarros; es decir, si vosotros vais a hacer una campaña, pues nosotros no la hacemos, etcétera, o si vais a hacer un folleto sobre Astorga, pues yo no lo hago. En ese sentido, yo creo que la vía para la coordinación —de la que antes hablábamos— es ésa.

La política de educación en el turismo, en el sector se lleva a cabo por la Secretaría General a través de un establecimiento de educación, que es la Escuela Oficial de Turismo, un organismo autónomo que tiene como misión impartir la formación turística de tres cursos, con diploma a nivel universitario y convalidar los estudios que se imparten en escuelas particulares. Las escuelas de hostelerías no dependen de la Secretaría General de Turismo; o son particulares o dependen del Ministerio de Trabajo, a caballo con Educación, es una formación profesional. Desde el punto de vista teórico, todos estos centros deberían pasar a depender del Ministerio de Educación. El Ministerio de Educación se resiste por razones obvias; probablemente, porque hasta que no aclare su patio, no querrá entrar en patio ajeno. Los programas se hacen de acuerdo con el Ministerio de Educación. Tenemos, debo decirlo, una demanda de cooperación turística en este campo muy notable; hay muchos becarios en España recibiendo educación y muchos profesores de materias turísticas salen al extranjero en programas de cooperación turística.

Finalmente, el tema de la desregulación es un tema tremendo que creo que merecería una sesión monográfica. Antes, SS. SS. han tenido ocasión de tener a uno de los Directores Generales que dependen de mi Secretaría General; el tema de aviación y el tema de aeropuertos dependen, por el momento, de la Secretaría General de Turismo y el tema de la desregulación es, precisamente, uno de los más graves que se plantean, porque en España nos hemos encontrado con una situación, digamos, por no ser demasiado dramático, desordenada, en la que la autoridad aeronáutica no se sabía si era la Dirección General de Aviación Civil o si eran las propias empresas aeronáuticas, teniendo en cuenta el gran peso que tienen éstas en el país y que deben tener en otro sentido. Creo que hemos empezado a poner orden. Pero, antes de que hayamos terminado de poder orden, ha surgido el tema candente de la desregulación en el mercado americano interior; enseguida vertido hacia el exterior; aceptado alborozadamente por los gobiernos de Gran Bretaña y de Holanda, por el momento, y con una gran presión hacia el resto de los países de Europa para que acepten estas tendencias desregularizadoras, que nos cogen cambiando de caballo en plena carrera.

Nosotros estamos saneando nuestras empresas, cuando otros países ya han saneado gran parte de las suyas y, al mismo tiempo, tenemos que hacer frente a una tendencia de liberalización, para la cual probablemente todavía no estamos preparados.

Estamos elaborando en la Secretaría de Turismo, Dirección General de Aviación Civil y Aeropuertos, junto con Iberia y Aviaco, un documento que sirva para ordenar el mercado hacia el futuro, de manera que incluso sepamos claramente cuál es el mercado que queda para las empresas privadas que se han venido llamando, por razones que no conozco muy bien, de tercer nivel. Tampoco en España está muy bien definido el tercer nivel, ni lo está en casi ningún país. Cuando terminemos este trabajo —que yo espero, he prometido ayer, he comprometido mi cabeza con el Ministro, a que se termine en tres semanas—, tendremos una panorámica de cuál va a ser la red de servicio público o de transporte aéreo que deba servir una gran compañía, que sin duda debe ser Iberia. Las otras líneas que no se deban considerar líneas de

servicio público necesario, que pueden ser servidas por Iberia, por Aviaco y eventualmente por una empresa que salga libremente, y cuáles son las líneas que no deben considerarse necesarias ni de servicio público, pero que no debemos negarnos a que existan si hay demanda de empresas para establecerlas; son éstas las que se suelen llamar de tercer nivel y que tienen como característica la menor duración del vuelo y la menor capacidad de los aparatos que se utilizan.

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Muchas gracias, señor Fuejo.

Señores Diputados, teniendo en cuenta que la comparecencia para informar, hecha por el Grupo Popular, contenía dos puntos y realmente el segundo no comenzó a tratarse más que a partir de la intervención del Diputado don José Manuel González; teniendo en cuenta que aún nos queda algo de tiempo, si con respecto a este tema o a alguna de las informaciones expuestas por el señor Secretario General, alguno de los señores Diputados que ya han intervenido con anterioridad desea pedir algún tipo de aclaración, voy a abrir un turno para que lo hagan. Sí deseo decir también con claridad que esta Presidencia no va a permitir que se abra debate sobre los aspectos específicos que el señor Fuejo ha tocado en el aspecto segundo.

¿Alguno de los Grupos Parlamentarios desea intervenir? *(Pausa.)* Tiene la palabra, por Minoría Catalana, el señor Ferrer i Roca.

El señor FERRER I ROCA: Yo había pedido la palabra hace unos minutos, antes de que la Presidencia advirtiese que, en uso de sus facultades, no iba a consentir abrir un debate. Como había pedido la palabra, la he mantenido, pero retiro la petición porque realmente yo iba a iniciar un debate.

Como el Secretario General de Turismo debe saber, el Decreto de promoción exterior desde la Comunidad Autónoma de Cataluña se cree que es inconstitucional y, por tanto, yo no iba a pedirle más detalles; simplemente manifestarle que éste es un tema conflictivo en este momento y que habrá que llegar, en base al diálogo, a alguna solución. Nosotros somos una Comunidad de las que él ha señalado en la que el Estatuto de Autonomía lo dice así de claro: «La Generalidad de Cataluña tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias. En el punto 12: turismo». A partir de 1979 se está haciendo realmente una ordenación interior y una promoción exterior...

El señor PRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Perdón, señor Roca, efectivamente todo eso que dice S. S. es así, lo sabe el señor Secretario General, los diversos miembros de esta Comisión creo que también lo sabemos, es un tema que está «sub judice», y no es éste el momento más oportuno para seguir hablando sobre el mismo.

Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Cañellas.

El señor CAÑELLAS FONS: Gracias, señor Presidente, no voy a entrar en el tema candente del Decreto, sino, simplemente, en el Decreto. ¿Podría el señor Secretario General de Turismo decirnos, siquiera sea en grandes líneas, cómo concibe la Secretaría ese programa general de promoción exterior del turismo que en el artículo 3.°, punto 1, simplemente se enuncia así, pero en el artículo 2.°, b), se dice que uno de los principios que se han de tener en cuenta en la promoción exterior es, precisamente, la oferta de las características e intereses de las ofertas turísticas de las distintas áreas o localidades turísticas concretas? La reiteración del Decreto es así, suena un poco mal. Quisiéramos saber si este Programa general va a contemplar estas características especiales —ya hemos quedado de acuerdo en que, aparte de la Secretaría General de Turismo, hay otras entidades que pueden hacer promoción exterior—, si las va a contemplar o simplemente va a ser un Programa de actuaciones muy genéricas.

En segundo lugar, una precisión sobre el artículo 5.°, en el que se dice que con el fin de asegurar la debida unidad de actuación en el exterior, las distintas acciones de promoción deberán llevarse a cabo de acuerdo con la oficina nacional española de turismo dependiente de la representación diplomática española en el país de que se trate, o servicios de ésta encargados de la gestión de los asuntos turísticos. Parece un contrasentido que la unidad se consiga a través de actuaciones de oficinas distintas, que pueden tener criterios muy diferentes, salvo que la Secretaría General de Turismo se proponga unificar estos criterios de todas estas oficinas españolas de turismo en el extranjero. Quisiéramos saber aquí el parecer de la Secretaría, cómo piensa llegarse a esa unidad de actuación en el exterior.

Nada más, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Gracias, señor Cañellas. Con la brevedad que el reloj exige, el señor Fuejo tiene la palabra.

El señor SECRETARIO GENERAL DE TURISMO (Fuejo Lago): Efectivamente, una cosa son las directrices y otra los medios utilizados. El Programa que queremos elaborar cada año está hecho teniendo en cuenta las directrices que figuran en el Decreto y algo que puede cambiar cada año, que es el plan de «marketing» anual —perdónenme la expresión—, que cada año va siendo más completo y que nos indica qué tipo de turismo se va produciendo hacia España potencialmente. Hay países que están en regresión, otros países están estabilizados, y hay otros en los que se da un crecimiento potencial. ¿Qué tipo de medio es mejor para cada país? En unos países será mejor la utilización de la televisión, en otros la publicidad en prensa, en otros las relaciones públicas, porque hay que ir allí. Todos estos datos nos los da un documento muy complejo que elaboramos a través de las encuestas correspondientes y que ponemos en manos de las Comunidades Autónomas, porque a ellos les es útil también, y se les envía cada año.

Nuestra idea es que ese Programa contenga varios capítulos: Uno, medios a utilizar en promoción en general (folletos, carteles, guías, etcétera). Segundo, acciones promocionales, que supone el desplazamiento de personas hacia allí y que se pueden calificar dentro del de relaciones públicas (visita a la Feria de Turismo de Berlín, etcétera). Tercero, acogida —dentro de las relaciones públicas— a periodistas extranjeros, de «tour» operadores extranjeros en España, para enseñarles los productos españoles. Cuarto, asistencia a ferias especializadas, etcétera. Esto sería un programa.

Esta misma configuración les pedimos a las Comunidades Autónomas que nos la den, en relación con las actuaciones que piensen hacer para ese año determinado en el extranjero, es decir, que si quieren estar presentes en el «stand» España en la Feria de Berlín, es muy importante que nos lo digan con antelación, porque nosotros reservaremos el espacio necesario en la Feria para dar acogida a todos aquellos que quieran estar presentes, y lo haremos a través de la oficina de turismo correspondiente. Hay países en los que no tenemos oficina (únicamente tenemos 27 oficinas en los países emisores más importantes), y, por ejemplo, hay países en los que no tenemos oficina y sin embargo existen algunas posibilidades.

Si hay alguna Comunidad Autónoma que quiera hacer algún acto allí, nosotros nos ponemos en contacto bien con la Embajada bien con la oficina comercial, o bien un funcionario nuestro se desplaza allí «ad hoc», y le prepara ese acto, porque la eficacia de esos actos se consigue en función de los contactos que se mantengan en ese país, y nosotros esto lo estamos haciendo ya desde hace dos años. Nosotros estamos preparando esos actos, aunque no sean actos de la Secretaría General de Turismo, sino que sean del Gobierno de la Generalidad de Cataluña. Nosotros hemos preparado actos para la Generalidad de Cataluña en el extranjero, actos en los que nuestro jefe de la oficina le ha proporcionado al funcionario correspondiente del gobierno de Cataluña la lista de los «tour» operadores más importantes, a los periodistas que hay que invitar, a qué revistas hay que tocar, etcétera.

Creo que éste es un papel eficaz y que es ése el camino. Nosotros no pretendemos hacer otra cosa. Hay que integrar en un gran programa los pequeños programas, por decirlo así, de las Comunidades Autónomas, todas ellas interesadas en el tema turismo, porque el sector turismo es un sector de futuro, y no hay Comunidad Autónoma que no quiera potenciar las posibilidades de turismo que tiene su región.

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Muchas gracias, señor Fuejo.

Creo interpretar el sentir de los diversos Grupos que componen esta Comisión expresándole nuestro agradecimiento al Secretario General por la concisión de sus afirmaciones, y, sobre todo, por lo excepcionalmente claro e ilustrativo de cuanto nos acaba de decir, sin perjuicio de algunas diferencias en orden al punto segundo de la comparecencia, que aquí se han manifestado con claridad.

Creo también interpretar el sentimiento de todos los Diputados, deseando que en bien de España, y de nuestra economía, todas las previsiones que S. S. nos acaba de hacer se cumplan con creces.

Se levanta la sesión.

Era la una y cuarenta minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID
Cuesta de San Vicente, 28 y 36
Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid
Depósito legal: M. 12.580 - 1961