



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1985

II Legislatura

Núm. 185

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. GREGORIO PECES-BARBA MARTINEZ

Sesión Plenaria núm. 185

celebrada el miércoles, 27 de febrero de 1985

ORDEN DEL DIA (continuación)

Interpelaciones urgentes:

- Del Grupo Minoría Catalana sobre situación actual de la seguridad del tráfico aéreo en España.
- Del Grupo Popular sobre futuro desarrollo de la flota mercante española en el horizonte de los años noventa.

Preguntas:

- Del Diputado don Josep María Trías de Bes i Serra, del Grupo Minoría Catalana, que formula al Gobierno: ¿Puede explicar el Gobierno de quién partió la orden de detención del policía señor Novás?
- Del Diputado don Juan María Bandrés Molet, del Grupo Mixto, que formula al Gobierno: ¿Es cierto que el señor Ministro del Interior o algún cargo del Ministerio se ha puesto en contacto con el Consejo General del Poder Judicial o con el señor Juez Decano de Madrid en relación con la actuación procesal del Magistrado Juez Titular del Juzgado de Instrucción número 3, de guardia en la fecha de la detención?
- Del Diputado don Francisco Granados Calero, del Grupo Socialista, que formula al Gobierno: ¿Considera el señor Ministro del Interior formalmente ajustada a los preceptos de la Ley de Enjuiciamiento Criminal y a los propios de los Reglamentos de la Policía de Seguridad del Estado la detención del Presidente del SPP, don Manuel Novás?
- Del Diputado don Pedro José Rico Jiménez, del Grupo Popular, que formula al Ministro del Interior: ¿Qué medidas de seguridad va a tomar el Gobierno para impedir que los terroristas excarcelados encuentren facilidades para reiterar sus crímenes en territorio nacional?
- Del Diputado don Antonio Uribarrí Murillo, del Grupo Popular, que formula al Gobierno: ¿Está dispuesto el Gobierno a exigir a la Comunidad española de Ayudas al Refugiado la reparación de perjuicios ocasionados por las inexactitudes que en la «Guía práctica para asilados y refugiados en España» se contienen y que ha sido financiada por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social?
- Del Diputado don Luis Mardones Sevilla, del Grupo Centrista, que formula al Ministro de Defensa: ¿Qué criterios tiene el señor Ministro de Defensa sobre la desaparición de la presencia británica en Gibraltar y la española en Ceuta y Melilla?

- Del Diputado don Joaquim Molins i Amat, del Grupo Minoría Catalana, que formula al Gobierno: ¿Cuáles fueron, señor Presidente del Gobierno, los contenidos y acuerdos alcanzados en su reunión de Palma de Mallorca con el dirigente libio Coronel Muammar el Gaddafi?
- Del Diputado don Juan Ramón Calero Rodríguez, del Grupo Popular, que formula al Presidente del Gobierno: ¿Puede aclarar el señor Presidente a la Cámara quién manifiesta la opinión del Gobierno en cuanto a las vinculaciones entre los temas Comunidad Económica Europea y OTAN, el Vicepresidente, el Ministro de Asuntos Exteriores o el Presidente?
- Del Diputado don Miguel Angel Martínez Martínez, del Grupo Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué iniciativas ha emprendido el Gobierno para salir al paso de informaciones y aclarar afirmaciones que sembraban preocupación entre nuestra opinión pública y que parecen contradecir la decisión de esta Cámara en el sentido de que no existan armas nucleares en toda la extensión de nuestro territorio nacional?
- Del Diputado don Miguel Angel Martínez Martínez, del Grupo Socialista, que formula al Gobierno: ¿Puede aclarar el Gobierno las circunstancias en que se ha producido la detención de dos espías alrededor de la Moncloa, o las consecuencias inmediatas que esa detención pueda tener?
- Del Diputado don José Miguel Bravo de Laguna Bermúdez, del Grupo Centrista, que formula al Gobierno: ¿Considera el señor Ministro de Economía y Hacienda iniciativas parlamentarias ulteriores a una pregunta sobre gastos e ingresos del Estado en Canarias, la petición de informe de 8 de marzo de 1984 y la interpelación sobre Canarias vista en este Congreso el 2 de mayo de 1984, así como la Moción consecuencia de dicha interpelación de 9 de mayo de 1984?
- Del Diputado don José Miguel Bravo de Laguna Bermúdez, del Grupo Centrista, que formula al Gobierno: ¿Cuáles han sido las razones de la disminución de gastos del Estado en Canarias en 1984 en relación con 1983?
- Del Diputado don Antonio Díaz Fuentes, del Grupo Centrista, que formula al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación: ¿Piensa el Ministerio de Agricultura hacer dejación en favor de la Alcaldía de Santiago de Compostela de la facultad que le confiere el apartado 10.1.1 de la Orden de 15 de julio de 1975 para la fijación de fecha de celebración comercial del Mercado Nacional de dicha ciudad?
- Del Diputado don Fernando Suárez González, del Grupo Popular, que formula al Gobierno: ¿Considera el Gobierno que es correcto el nombramiento de don Juan Ignacio Moltó García como Director General de la Inspección General de Trabajo y Seguridad Social?
- Del Diputado don José Javier Pérez-Olivares y Pérez, del Grupo Popular, que formula al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones: ¿Puede explicar el señor Ministro por qué en las cartas de navegación aérea oficialmente publicadas y en vigor el día 20 de febrero de 1985 no figuraba la situación del monte Ofz?
- De la Diputada doña Carmela García Moreno, del Grupo Socialista, que formula al Gobierno: ¿Cómo se está desarrollando la aplicación del Plan de Centros de Orientación Familiar, y en concreto los Centros subvencionados dependientes de la Administración Local?
- De la Diputada doña María Dolores Pelayo Duque, del Grupo Socialista, que formula al Gobierno: ¿Cuándo piensa llevar a cabo el Gobierno campañas informativas generalizadas sobre orientación familiar?

(Continúa el orden del día en el «Diario de Sesiones», número 186, de 28 de febrero de 1985.)

SUMARIO

Se reanuda la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

	Página
Interpelaciones urgentes	8484
	Página
Del Grupo Minoría Catalana, sobre situación actual de la seguridad del tráfico aéreo en España	8484

En defensa de la interpelación formulada interviene el señor Roca i Junyent. Comienza recordando el lamentable y dramático accidente aéreo ocurrido el pasado día 19 en el vuelo regular Madrid-Bilbao de la Compañía Iberia, que produjo la muerte de sus 148 ocupantes. Aclara que no quiere contribuir a ningún tipo de alarmismo ni aprovechar políticamente un caso donde domina el drama humano, que reclama de todos una expresión de solidaridad con las familias de las víctimas. Pero la realidad es que el accidente se produjo y esta Cámara no puede permanecer insensible a dicha realidad. Lamenta a continuación el que hasta la fecha no se haya producido la explicación oficial y pide que ésta se dé ante

la Cámara sin mayores demoras, explicando al pueblo lo que ocurrió, en términos tales que sirva para tranquilizar al conjunto de los ciudadanos sobre la seguridad del tráfico aéreo en España. Sobre este particular, personalmente cree que disponemos de instalaciones y mecanismos de seguridad suficientes, con independencia del funcionamiento concreto de la compañía Iberia. Sin embargo, el silencio mantenido por los organismos competentes da lugar, de una parte, a que se cree un estado de inquietud y desconfianza acerca de las garantías de seguridad de nuestro tráfico aéreo y, de otra, a que se produzca todo tipo de especulaciones y rumores infundados, como ha sucedido en el presente caso, con absurdas manifestaciones, como por ejemplo sobre el papel desempeñado en el accidente por una antena de televisión de Euskal Telebista.

Reitera por último que lo procedente es dar una explicación a un pueblo que desea saber lo que ha pasado y que quiere tener plena seguridad y confianza en sus instalaciones. Es evidente que con dicha información no se compromete el buen nombre de España, invocando razones de turismo u otras, como ha sucedido la semana anterior, en contradicción, por lo demás, con lo afirmado ese mismo día en un reportaje de Televisión Española. Al contrario, dicha información servirá para evitar especulaciones infundadas y para llevar la tranquilidad a todos los ciudadanos.

En nombre del Gobierno, el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barón Crespo) afirma que el hecho trágico acaecido ha afectado a todos, y en primer lugar al Gobierno. No obstante, su repercusión enorme, en contraste con lo que sucede, por ejemplo, con los múltiples accidentes de carretera producidos semanalmente, la achaca a la gran sensibilidad que existe, por tratarse de un medio de transporte enormemente seguro y cuyos fallos, por afectar generalmente a un número elevado de personas, producen gran impacto.

Respecto a las críticas que se le han formulado por no informar la semana anterior, manifiesta que el martes y el miércoles se encontraba coordinando las labores de rescate. Por otra parte, desmiente que se haya guardado silencio sistemáticamente, ya que ayer mismo tuvo ocasión de contestar en el Senado a varias preguntas relacionadas con este accidente. Recuerda, por otra parte, lo que sucede en otros países cuando se producen accidentes de este tipo, en que inmediatamente comienzan a trabajar las comisiones correspondientes de investigación, no dando lugar a polémicas sistemáticas llevadas a las primeras páginas de los periódicos, como suele suceder en nuestro país.

A continuación explica someramente la versión oficial del accidente aéreo, señalando que el mismo se produjo al chocar un plano de la aeronave con la antena de Euskal Telebista, situada en las inmediaciones de la cima del monte Otz, de donde no se debe deducir, sin embargo, que haya sido éste el elemento causal decisivo en el accidente. Tampoco existen indicios de que la aeronave hubiera sido objeto de ningún acto de sabotaje, como se especuló en principio. Se desconocen por ahora las razones por las

que la aeronave descendió por debajo de la altitud mínima establecida, aunque, desde luego, puede excluirse que fuera debido, al desconocimiento del terreno, ya que todas las tripulaciones españolas reciben una formación específica en el tema de nuestras rutas y aeropuertos. Por otra parte, la aeronave estaba autorizada por la torre de control de Sondica para realizar el aterrizaje directamente, a pesar de lo cual el comandante consideró conveniente hacerlo de acuerdo con la carta de aproximación de la compañía Iberia, ya que cada compañía fija sus mínimos operativos.

En relación con la seguridad del tráfico aéreo en España, manifiesta que es similar a la de los países miembros de la Organización Internacional de Aviación Civil. Detalla el movimiento de aeronaves anual y el número de pasajeros transportados, que demuestra que España es un país con una aviación civil comercial muy importante y con unos niveles de seguridad positivos, que resisten absolutamente cualquier comparación con otros países. Asimismo, informa del tráfico aéreo llevado a cabo por la compañía Iberia, cuyo nivel de accidentes no supera tampoco el nivel medio mundial.

Finalmente expresa que en lo sucesivo la Comisión de investigación de accidentes continuará su trabajo y el Gobierno, por su parte, tratará de mantener unos niveles dignos de seguridad aérea en España.

Replica el señor Roca i Junyent y duplica el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barón Crespo).

En turno de fijación de posiciones, en nombre del Grupo Mixto interviene el señor Bandrés Molet, que participa de la preocupación de todos los Grupos Parlamentarios y de los ciudadanos en general por la tragedia recientemente ocurrida. Expresa su deseo de que, en lo posible, se procure reparar económicamente a los familiares de las víctimas por los daños causados. Asimismo, aprovecha la ocasión para dedicar un recuerdo emocionado a un compañero de Partido, concejal de Arrigorriaga.

Seguidamente expresa la preocupación de Euskadiko Ezkerra por los aeropuertos de la Comunidad Autónoma vasca, cuya situación seguramente es achacable en buena medida a la coexistencia de un número excesivo de ellos en un espacio relativamente pequeño, obedeciendo quizás a intereses en pugna muy importantes. En todo caso, entiende que debe realizarse un estudio riguroso sobre las causas de este accidente, y en evitación de otros posibles, buscando las responsabilidades penales, civiles y políticas, si las hubiere. Personalmente, anuncia su propósito de formular por escrito la petición de que la actual Comisión Especial de Investigación sobre catástrofes aéreas, si es posible, extienda su competencia para el estudio de las causas de este último y tremendo suceso.

En nombre del Grupo Parlamentario Vasco (PNV), el señor Vizcaya Retana manifiesta que el Grupo Vasco no quiso traer este tema a la Cámara por la especial sensibilidad que respecto al mismo tenía, por la enorme fortuna que personalmente tuvo, al no llegar a viajar en este avión. Sin embargo, cree conveniente fijar la posición de

su Grupo, señalando que cuando ocurre un accidente de este tipo deben primar los aspectos técnicos a la hora de verificar el grado de responsabilidades, tanto penales como políticas, que pudieran derivarse. No obstante, entiende necesario dotar de una mayor agilidad a las Comisiones técnicas que establecen las bases respecto a las cuales se puedan deducir responsabilidades de todo tipo. A este respecto, considera que una Comisión técnica que tarda más de un año en elaborar un informe frustra en muchas ocasiones las expectativas derivadas de esa investigación, razón por la que entiende que debe dotársele a este tipo de comisiones de más agilidad y mayores medios.

En cuanto al accidente en concreto, alude a su experiencia durante ocho años realizando continuamente ese viaje y a la especial atención prestada siempre por los pilotos, sin que se haya producido nunca un accidente en ese tiempo en el aeropuerto de Sondica. No desea especular sobre posibles culpables en esta ocasión, como prueba del respeto al dolor de las muchas familias afectadas, y termina solicitando que se acometa una política de inversiones que dote al cielo español de mayores elementos de ayuda a la navegación aérea.

En nombre del Grupo Centrista, el señor Mardones Sevilla comparte la preocupación que ha motivado la presentación de la interpelación. Entiende que debe haber mayores medios que permitan elevar el nivel de seguridad del transporte aéreo en España y, en ese sentido, solicita de los organismos responsables que reflexionen sobre la conveniencia de incrementar las medidas de protección al viajero y sobre la exigencia de un mayor rigor en un sector que tiene el máximo nivel de riesgo. Ello servirá para llevar el sosiego a los muchos miles de usuarios que en nuestro país utilizan estos servicios. También consideraría adecuado la no concentración de riesgos en un número reducido de aeropuertos, diversificando éstos según se trate de vuelos domésticos y vuelos internacionales o vuelos transoceánicos. Por último, pide a la Administración que adopte un papel de tutela, en evitación del lamentable espectáculo de encrespamiento sistemático que se viene produciendo, en que los colectivos implicados entran en auténticas polémicas llenas de agresividad.

En nombre del Grupo Popular, el señor Trillo y López-Mancisidor expone que comparte prácticamente en su totalidad las palabras pronunciadas esta tarde por los representantes de los distintos Grupos Parlamentarios y que, lamentablemente, no puede hacerlo respecto de las escuchadas al señor Ministro. Seguidamente pregunta al señor Ministro si considera seguras las instalaciones de control de tráfico aéreo actualmente existentes en España, así como las instalaciones de señalización aeroportuarias, las instalaciones ILS o unas cartas de navegación donde no figura el monte Otz y, por tanto, se desconoce la existencia de la antena de Euskal Telebista, etcétera. Concluye afirmando que el Grupo Popular en sus intervenciones sobre esta materia procurará siempre dar a la totalidad de los españoles la seguridad a la que tienen derecho, en todos los terrenos, y más en el aéreo, donde las negligencias se pagan con la vida.

Nuevamente hace uso de la palabra, en nombre del Gobierno, el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barón Crespo) para realizar algunas precisiones en relación con las manifestaciones hechas por los oradores precedentes.

Página

Interpelación del Grupo Popular sobre futuro desarrollo de la flota mercante española en el horizonte de los años noventa 8493

En defensa de la interpelación formulada, el señor Fraga Iribarne manifiesta su preocupación sobre si realmente son todos conscientes de la irresponsable destrucción que se está produciendo en nuestra industria naval, con lo que ello significa para las vidas y esperanzas de decenas de miles de españoles, en cuanto que dicho sector constituye hoy uno de los grandes sectores de nuestra industria, con influencia clave en muchos de los factores básicos de la economía industrial española. Ello da lugar a que cada día puedan leerse en la prensa noticias de barricadas, cortes de carreteras y enfrentamientos con la policía de gentes desesperadas, mientras comarcas enteras se van empobreciendo y va descendiendo nuestro nivel de vida. Cita como ejemplos las rías del Ferrol y Ares, que van decayendo en recursos familiares, negocio comercial, así como en esperanzas e ilusiones de futuro. Califica de trágico el destino de unas áreas que dieron un salto adelante con la industrialización y que ahora se enfrentan con el drama de la destrucción de sus industrias.

Seguidamente se refiere al abandono del sector naval por parte del Gobierno en lo que califica de claro fracaso, como lo prueba el que los objetivos de producción fijados a mediados del 83 para los grandes, pequeños y medianos astilleros, un año después hayan sido fuertemente recordados. Lamenta que el Gobierno no haya sabido comprender que la reindustrialización naval es un problema de competitividad y productividad. En tal sentido afirma que no son los países de altas rentas salariales los que pierden competitividad, sino aquellos en que el coste laboral por unidades de obra es más alto. En consecuencia, la solución del problema no está en cerrar fábricas, sino en aumentar la productividad.

Alude, asimismo, al elevado coste económico y social que supone la política de abandonismo seguida, criticando de manera concreta el desarrollo del plan de reconversión en Galicia, con falta de deseos de diálogo con la Xunta y dando lugar a agravios comparativos en relación con otras regiones, no habiéndose ido a un aprovechamiento adecuado de las instalaciones de ASTANO, donde el sacrificio en mano de obra ha sido el doble que el realizado por los demás astilleros españoles.

A continuación expresa su confianza en la evolución de la demanda mundial, en cuyo mercado nuestras cuotas de participación vienen reduciéndose de manera inadmisiblemente. Esta circunstancia, unida a la necesaria modernización de la actual flota, le lleva a rechazar que la reconversión se conciba como una simple operación quirúrgica de supresión de capacidad productiva, en lugar de un adecuado proceso de reformas para obtener incrementos

sustanciales en la productividad y competitividad. Ante el hecho de encontrarnos frente a un sector con futuro, toda vez que el transporte y el comercio mundial se están reanimando, pide que se ponga en marcha un auténtico plan de reestructuración y reindustrialización del sector naval, mostrando su clara disconformidad con la forma en que actualmente se viene acometiendo la reforma de este sector por el Partido Socialista, con olvido de las famosas prioridades de las políticas de empleo y regional ofrecidas, así como la compensación a las regiones menos desarrolladas. Termina expresando su esperanza y la de su Grupo en que se rectifique por parte del Gobierno, por considerar que aún es tiempo de evitar consecuencias todavía más negativas en este campo.

En nombre del Gobierno, el señor Ministro de Industria y Energía (Solchaga Catalán) pide de antemano disculpas por tener, sin duda, que repetirse en su contestación, ya que es la tercera vez que interviene sobre este tema. Respecto a las afirmaciones del señor Fraga Iribarne, rechaza las tesis de que España se desindustrialice, especialmente en el sector naval y de manera concreta en Galicia, como consecuencia del abandonismo del Gobierno, así como el que se haya procedido a una reducción de los objetivos contemplados en el libro blanco, precisando que en éste simplemente se contemplaba una situación existente.

En cuanto a la llamada política de abandonismo por parte del sector público, expone que se han venido produciendo unas pérdidas, como consecuencia de la diferencia entre el coste de construcción y el valor de realización, pagadas con el dinero de todos los contribuyentes, no estando dispuesto el Gobierno a seguir manteniendo dichas pérdidas en esas condiciones. Recuerda igualmente la situación en que el Gobierno se encontró al acceder al poder, con múltiples pequeños y medianos astilleros prácticamente quebrados, y con unos astilleros públicos en una situación de ventaja respecto de aquéllos, en lugar de funcionar todos basados exclusivamente en su capacidad de competencia. A todo ello debe unirse la evolución de la demanda de cartera de pedidos en el sector naval, que no ha afectado únicamente a España, sino también a la mayoría de los países industrializados, con grave retraso de sus puestos anteriores en el mercado mundial, al tener la competencia de países emergentes, con costes de producción muy bajos.

En relación con los estudios técnicos de viabilidad, expone que, a pesar de todas las polémicas producidas, nadie ha demostrado que fueran mejores los estudios realizados por otras entidades que los elaborados por el INI y finalmente aceptados. No está conforme sobre este particular con la afirmación hecha por el interpelante sobre falta de diálogo, ya que considera que éste ha existido, y en muy elevada medida, toda vez que en el antiguo comité de seguimiento se vino discutiendo no menos de siete u ocho meses, con participación de las centrales sindicales, empresarios, Administración y Comunidades Autónomas directamente afectadas, entre ellas, lógicamente, la gallega. Por último, en relación con los conflictos de orden público habidos como consecuencia de la reconversión naval,

recuerda que éstos existían ya en número elevado a principios de 1983, antes, por tanto, de que se tomara la decisión de llevar adelante el plan de reconversión.

El señor Presidente anuncia la presencia en la Cámara de Sus Altezas Imperiales los Príncipes Herederos del Japón. En nombre del Congreso de los Diputados, saluda con afecto y respeto a los Príncipes Akihito y Michiko, y, a través de ellos, a Sus Majestades Imperiales y a todo el pueblo japonés. Expresa asimismo la esperanza de que la paz sea un valor permanente en la comunidad internacional y les desea lo mejor durante su estancia en España y para su futuro. Los señores Diputados, puestos en pie, prorrumpan en grandes y prolongados aplausos.

Continuando con el debate de la interpelación urgente del Grupo Popular, y en turno de réplica, interviene el señor Fraga Iribarne y duplica el señor Ministro de Industria y Energía (Solchaga Catalán).

Para fijación de posiciones, por el Grupo Mixto interviene el señor Fernández Inganzo, mostrando su coincidencia con muchos de los aspectos y preocupaciones expuestas en la interpelación, aunque desde posiciones diametralmente opuestas a la misma. Recuerda igualmente el rechazo de la política de reconversión por parte de Comisiones Obreras desde el principio, por entender que nunca hubo un auténtico plan de modernización de nuestra flota mercante y pesquera que afianzase el futuro de nuestra industria naval. Agrega que los Diputados comunistas reiteran que, siendo necesaria la reconversión, no se puede llevar a cabo con una simple destrucción de puestos de trabajo y sin plantear, prioritaria o paralelamente, una serie de objetivos que han venido señalando en esta Cámara en repetidas ocasiones y que expone resumidamente. Termina pidiendo una distribución equitativa de la capacidad de producción de acuerdo con la situación de cada astillero y lamenta el trato discriminatorio del Gobierno hacia determinadas centrales sindicales en las conversaciones desarrolladas sobre este tema.

Página

Preguntas 8501

Página

Del Diputado don Josep María Trías de Bes i Serra, del Grupo Minoría Catalana, que formula al Gobierno: ¿Puede explicar el Gobierno de quién partió la orden de detención del policía señor Novás? 8501

Expuesta la pregunta por el señor Trías de Bes i Serra, le contesta el señor Ministro del Interior (Barrionuevo Peña) que, con la información existente en este momento, puede asegurar al señor Diputado que no hubo ninguna orden para esa detención.

Página*

Del Diputado don Juan María Bandrés Molet, del Grupo Mixto, que formula al Gobierno: ¿Es cierto que el señor Ministro del Interior o algún cargo del Ministerio se ha puesto en

contacto con el Consejo del Poder Judicial o con el señor Juez Decano de Madrid en relación con la actuación procesal del Magistrado Juez Titular del Juzgado de Instrucción número 3, de guardia en la fecha de la detención? 8502

Expuesta la pregunta por el señor Bandrés Molet, el señor Ministro del Interior (Barrionuevo Peña) le asegura que él no se puso en contacto con el Consejo General del Poder Judicial ni con el señor Juez Decano de Madrid, ni tampoco el ministro del Interior dispuso que nadie estableciera dicho contacto.

Página

Del Diputado don Francisco Granados Calero, del Grupo Socialista, que formula al Gobierno: ¿Considera el señor Ministro del Interior formalmente ajustada a los preceptos de la Ley de Enjuiciamiento Criminal y a los propios de los Reglamentos de la Policía de Seguridad del Estado la detención del Presidente del SPP, don Manuel Novás? 8503

Formulada la pregunta por el señor Granados Calero, el señor Ministro del Interior (Barrionuevo Peña) manifiesta que en la detención en cuestión parece que no se respetaron algunas formalidades o, por lo menos, el espíritu de los preceptos de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. No obstante, piensa que hay que ser algo prudente antes de hacer o de tomar una posición contundente, informando que sobre el tema se ha abierto un expediente.

Página

Del Diputado don Pedro José Rico Jiménez, del Grupo Popular, que formula al Ministro del Interior: ¿Qué medidas de seguridad va a tomar el Gobierno para impedir que los terroristas excarcelados encuentren facilidades para reiterar sus crímenes en territorio nacional? 8504

Expuesta la pregunta por el señor Montesinos García, el señor Ministro del Interior (Barrionuevo Peña) pide al señor Diputado que aclare qué entiende por terroristas excarcelados, para ver si se refiere a algún caso concreto y debe adoptarse alguna medida asimismo concreta.

Página

Del Diputado don Antonio Uribarri Murillo, del Grupo Popular, que formula al Gobierno: ¿Está dispuesto el Gobierno a exigir a la Comunidad española de Ayudas al Refugiado la reparación de perjuicios ocasionados por las inexactitudes que en la «Guía práctica para asilados y refugiados en España» se contienen y que ha sido financiada por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social? 8505

Expuesta la pregunta por el señor Uribarri Murillo, el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social (Almuntia Amann) informa de la existencia de un convenio firmado

por la Dirección General de Acción Social con el CEAR, por el cual, entre otras actividades, se financia la elaboración de esta guía, en la que, en su segunda edición, se corregirán algunas inexactitudes.

Página

Del Diputado don Luis Mardones Sevilla, del Grupo Centrista, que formula al Ministro de Defensa: ¿Qué criterios tiene el señor Ministro de Defensa sobre la desaparición de la presencia británica en Gibraltar y la española en Ceuta y Melilla? 8506

Expuesta la pregunta por el señor Mardones Sevilla, le contesta el señor Ministro de Asuntos Exteriores (Morán López) que Gibraltar es una colonia británica inscrita en la lista de territorios no autónomos que acompaña a la Resolución 1.542 de las Naciones Unidas, en tanto que Ceuta y Melilla no son territorios inscritos como no autónomos, y sobre los cuales este Gobierno no tiene dudas de su españolidad.

Página

Del Diputado don Joaquim Molins i Amat, del Grupo Minoría Catalana, que formula al Gobierno: ¿Cuáles fueron, señor Presidente del Gobierno, los contenidos y acuerdos alcanzados en su reunión de Palma de Mallorca con el dirigente libio Coronel Muammar el Gaddafi? 8507

Expuesta la pregunta por el señor Molins i Amat, le contesta el señor Ministro de Asuntos Exteriores (Morán López) que la entrevista en cuestión no estuvo destinada a alcanzar acuerdos concretos, aunque sí fue de sumo interés para conocer posiciones y establecer un vínculo que va a favorecer las relaciones entre España y Libia.

Página

Del Diputado don Juan Ramón Calero Rodríguez, del Grupo Popular, que formula al Presidente del Gobierno: ¿Puede aclarar el señor Presidente a la Cámara quién manifiesta la opinión del Gobierno en cuanto a las vinculaciones entre los temas Comunidad Económica Europea y OTAN, el Vicepresidente, el Ministro de Asuntos Exteriores o el Presidente? 8508

Expuesta la pregunta por el señor Calero Rodríguez, el señor Ministro de Asuntos Exteriores (Morán López) da lectura a los artículos 97 y 98 de la Constitución, relativos a la dirección de la política interior y exterior y la acción de gobierno.

Página

Del Diputado don Miguel Angel Martínez Martínez, del Grupo Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué iniciativa ha emprendido el Gobierno para salir al paso de informaciones y aclarar afirmaciones que siembran

preocupación entre nuestra opinión pública y que parecen contradecir la decisión de esta Cámara en el sentido de que no existan armas nucleares en toda la extensión de nuestro territorio nacional? 8509

Expuesta la pregunta por el señor Martínez Martínez (don Miguel Angel), el señor Ministro de Asuntos Exteriores (Morán López) manifiesta que el Gobierno toma las medidas que corresponden a la resolución adoptada por esta Cámara y por el Senado en 1981.

Página

Del Diputado don Miguel Angel Martínez Martínez, del Grupo Socialista, que formula al Gobierno: ¿Puede aclarar el Gobierno las circunstancias en que se ha producido la detención de dos espías alrededor de la Moncloa, o las consecuencias inmediatas que esa detención pueda tener? 8510

Expuesta la pregunta por el señor Martínez Martínez (don Miguel Angel), el señor Ministro de Asuntos Exteriores (Morán López) informa, con la natural discreción, sobre la expulsión de unas personas que tenían «status» diplomático; «status» que es perfectamente competencia del Estado el retirar, conforme a las normas del Convenio de Viena.

Página

Del Diputado don José Miguel Bravo de Laguna Bermúdez, del Grupo Centrista, que formula al Gobierno: ¿Considera el señor Ministro de Economía y Hacienda iniciativas parlamentarias ulteriores a una pregunta sobre gastos e ingresos del Estado en Canarias, la petición de informe de 8 de marzo de 1984 y la interpelación sobre Canarias vista en este Congreso el 2 de mayo de 1984, así como la Moción consecuencia de dicha interpelación de 9 de mayo de 1984? 8511

Expuesta la pregunta por el señor Bravo de Laguna Bermúdez, el señor Ministro de Economía y Hacienda (Boyer Salvador) manifiesta que obviamente, la interpelación sobre Canarias de 2 de mayo y la moción de 9 de mayo son iniciativas ulteriores a la pregunta a la que se refiere el señor Diputado.

Página

Del Diputado don José Miguel Bravo de Laguna Bermúdez, del Grupo Centrista, que formula al Gobierno: ¿Cuáles han sido las razones de la disminución de gastos del Estado en Canarias en 1984 en relación con 1983? .. 8511

Expuesta la pregunta por el señor Bravo de Laguna Bermúdez, el señor Ministro de Economía y Hacienda (Boyer Salvador) le informa sobre los gastos del Estado en Canarias y las transferencias de servicios llevadas a cabo, que se han acelerado fuertemente en los últimos años.

Página

Del Diputado don Antonio Díaz Fuentes, del Grupo Centrista, que formula al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación: ¿Piensa el Ministerio de Agricultura hacer dejación en favor de la Alcaldía de Santiago de Compostela de la facultad que le confiere el apartado 10.1.1 de la Orden de 15 de julio de 1975 para la fijación de fecha de celebración comercial del Mercado Nacional de dicha ciudad? 8512

Expuesta la pregunta por el señor Díaz Fuentes, el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación (Romero Herrera) manifiesta que el Ministerio no hace dejación, ni a la Alcaldía de Santiago ni a ninguna otra, de las competencias que tenía en esta materia.

Página

Del Diputado don Fernando Suárez González, del Grupo Popular, que formula al Gobierno: ¿Considera el Gobierno que es correcto el nombramiento de don Juan Ignacio Moltó García como Director General de la Inspección General de Trabajo y Seguridad Social? 8513

Expuesta la pregunta por el señor Suárez González (don Fernando), el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social (Almunia Amann) se remite a lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 10/1983, de 16 de agosto, sobre reorganización de la Administración central del Estado.

Página

Del Diputado don José Javier Pérez-Olivares y Pérez, del Grupo Popular, que formula al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones: ¿Puede explicar el señor Ministro por qué en las cartas de navegación aérea oficialmente publicadas y en vigor el día 20 de febrero de 1985 no figuraba la situación del monte Oiz? 8514

Expuesta la pregunta por el señor Pérez-Olivares y Pérez, el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barón Crespo) le contesta que para ser coherentes con la resolución del Consejo de la Organización Internacional de Aviación Civil de 27 de febrero de 1984.

Página

De la Diputada doña Carmela García Moreno, del Grupo Socialista, que formula al Gobierno: ¿Cómo se está desarrollando la aplicación del Plan de Centros de Orientación Familiar, y en concreto los Centros subvencionados dependientes de la Administración Local? 8515

Expuesta la pregunta por la señora García Moreno, el señor Ministro de Sanidad y Consumo (Lluch Martín) informa que en mayo de 1983 se formó una comisión de trabajo

para establecer un Plan General de Centros de Orientación Familiar. Asimismo, le informa de las medidas adoptadas con posterioridad en relación con este tema.

Página

De la Diputada doña María Dolores Pelayo Duque, del Grupo Socialista, que formula al Gobierno: ¿Cuándo piensa llevar a cabo el Gobierno campañas informativas generalizadas sobre orientación familiar? 8516

Expuesta la pregunta por la señora Pelayo Duque, el señor Ministro de Sanidad y Consumo (Lluís Martí) manifiesta que se encuentra ya preparada una campaña, que se hará a través de los Centros de Orientación Familiar. Se suspende la sesión a las siete y treinta minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

INTERPELACIONES URGENTES:

— DEL GRUPO MINORIA CATALANA SOBRE SITUACION ACTUAL DE LA SEGURIDAD DEL TRAFICO AEREO EN ESPAÑA

El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión. Interpelaciones urgentes: Del Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana sobre situación actual de la seguridad del tráfico aéreo en España. Para la defensa de la interpección tiene la palabra el señor Roca.

El señor ROCA I JUNYENT: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, el pasado martes, día 19 de febrero, se produjo un dramático y lamentable accidente aéreo en el vuelo regular de la Compañía Iberia, línea de Madrid a Bilbao, que tuvo como consecuencia la muerte de sus 148 ocupantes. No quiero contribuir con la interpección de nuestro Grupo a ningún tipo de alarmismo, ni mucho menos a una explotación políticamente partidista, que en este caso, además, sería mezquina e indigna, tratándose de un tema en el que fundamentalmente lo que domina es un drama humano que reclama de todos nosotros, por encima de cualquier otra consideración, una expresión de solidaridad para con los familiares de aquellas víctimas producidas en el accidente a que he hecho referencia. Pero el hecho cierto es que este accidente se produjo, que este accidente no es ninguna invención, no es ninguna manipulación; este accidente fue una triste y lamentable realidad, y, al entender de nuestro Grupo, esta Cámara no puede permanecer ni insensible ni alejada de esta realidad, porque nada de lo que ocurre en la sociedad puede ser ajeno a esta Cámara.

Por tanto, si es grave que hasta esta fecha no se haya producido, señor Ministro, ninguna explicación oficial en relación con este accidente, más grave es todavía que no se haya querido hacer en esta Cámara. Señor Ministro, aquí lo único que constan son sus declaraciones diciendo que no quería hacer ninguna declaración, y cuando la semana pasada, con ocasión de la interpección de otro Grupo Parlamentario, relativa a la política general de su Departamento, tenía usted la ocasión de poder desarrollar una explicación sobre este lamentable asunto, usted manifestó que ésta no era la tribuna ni esta Cámara el lugar adecuado para ello. Si fuera de la Cámara no se hacen declaraciones, ni se quieren hacer, y en esta Cámara se dice que éste no es el lugar adecuado, ¿dónde y cuándo debemos hablar de este tema? Quiero reivindicar para esta Cámara que es aquí donde hemos de hablar de este tema. Nos corresponde aquí, como máximos representantes de la soberanía popular, conocer de estos hechos que causan alarma, inquietud y zozobra en la opinión pública, y esto lo hemos de hacer, además, aquí y ahora, porque ya no lo podemos hacer más tarde; ya no podemos dejar pasar ni un día más sin que exista una explicación oficial de esta cuestión. Lo que no puede hacerse es ocultar los hechos ni ocultarse usted; hemos de hablar de este tema, hay que dar una explicación.

El motivo principal y fundamental de esta interpección es éste, es darle a usted la posibilidad de que explique ante la Cámara, y a través de ella ante todo el pueblo, lo que ocurrió, y que lo haga, además, señor Ministro, en términos tales que tranquilice al conjunto de los ciudadanos sobre la seguridad del tráfico aéreo en España. Hágalo, señor Ministro, en términos tales que su intervención sea eficaz.

Si me lo permite, yo le voy a facilitar su tarea. Creo que esta seguridad existe, que tenemos instalaciones y mecanismos de seguridad suficientes. En todo caso, no me consta nada de lo contrario. Pero tendremos, posiblemente a lo largo de esta interpección y del subsiguiente debate, que distinguir entre lo que es la Compañía Iberia y lo que es el tráfico aéreo, y deberemos contemplar si la mala imagen de la primera no repercute en la confianza en el segundo. Pero éste es otro aspecto al que he dicho que me referiré más adelante. (*Rumores.*)

De momento, lo que destaca, señor Ministro, es su silencio —no el de todas SS. SS.—, su inexplicable silencio. Si me permite...

El señor PRESIDENTE: Un momento, señor Roca. Ruego silencio a SS. SS.

El señor ROCA I JUNYENT: Gracias. ... y aunque no me lo permita también se lo voy a decir, señor Ministro, diré que usted no ha sido sensible a la expectación y a la inquietud que este accidente ha despertado ante toda la opinión pública. Porque ¿qué se deriva del silencio? ¿Qué ha hecho posible el silencio? Por un lado, todo tipo de especulaciones y rumores. Basta leer todos los comentarios que se han publicado en los medios de comunicación para ver hasta qué punto la imaginación ha sido en mu-

chos casos libre y ha dado lugar a que se expliquen, se den relaciones de los hechos, en base a todo tipo de especulaciones y rumores infundados.

En un segundo aspecto se han producido unas absurdas manifestaciones, por ejemplo, sobre el papel desempeñado en el accidente por la antena de televisión de Euskal-Telebista. Si esto no es determinante y no es condicionante, no se hable más del tema, porque lo que resulta absurdo es que se cree una imagen a través de una posible (no me corresponde entrar a mí en este caso, ni en este momento) infracción administrativa, y se entre, más o menos, diríamos, a confundir a la opinión pública.

También podía haberse producido un accidente en el que el choque fuese contra una antena domiciliaria, administrativamente mal colocada, y supongo que no se intentaría decir que la responsabilidad pudiera derivarse del choque con una antena domiciliaria, porque lo raro sería que este choque pudiera producirse en esta altura. Vayamos, pues, a los hechos.

También ha dado lugar a otra cuestión, a las denuncias sobre aparentes fallos en los mecanismos de control y seguridad de nuestros aviones. Se ha dicho. Todo esto son rumores y especulaciones, pero que tienen su fundamento y origen en el silencio que se ha practicado, y es absurdo, todo esto que he dicho es absurdo. Y lo sabemos y nos alegramos de que sea absurdo, pero tenía y aún tiene que desmentirse con una explicación que dé tranquilidad a los ciudadanos, que la pueden y deben tener, y a los que no puede tratarse como menores de edad.

Señor Ministro, durante la semana pasada los más frecuentes usuarios de la Compañía de aviación se han encontrado sorprendidos con que no se les facilitaba en el avión prensa, para que no se enterasen de las noticias sobre el accidente. De verdad, los que subían al avión sabían lo que había ocurrido; esto no tiene fundamento. No somos menores de edad; hay que dar una explicación a un pueblo maduro, que puede entender lo que ha pasado, y que quiere tener, como yo tengo, plena seguridad y confianza en nuestras instalaciones de seguridad en el tráfico aéreo.

No hagamos como en determinados regímenes políticos, en donde cuando un personaje molesta se le borra del diccionario, ya no ha existido nunca; o cuando determinados accidentes no aparecen en la prensa, porque no han ocurrido. No; esto ha ocurrido y necesitamos dar una explicación. Hay que explicar lo que ha ocurrido. No se diga, como ocurrió la semana pasada, que esto compromete al buen nombre de España, invocando el turismo u otras razones.

Mire usted, a base de no hablar, yo le puedo explicar lo que se dice en la prensa extranjera sobre este hecho y supongo que lo conoce perfectamente a través de los recortes de prensa, que tengo a su disposición, a base de no hablar, no facilitamos nada; a base de no hablar, no arreglamos nada. Es más, mientras aquí se hablaba del buen nombre de España, como límite a una explicación, esa misma noche Televisión Española ofrecía un reportaje, que no quiero discutir su objetividad —ustedes conocen más que nosotros sobre ello— en el que lo único que se

decía es que de los 10.000 fallecidos en accidentes aéreos en la historia del tráfico aéreo, el 10 por 100 de ellos se habían producido en España. Y acababan recomendando que lo más seguro era el tren. Esto lo decía Televisión Española. Se nos dice que no citemos éste tema, por el buen nombre de España, y la Televisión Española dice esto. No tiene sentido.

Tenemos un pueblo maduro al que se le puede explicar lo que ha ocurrido, desde la seguridad, la tranquilización y la confianza que tenemos, como afirmo, en los mecanismos e instalaciones suficientes de nuestro tráfico aéreo, aunque puedan posiblemente mejorarse, porque no alcanen el grado de perfección que todos deseamos y que la sociedad exige, pero tenemos esta seguridad y la podemos explicar, y se puede decir por el señor Ministro qué es lo que se está haciendo, incluso en la línea de perfeccionamiento de este sistema, pero debe decirse.

Otra cosa es, señor Ministro, que esta explicación deba complementarse con un hecho cierto: Iberia no funciona; a pesar de lo que se diga, los retrasos son constantes; la sensación de que la gestión no va, también es constante y, en este sentido, esto no sirve para tranquilizar la imagen de los ciudadanos.

Por favor, señor Ministro, quisiera que interpretara usted que yo no quiero ni un réplica más, no quiero intervenir más. Deseo sinceramente que su explicación sea lo suficientemente tranquilizadora para garantizar a todos los ciudadanos que el tráfico aéreo en España tiene aquellos mecanismos, aquellos controles, todo cuanto hace preciso para garantizar, como yo creo que usted está en condiciones de poder hacer, una gran seguridad para todos, los de dentro y los de fuera. Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Roca. Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, señorías, ha hecho el señor Roca, en su interpelación, una reflexión pertinente sobre un problema importante, que es el de la percepción de los ciudadanos en relación con la seguridad y el de libertad de información en la sociedad, y creo que es importante iniciar mi contestación adhiriéndome a esa reflexión porque, evidentemente, el hecho trágico acaecido el martes de la semana pasada es algo que nos ha afectado a todos, y, desde luego, al Gobierno en primer lugar, pero pienso que hay que situarlo en la realidad de la sociedad española. Si comparamos lo que ocurre en el modo de transporte aéreo en relación con otros, por ejemplo, con el de la carretera, no se produce la misma sensibilidad cuando los lunes la radio dice el número de personas que han fallecido como consecuencia de accidentes de carretera. Esto tiene una explicación lógica, y aunque pueden dar muchas los sociólogos y los psicólogos, lo cierto y verdadero es que la mayor parte estamos en posesión del carnet de conducir y sabemos lo que ocurre con los accidentes de carretera y, en cierto modo, se disculpa, mientras que aquí nos

encontramos con un medio, que es cierto, a nivel internacional y en España también, enormemente seguro y, desgraciadamente, lo que se produce es una gran concentración, un impacto importante, en el caso en que se produzca un accidente.

Se me ha criticado por no contestar la semana pasada en el Congreso. Yo tengo que manifestar que, en primer lugar, en lo que fueron los días del martes y miércoles, en colaboración con otros compañeros míos de Gobierno, el Ministro de Industria y Energía, el Ministro del Interior, y el mismo Presidente del Gobierno, estuvimos coordinando las labores de rescate, que todavía el miércoles pasado continuaban, y todos los trabajos que se estaban haciendo, concretamente en el monte Oiz, y tengo que señalar que los miembros de la Comisión de Investigación de Accidentes, que son los expertos que tratan esta cuestión, estaban en aquel momento procediendo a las labores más inmediatas y, por ejemplo, no se disponía ni siquiera, como era lógico, de levantamientos topométricos de los lugares para poder proceder a dar una explicación coherente.

Aparte de ello, tengo que señalar que yo no he guardado un silencio sistemático, yo he creído que, en principio, era el Parlamento el que debía conocer un planteamiento oficial del Gobierno y de su Ministro responsable en esa cuestión, yo ayer contesté en el Senado, que es una Cámara que comparte la soberanía nacional con ésta, a varias preguntas que se me formularon en relación con el accidente. No se puede, pues, decir que yo haya estado sistemáticamente callado. Lo que sí es cierto —y esto me parece importante en relación con el tratamiento de los accidentes— es que —según puede leerse en la prensa libre, que todos defendemos, de otros países— cuando se produce un accidente de este tipo, que también se producen, lo que ocurre es que inmediatamente se empieza a trabajar por las comisiones correspondientes de investigación y lo que no se produce es una polémica sistemática, llevada adelante por aficionados, y nosotros también somos legos en esta cuestión, llevando esto a las primeras páginas de los periódicos. Basta con ver el planteamiento que pueda hacer la prensa norteamericana, la francesa, la inglesa o la alemana sobre estas cuestiones. Este es un tema que me parece preocupante, dentro del lento y difícil proceso de aprendizaje de la libertad que tiene que hacer toda la sociedad española.

Y dicho esto, voy a pasar de una manera concisa, y pidiendo perdón por los tecnicismos, a explicar lo que en estos momentos se puede decir como versión oficial del accidente aéreo.

Hasta el momento, de los datos recogidos por los investigadores, se deduce que el accidente se produjo al chocar un plano de la aeronave con la antena de Euskal-Telebista, situada en las inmediaciones de la cima del monte Oiz. A este respecto quiero ampliar y reiterar lo que dije ayer en el Senado.

En la cima del monte Oiz y en sus inmediaciones, están situadas seis antenas que tienen como objeto la retransmisión de diversos tipos de comunicaciones. En conjunto, teniendo en cuenta la cota más la altura de la

antena, la antena de Euskal-Telebista, supera en dos metros la de Televisión Española que estaba instalada en 1972, antes del nuevo Decreto de ordenación de las maniobras de aproximación al aeropuerto de Sondica. Es decir, es cierto, como ha dicho el señor Roca, y como yo manifesté ayer, que, a efectos de las servidumbres aeronáuticas —y puede ser que a otros efectos; por ejemplo, desde el punto de vista del Registro de frecuencias—, la antena de Euskal-Telebista no esté, o por lo menos no nos consta que esté registrada, en todos los antecedentes que hemos consultado, pero de ello no se debe deducir que haya sido un elemento causal decisivo en el accidente; lo que sí es cierto es que la antena fue seccionada, que se quedó dieciséis metros el plano, y es un hecho que ya se ha podido comprobar y medir. No existen tampoco indicios de que la aeronave hubiera sido objeto de un acto de sabotaje, como se especuló al principio.

La aeronave se encontraba efectuando la maniobra instrumental de aterrizaje, apoyada en la radioayuda VORDME, que son las siglas inglesas relativas a las radioayudas correspondientes del aeropuerto, cuya altitud mínima de franqueamiento de obstáculos es de 5.000 pies (2.150 metros), es decir, más de 400 metros sobre el obstáculo más alto de la zona —que hay que tener en cuenta que no es el monte Oiz, sino el monte Amboto, que tiene 1.268 metros—, debiendo realizar al final de la maniobra un viraje descendente hasta la altitud de 1.328 metros, interceptando la marcación del eje de la pista de vuelo 3.0, que proporciona el localizador del sistema de aterrizaje por instrumento ILS (Instrument Landing System), que es un sistema instrumental de ayuda para la aproximación y aterrizaje en esta pista, la pista 3.0, que he señalado, y en su punto más bajo la maniobra se encuentra, por tanto, a una altura de franqueamiento de obstáculos muy superior a los 150 metros marcados como altura mínima por el Documento 8.168 de la OACI, utilizado en España como guía para el establecimiento de maniobras aéreas instrumentales.

Se desconocen hasta ahora las razones por las que la aeronave descendió por debajo de la altitud mencionada, pero puede excluirse, con toda probabilidad, que ello fuera debido a desconocimiento del terreno, ya que las tripulaciones españolas reciben una formación específica en materia de rutas y aeropuertos, que incluye el conocimiento del terreno, de acuerdo con lo establecido en el vigente Reglamento de Circulación Aérea.

Hay una aclaración que hice ayer en el Senado, y que me parece importante reiterarla hoy, porque, como estamos hablando entre legos, creo que hay que explicar las cosas a la Cámara, y es que en principio los vuelos de tipo comercial se hacen con ayuda instrumental, y ello por una razón elemental, porque en el aire no existe más que la altitud y la vista no es el elemento absolutamente decisivo.

Ayer leí un manual del primer curso de la Escuela Nacional de Aeronáutica, que creo que todos estamos en condiciones de comprender, y voy a reiterar, señor Presidente, su lectura, para ilustrar a la Cámara. Dice lo siguiente: para entendernos podemos decir que, en gene-

ral, los aviones comerciales y de transporte vuelan IFR, siglas inglesas que indican reglas de vuelo instrumental, y que los aviones ligeros, destinados a la navegación deportiva, vuelan VFR, es decir, con reglas de vuelo visual. Una importante excepción son los vuelos militares, que pueden operar indistintamente de uno u otro modo, aunque están plenamente capacitados para volar IFR, es decir, de acuerdo con normas instrumentales. En resumen, de los dos tipos de vuelo posibles, IFR y VFR, sólo el primero presenta trascendencia importante. No obstante, todos los pilotos son jugadores cualificados que participan en el control del tráfico aéreo y que aceptan las reglas del juego. Los pilotos IFR, aunque ocasionalmente utilicen las referencias visuales, prescinden de la fiabilidad de sus sentidos, que saben que es limitada, y confían enteramente en la operatividad de sus sistemas e instrumentos de a bordo, así como de la de los equipos de tierra y medios técnicos y humanos del servicio de control ATC, Control del Tráfico Aéreo.

A este respecto se puede añadir una cosa más, que nosotros en este momento no estamos en condiciones de juzgar (la que tiene que juzgar es la Comisión Técnica y, en su caso, la señora juez, me parece que es, que instruye las actuaciones), y que puede ser un elemento interesante: que la aeronave estaba autorizada por la torre de control de Sondica para proceder al aterrizaje directo; podía haber tomado tierra directamente. Sin embargo, el comandante de la aeronave, en uso de sus facultades y de sus responsabilidades, consideró conveniente hacer la aproximación de acuerdo con la maniobra descrita en la carta de aproximación que tenía de la Compañía Iberia, porque cada compañía fija sus mínimos operativos y sus cartas. Y en esta maniobra que el comandante había decidido es cuando se produjo el hecho. Ello muestra que se trata de una profesión que tiene un nivel de riesgo y un nivel de responsabilidad grande, que yo creo que es reconocido por la sociedad. Es decir, éste es otro elemento a tomar en consideración de cara al análisis del accidente.

Hecha esta somera descripción del accidente, voy a pasar a contestar la segunda parte de la interpelación que se me ha formulado en relación con la seguridad del tráfico aéreo en España, agradeciendo por adelantado las manifestaciones que ha hecho el señor Roca en relación con la misma.

La situación de la seguridad del tráfico aéreo en España, hasta el momento, se puede decir, porque esto se mide por estadísticas comparativas internacionales, que es similar a la de los países miembros de la Organización Internacional de Aviación Civil.

Durante el año 1983 la aviación comercial española tuvo un solo accidente, en el que intervinieron dos aeronaves. En 1984 no hubo ningún accidente. No puede afirmarse por ello, a pesar del trágico accidente ocurrido en Bilbao el día 19 de febrero, que la seguridad del transporte aéreo español haya quedado comprometida. No obstante, la Administración ha procedido a una investigación sistemática del área de las operaciones de vuelo de todas las empresas españolas de transporte aéreo, con

objeto de detectar cualquier anomalía que pudiera representar un peligro para la seguridad del mismo. Dicha investigación cuenta con el asesoramiento de la Administración Federal de Aviación Civil de los Estados Unidos, la FAA, cuya autoridad en la materia es mundialmente reconocida.

Se pueden añadir más datos. En estos momentos la Administración Civil Aeronáutica Española, la Dirección General de Aviación Civil y Aeropuertos Nacionales como organismo autónomo, mantiene una actividad que se puede resumir en un movimiento de aeronaves por año de 530.000, entre aterrizajes y despegues, y un movimiento de 51 millones de pasajeros, de los cuales corresponden a los vuelos interiores regulares 20.500.000; a los interiores no regulares 900.000; a los internacionales regulares, 8.300.000, y a los internacionales no regulares 21.300.000. Esto supone estar en relación con dos compañías nacionales regulares, tres compañías nacionales no regulares, más las dos regulares, es decir, las compañías de bandera que también hacen chárter, con 49 compañías extranjeras regulares que operan en España y con 88 compañías extranjeras no regulares que hacen vuelos que se llaman chárter a España; 88 compañías más 31 de las 49 que he citado anteriormente que también hacen vuelos chárter.

Por lo tanto, se puede decir que desde el punto de vista aeronáutico y de la aviación civil comercial, España es un país muy importante, es un país que mantiene unos niveles de seguridad, no sólo en las operaciones que se hacen en España, sino también en la cobertura de sobrevuelo en tres continentes, prestando un servicio bastante positivo; es un país que está haciendo innovaciones tecnológicas en colaboración con las autoridades aeronáuticas, con la industria española, desde el punto de vista de la seguridad del tráfico aéreo, como lo demuestra el plan SACTA, que ha sido recogido por la OACI a nivel regional europeo como un modelo y que está sirviendo para promocionar nuestra tecnología.

Desde el punto de vista se puede decir que nuestra actividad aeronáutica es muy importante y se rige por unos niveles de seguridad que resisten absolutamente, de una manera muy digna, toda comparación. Ello no obsta para que tengamos que lamentar este tipo de incidentes y que se puedan plantear situaciones concretas en alguna compañía. Los dos infortunados accidentes, de 7 de diciembre de 1983 y de 19 de febrero de este año, no suponen, en lo que respecta a la compañía Iberia, porcentaje estadístico superior a la media mundial.

Por último, ha hecho S. S. un comentario en relación con una cuestión que parece un poco doméstica, pero que tiene su importancia: la distribución de periódicos la semana pasada en los aviones de la compañía Iberia. En este sentido tengo que manifestar que no se trata de ningún tipo de medida política que haya decidido el Gobierno, ni creo que en el conjunto del INI. Lo que pasa es que cuando se producen accidentes de este tipo hay recomendaciones de los psicólogos a todas las compañías como en otros tiempos, por ejemplo, cuando no había una presurización tan avanzada, se adoptaban otro tipo de me-

didadas. Parece ser que está indicado, de cara a los pasajeros, adoptar este tipo de medidas por un tiempo limitado.

Creo que con esto, señoría, he contestado básicamente aunque sea de una manera quizá muy técnica en algunos aspectos, los problemas que se plantean. Tengo que señalar que a partir de ahora y hasta el momento en que concluyan los trabajos, desde el punto de vista técnico, es la Comisión de investigación de accidentes la que tiene que continuar su trabajo en relación, también, con los expertos de las Compañías y de los fabricantes. Luego, hay un sumario que tendrá un resultado en función de lo que decida el Poder Judicial.

El Gobierno continuará, junto con la Administración, tratando de mantener unos niveles dignos de seguridad aérea en España y procederá a una revisión y a una mejora sistemática de las operaciones que se realicen en nuestro país. Nada más y gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Roca.

El señor ROCA I JUNYENT: Señor Presidente, señoras y señores Diputados. Bien, señor Ministro, creo que al menos en algunos puntos de su contestación habrá podido cumplirse el objetivo de nuestra interpelación, que es tranquilizar al ciudadano sobre este segundo aspecto de la seguridad de nuestro tráfico aéreo. Pero quisiera hacer unas observaciones.

Yo entiendo que no sería propio trasladar a los «aficionados» como usted calificaba entre comillas, de los medios de comunicación el hecho de que conjeturen. Si no hay información oficial, ni hay explicación, la conjetura es la que, en todo caso, cabe a los que no pueden conocer oficialmente el tema. No me parece sensato decir: «Lo que pasa es que no tienen que hablar del tema hasta que no sepan más». Me parece que van a hablar siempre en la medida en que la conjetura esté abierta.

En la segunda parte de su intervención, señor Ministro, quisiera destacar, simplemente lo que creo una frase que no es válida. Cuando dice: mire usted, es que se produjo sólo un accidente en 1983, y sólo un accidente en 1985, nosotros lo que decimos es por qué se produjo un accidente en 1983 y otro en 1985. Lo óptimo no es uno por año, lo óptimo es ninguno, y en este sentido era nuestra preocupación.

Y por último, señor Ministro, yo no quiero entrar en problemas competenciales entre su Departamento y otros Departamentos ministeriales. Lo cierto es que usted en su respuesta, muy hábilmente, diríamos, ha endosado el problema de IBERIA a otras instancias u otras vertientes de la propia Administración.

Sigo afirmando que puede avanzarse en la línea de mejorar nuestra seguridad en el tráfico aéreo, posiblemente, pero mientras la imagen de la Compañía IBERIA no sea la imagen de solvencia que los ciudadanos esperan, difícilmente, si no se avanza conjuntamente, vamos a crear una sensación íntima de seguridad a todos los ciudadanos.

Y, de verdad, en este punto de las recomendaciones de los psicólogos debo decirle que, consultados los antecedentes que usted consulta de la OACI, es realmente en España el primer caso que se ha dado; debe de ser que los demás no hacen caso a los psicólogos. Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Roca. El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Gracias, señor Presidente, con toda brevedad. Yo no he querido decir que no se hagan conjeturas: Lo que sí creo es que existe una relación entre el nivel de desarrollo y motorización de una sociedad y el nivel de tratamiento de los problemas que surgen cuando un sistema de transporte es un sistema desarrollado, y el transporte pasa a ser un elemento cotidiano, casi un elemento básico no sólo de los presupuestos familiares, sino también de lo que es la convivencia en nuestra época. Y lo que sí creo es que, a la hora de formular conjeturas, hay que hacerlas con un cierto nivel de responsabilidad y conocimiento, porque aunque políticamente el Ministro tenga que hablar en las Cámaras, lo que sí tengo que decir es que en relación con informaciones aparecidas en los últimos días —y hay experiencias anteriores— las autoridades aeronáuticas han tenido que formular comunicados con precisiones técnicas absolutamente elementales. Creo que en eso hay que hacer un tratamiento absolutamente responsable, y no sesgado, de estas cuestiones. Yo no me niego, desde luego, ni me parece positivo que no se hable de ello.

En relación con el problema concreto de los psicólogos, no es el papel precisamente de la OACI estudiar esto, aunque pueda tener comités. En principio, hay otra organización internacional, esa sí, la de los operadores o de las compañías, que se llama la IATA, que es patronal de transporte aéreo, y lógicamente las empresas de transporte aéreo que tienen este tipo de situaciones, y lo tienen estudiado, tengo entendido que son las que recomiendan a un nivel técnico esta cuestión. No es un problema como el que se puede plantear en una organización especializada relacionada con las Naciones Unidas, como es la OACI. Este es un tratamiento que dan estas compañías a este problema. Como, por ejemplo, hay otra norma de todas las compañías mundiales, y es procurar que no haya una gran polémica en torno a estas cuestiones. En otros países lo siguen con muchísimo rigor.

En relación a la mejora de nuestra compañía de bandera, yo también estoy a favor de su mejora de imagen y funcionamiento.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

¿Algún Grupo Parlamentario quiere fijar posiciones? (Pausa.) Grupo Mixto, Grupo Vasco, Grupo Centrista, Grupo Popular.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra por cinco minutos el señor Bandrés.

El señor BANDRES MOLET: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, brevemente, para indicar en nombre del Grupo Parlamentario Mixto que nuestro Grupo participa de la preocupación de todos los Grupos Parlamentarios y por qué no decirlo, de todos los ciudadanos en la tragedia recientemente ocurrida. Todas las víctimas merecen nuestro respeto y consideración, y deseáramos que, en lo posible, este tipo de cosas, que no son fáciles, fueran reparadas, con dinero, como se hace en este mundo, que se repararan los daños y perjuicios irrogados, a través de sus familiares.

Pero yo quisiera aprovechar esta ocasión singular de hoy para mostrar también aquí un recuerdo emocionado a un compañero de partido, a un concejal nuestro de Arrigorriaga, que ha perdido la vida en este accidente, un hombre con especiales dotes que, por cierto, es un gran poeta en castellano, que ha recibido algún galardón, y me van a permitir sus señorías que exprese este recuerdo emocionado en este momento.

Quiero también decir que hace mucho tiempo que Euskadiko Eskerra está preocupado por los aeropuertos de la Comunidad Autónoma vasca. Nuestros concejales de Derio —municipio que, como saben muchos de ustedes, los aviones sobrevuelan en los instantes inmediatamente anteriores al aterrizaje—, nos han mostrado su alarma. No soy técnico, pero me dicen que hay algo así —seguramente no se utiliza el término que yo voy a emplear— como el pasillo de aterrizaje, ese plano inclinado que recorre el avión cuando inicia eso que se llama maniobra de aproximación y que en esa zona de Bilbao no está absolutamente libre de obstáculos, naturalmente en su parte baja, no en la zona donde se debe hacer la maniobra si se hace bien. Con esto quiero poner de manifiesto que existe una preocupación.

Por otra parte, cuando fui Consejero de Transportes y Comunicaciones en el primer Consejo General Vasco, recuerdo que tuve ocasión privilegiada para averiguar que la existencia o coexistencia de bastantes aeropuertos en un espacio relativamente pequeño estaba obedeciendo a intereses en pugna muy importantes y que, incluso, esos intereses se han mantenido y han luchado entre sí para el mantenimiento y la coexistencia de esos varios aeropuertos.

Insisto en que no soy técnico y no quiero hacer juicios precipitados, pero sí quiero decir aquí que no pueden, que no deben repetirse hechos tan terribles como éste. Por tanto, requeriría un estudio minucioso, —en este momento me estoy refiriendo a la existencia y a la seguridad de los aviones en la Comunidad Autónoma vasca expresamente, aunque también me preocupan todos los demás, pero en este momento quiero referirme a aquellos expresamente—, un estudio riguroso de por qué se ha producido este accidente y qué posibilidad existe de que pudieran producirse otros accidentes. Evidentemente, hay que buscar las responsabilidades penales si las hay, para eso están los jueces y los tribunales, y las responsabilidades civiles, pero también hay que buscar las responsabilidades políticas, si es que existen.

He indicado en la Junta de Portavoces, aunque lo haré

formalmente en su momento por escrito, nuestro propósito de solicitar que la Comisión Especial de Investigación sobre Catástrofes Aéreas, que actualmente está estudiando otras catástrofes tan lamentables como ésta, ocurridas en Madrid, si estamos a tiempo para ello, extienda su competencia al estudio de las causas de este último y tremendo suceso. Espero que en su momento procesal reglamentario oportuno tenga el apoyo de sus señorías para obtener esta petición que acabo de formular en esta Cámara, si bien insisto en que lo haremos de modo formal y reglamentario en su momento. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario Vasco, PNV, tiene la palabra el señor Vizcaya.

El señor VIZCAYA RETANA: Señor Presidente, señorías, mi Grupo no quiso traer a la Cámara el tema de este desgraciado accidente ocurrido en el monte Oiz, esperando la iniciativa del propio Ministro o de otro grupo, quizá por la especial sensibilidad que respecto al mismo se producía dada, por ejemplo, en concreto mi condición de Diputado por Vizcaya y la enorme fortuna que tuve de no viajar en ese avión. Pero creo que es conveniente que nuestro Grupo fije su posición en torno a este problema respecto al cual ha mantenido una prudente actitud; prudente actitud que deriva de la experiencia de un año de Comisión de Investigación sobre Catástrofes Aéreas.

En primer lugar, nos parece conveniente señalar que cuando ocurre un accidente de este tipo deben primar los aspectos técnicos a la hora de verificar el grado de responsabilidades tanto penales como políticas que pudieran derivarse; es decir, por lo menos la mayor parte de los miembros de la Comisión sobre Catástrofes Aéreas ha llegado a la conclusión de que las responsabilidades políticas en torno a un accidente solamente pueden derivarse teniendo en cuenta una base técnica que permita a políticos no experimentados o no expertos en estas materias buscar las posibilidades de exigir...

El señor PRESIDENTE: Señor Vizcaya, le recuerdo que esa Comisión es secreta todavía.

El señor VIZCAYA RETANA: Señor Presidente, no estoy haciendo referencia a alguna de las conclusiones de esa Comisión. Estoy contando mi experiencia política en torno a ella; no he hecho pública ninguna conclusión de la misma.

El señor PRESIDENTE: Únicamente se lo recuerdo a los efectos oportunos.

El señor VIZCAYA RETANA: En cualquier caso, reitero a la Cámara que la especial sensibilidad que se crea en torno a un accidente con tal número de víctimas, con tal grado de espectacularidad, exige, desde nuestro punto de vista, esa prudencia a la que antes aludía.

Sin embargo, si es necesario dotar de una mayor agilidad a las comisiones técnicas que establecen las bases, respecto a las cuales se pueden deducir responsabilidades de todo tipo, políticas o penales.

Una comisión técnica, con unos supuestos como aquellos de los que se ocupa la Comisión de Catástrofes Aéreas, que tarda más de un año —me estoy refiriendo a las comisiones técnicas— de elaborar un dictamen, frustra en muchas ocasiones las expectativas derivadas de esa investigación, o que esa investigación produce. Por tanto, hay que agilizarla y dotarla de mayores medios, por parte de la Administración, si es posible. Ya sé que la comisión técnica es compleja y que hay muchos intereses por medio, pero hay que dotarla de una agilidad tal que permita a los ciudadanos, en general, y a los políticos, en particular, poder empezar a pensar si existen o no responsabilidades.

En segundo lugar, y concretándome al accidente que motiva la interpelación, quiero señalar también —quizá como experiencia personal— que llevo ocho años haciendo esa maniobra de aproximación de entrada al aeropuerto de Sondica por esa orientación, por esa senda de aproximación. Evidentemente se dan dos circunstancias sumamente anómalas, como son el rumbo y la altura, que mi Grupo no sabe explicarse más que en función de datos y dictámenes técnicos.

Por tanto, creo que es consecuencia de nuestra prudencia el no poder adelantar sugerencia o especulación alguna en torno a las causas y a las responsabilidades de este accidente. Sería no guardar el debido respeto al dolor de muchas familias aventurarnos, desde nuestra inexperiencia, a especular sobre quién es culpable o no lo es.

En esos años de funcionamiento del Aeropuerto de Sondica nunca ha habido el más mínimo accidente. Los pilotos siempre han puesto especial atención, dadas las naturales dificultades de este aeropuerto y, por tanto, creemos que es el momento oportuno de pedir dos cosas, como decía antes, para poder formarnos una opinión responsable: una, señor Ministro, en lo que depende de su departamento o de otros departamentos, agilidad y rapidez en la verificación del soporte técnico en virtud del cual los políticos podemos elaborar unas conclusiones, y, en segundo lugar, una política de inversiones —y por eso he dicho en segundo lugar, porque no la ligo directamente a las causas del accidente y no quiero, como decía antes, empezar a especular—, que como decían los señores Bandrés y Roca, quizá dota al cielo español de mayores elementos de ayuda y no voy a decir de seguridad, porque podría estar cayendo en el señalamiento de unas responsabilidades. Creo que la política de inversiones en infraestructura es importante, y en este sentido quizá sería la consecuencia más importante de esta interpelación.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Vizcaya.

Por el Grupo Parlamentario Centrista, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Con la venia, señor Presidente.

Señorías, el Grupo Parlamentario Centrista comienza

diciendo que comparte plenamente la preocupación, la oportunidad y la intencionalidad que esta interpelación urgente, presentada por el Portavoz del Grupo Minoría Catalana, han traído hoy aquí.

En la misma línea, y complementaria a ella, que ha expuesto el señor Roca, en nombre de mi Grupo y quiero decir lo siguiente, dirigido de una manera muy clara y concreta al Gobierno, en la persona del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Entiendo que tiene que haber más medios, incluso el propio debate con esta interpelación ante la Cámara, para elevar los umbrales y dinteles de garantía de la seguridad del transporte aéreo en España. Tiene que haber algo más, comisiones técnicas, profesionales, comisiones de encuesta, toda la acción judicial, toda la acción de investigación de la catástrofe, que tenga la Administración, etcétera, porque no se puede venir solamente aquí a toro pasado cuando ya la catástrofe está expresada en esquelas, está expresada en un drama que siente la propia preocupación nacional.

Yo diría que quisiera hacer esta exposición desde un punto de vista de reflexión, sensatez y equilibrio, en un talante puramente reflexivo y de llevar a una sensatez a todos los organismos responsables y concretamente a incitar e incentivar la responsabilidad que el Departamento de Transportes, señor Barón, tiene en esta materia.

Yo preguntaría: ¿es consciente el Gobierno de que hay que llevar hasta el límite humano, técnico, profesional y administrativo las medidas de protección al viajero? El año pasado debatíamos en esta Cámara el proyecto de ley de defensa del consumidor y se exigían unas garantías máximas para evitar que nadie pudiera ser defraudado ni con una póliza de seguro ni con la etiqueta de una marca de galletas, y, sin embargo, estamos careciendo de este rigor que puede ser llevado, como bien ha calificado el señor Ministro antes en su intervención, a un sector como es el del transporte aéreo, que tiene el nivel máximo de riesgo.

Si esta Cámara ha sido sensible en que una actividad industrial como es la energía nuclear motivó la creación de una comisión que en relación con el Consejo de Seguridad Nuclear vele por aquellas medidas de garantía que eviten daños catastróficos a personas o cosas, pero fundamentalmente a personas, por la cuestión de las centrales nucleares, y no tenemos una estadística de afectados ni de muertos por la actividad industrial eléctrica de las centrales nucleares en España, y sin embargo estamos por delante del accidente previsible o posible que pueda existir con la Comisión parlamentaria de control del Consejo de Seguridad Nuclear, qué menos podríamos decir, señor Ministro, en una actividad que usted clasifica como de máximo nivel de riesgo.

No todo es política, sería aquí preciso el análisis de la responsabilidad profesional, de la explicación, como pedía el señor Roca, para traer un ánimo de sosiego a los miles de usuarios que tenemos en nuestro país de los servicios de las compañías y del transporte aéreo. También preguntaría yo si es consciente el Gobierno de que

con la complejidad que el señor Ministro ha querido destacar, con las cifras de pasajeros transportados por avión en España en los pasados ejercicios, con el número de vuelos tanto en despegues como en aterrizajes en los aeropuertos españoles, con esa magnitud de cifras de un país turístico por excelencia, ha llegado ya el momento de disminuir las incidencias de acumulación de riesgos que se están produciendo por dos motivos fundamentales: primero, porque estamos concentrando en los mismos grandes aeropuertos españoles, como es el de Madrid-Barajas, o es el del Prat-Barcelona, o el de Málaga, o el de Mallorca, o el de Las Palmas de Gran Canaria o Tenerife, la misma pista de utilización para vuelos internacionales y vuelos domésticos. Estamos haciendo una concentración de riesgo cuando los países occidentales, con una gran afluencia de transporte aéreo, han sacado ya los dobles aeropuertos, aeropuertos para vuelos domésticos y aeropuertos para vuelos internacionales o transoceánicos. Eso es diversificar el riesgo.

Y segundo, ¿no cree el señor Ministro que ha llegado ya el momento, porque eso es competencia de su Departamento y no vale trasladar el problema al Ministerio de Industria o a la Compañía Iberia —porque es su Departamento el responsable—, de hacer la ordenación del transporte aéreo, que ha llegado ya el momento de no acumular más riesgos sobre la Compañía Iberia, permitiéndole que preste tanto servicios de vuelos domésticos como de vuelos internacionales? Porque se está dando la curiosa figura de que, mientras otros países tienen las compañías de bandera dedicadas a los vuelos transoceánicos o internacionales y otras compañías domésticas, con otras siglas, para los vuelos interiores dentro del país de soberanía, aquí seguimos permitiendo que la Compañía Iberia siga siendo al mismo tiempo compañía de bandera para los vuelos internacionales y compañía de vuelos domésticos. Esto es un riesgo, entiendo yo, señor Ministro, y pediría esa sensibilidad del Departamento para ordenar este sector del transporte, porque eso sí que repercute en los periódicos y en los medios de información extranjeros cuando lo que sale allí son las siglas de la Compañía Iberia. Dentro de la casuística de accidentes, aquí estamos en niveles de similitud con otras naciones, pero en otros países, como los vuelos interiores y los vuelos turísticos no llevan el nombre de la misma compañía, para evitar malformaciones, intencionadas o no, no se puede relacionar la compañía de bandera con la compañía de vuelos domésticos, es decir, del área regional.

El señor PRESIDENTE: Vaya terminando.

El señor MARDONES SEVILLA: Gracias, señor Presidente, ya acabo. Este es un tema.

Finalmente, señor Ministro, es necesario que la Administración adopte también un papel de responsabilidad, de tutela, para evitar el espectáculo lamentable que se está dando, a raíz de la ya lamentable situación de los accidentes aéreos, del encrespamiento profesional sistemático que se viene produciendo. La Administración tiene el deber moral, gubernamental, político y administra-

tivo de velar porque los colectivos que puedan estar implicados en un accidente aéreo al día siguiente no entren en una verdadera batalla pública de una agresividad dialéctica, con unas acusaciones entre el sector de pilotos, de los controladores, de los meteorólogos, de los que hacen los planos, de la propia Administración, de la Dirección de Aviación Civil, de la Dirección de Aeropuertos Nacionales. Con ese espectáculo hay que acabar y que se lleve todo por una vía de racionalidad, en un clima de análisis sosegado y que no ocurran estos enfrentamientos profesionales, echándose mutuamente la culpa.

Ahí creo que también la Administración —era la tercera cuestión a llevar al ánimo reflexivo del señor Ministro— podría hacer una labor de tutela, una labor de ordenación, de apaciguamiento, de que cuanto antes se informa de estos actos, y, posiblemente, si la Administración, el señor Ministro, hubiera dado antes una ampliación general al país como la que ha dado al contestar a esta interpelación, hubiéramos podido evitar quizá el lamentable espectáculo de unos colectivos profesionales, arrojándose sus respectivas responsabilidades al colectivo que tiene enfrente.

Nada más.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Mardones.

Quiero recordar a SS. SS. que esta tarde, a las cinco y media, tendremos el honor de recibir en esta Cámara a los Príncipes herederos del Japón. Se lo indico a SS. SS. porque estoy seguro de que contaré con la presencia de todos ustedes en el hemiciclo.

Muchas gracias.

El señor Trillo, por el Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señorías, nuestro Grupo Parlamentario comparte prácticamente en su totalidad las palabras que se han dicho aquí esta tarde por los restantes Grupos Parlamentarios, y, lamentablemente, señor Ministro, no comparte prácticamente en ningún caso las palabras que en dos ocasiones le hemos escuchado.

Señor Ministro, una vez más el tema es grave, lamentablemente grave. Desearíamos que no hubiera posibilidad en esta Cámara de tocar temas como éste, ni siquiera creando nuevas comisiones de investigación. ¿Para qué? señor Ministro, el problema es tratar de reconocer desde un principio, y no hablo de hoy, desde un principio —y me refiero a los principios del año 1984—, que quizás podría haber ocurrido que la Administración podría haber tenido parte de culpa. Y como resulta que desde un principio, en ningún caso, se reconoció que quizás podría...

El señor PRESIDENTE: Aténgase a la cuestión. Estamos en la fijación de posiciones. (*Rumores.*) Silencio, por favor.

Señor Trillo, estamos en la fijación de posiciones en relación con el accidente ocurrido en Bilbao.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Presidente.

La fijación de posición creo que está hecha al principio de mi intervención, pero dado que estamos hablando, creo yo, de seguridad en el tráfico aéreo, nuestro Grupo le preguntaría al señor Ministro, a efectos de seguridad en el tráfico aéreo, si considera suficientemente seguras las instalaciones de control de tráfico aéreo actualmente existentes en España. Si el señor Ministro considera suficientemente seguras las instalaciones de señalización aeroportuaria de España. Si el señor Ministro considera suficientemente seguras las instalaciones del ILS en España; a estos efectos me permito recordar, seguro que el señor Ministro lo sabe, al lóbullo falso del ILS anteayer lunes, donde tres aviones de Iberia, Aviaco y Sabena iban por la misma senda simultáneamente. Si el señor Ministro considera suficientemente seguras, a efectos aeroportuarios, unas cartas, que estoy dispuesto a poner a disposición de la Presidencia, donde no figura el monte Oiz, y no solamente es eso lo grave, sino que, según dijo el señor Ministro ayer en el Senado y hoy en el Congreso de los Diputados, reconocía que no existía la antena de Euskal Telebista, pero sí sabía que existía la antena de Televisión Española; curiosamente, claro, no figura en las cartas, porque si en las cartas no figura el monte difícilmente va a figurar la antena que está encima del monte.

El señor Ministro ha dicho aquí esta tarde que la altura máxima que figura en esas cartas es una cota sensiblemente inferior a la altura máxima que figura en las cartas, que pongo a disposición de la Presidencia en cualquier momento, donde dice: 3.274 pies; la altura del monte Oiz es de 3.365 pies.

Al señor Ministro le preguntaría si considera suficientemente seguro que los aviones 727 estén volando todavía sin el GPWS. Es evidente que legalmente pueden volar, pero es evidente también que deberían tenerlo, porque da la casualidad de que España, que no es Arabia Saudita, es un país que tiene montañas, señor Ministro, que tiene aeropuertos graves. Yo le preguntaría si se considera suficientemente seguro que se esté aterrizando en la pista 14 del aeropuerto de Málaga prácticamente en la rodadura, porque se están haciendo obras en la pista principal.

España es un país por el que usted, señor Ministro, y nosotros también estamos tratando de preocuparnos. En este límite y en esta idea de la seguridad aérea, señor Ministro, le haríamos tantas preguntas que seguramente no cabrían en el trámite de esta interpelación.

Esta interpelación, a efectos de nuestro Grupo Parlamentario, señor Ministro, quiere dejar claro de una vez que, tantas cuantas veces nuestro Grupo Parlamentario intervenga en esta Cámara, lo hará siempre pretendiendo lo mismo que pensábamos que pretende el señor Ministro: dar a la totalidad de los españoles la seguridad a la que tienen derecho en todos los terrenos y más en el aéreo donde, señor Ministro, las negligencias se pagan con la vida.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. No es proce-

dente recibir esos documentos en este trámite, señor Tri- llo. Su momento es otro trámite.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, se han hecho algunas manifestaciones que sí querría comentar, aunque fuera brevemente.

En relación con las inversiones es una cuestión que conoce toda la Cámara, se han cuadruplicado bajo el mandato de este Gobierno las inversiones en seguridad del tráfico aéreo. No así en la construcción de terminales de aeropuertos, cuyo ritmo ha disminuido de una manera sustancial, porque nosotros estamos dando una clara prioridad precisamente a las inversiones en seguridad del tráfico aéreo.

En cuanto a otro aspecto de la cuestión referente a las facultades de la Administración, yo he señalado ya claramente que la Administración tiene esas facultades de control y de navegación no sólo en el tráfico comercial en relación con lo que es la Península Ibérica y las Islas, o sea, toda España, sino que además hay una facultad de inspección de las compañías explotadoras, tanto de las españolas como de las extranjeras, porque incluso hay problemas, que yo no voy a detallar a la Cámara, que pueden ser de índole comercial que también se plantean.

Por ello, creo que el planteamiento que aquí se ha hecho de crear un organismo parecido al Consejo de Seguridad Nuclear no tiene mucho sentido por una razón, porque en España hay una Comisión de Seguridad vial interministerial, hay una Comisión interministerial de tráfico de mercancías peligrosas, y en este momento en lo que estamos trabajando en los diversos Ministerios implicados es en articular estas Comisiones. Hay que tener en cuenta que los modelos de transporte son diversos en una junta de seguridad de transportes que sea un organismo técnico que pueda conocer algo que necesita un nivel técnico de conocimiento. Y digo de paso que no hay ningún problema de frenado ni de intervención en lo que es el trabajo de la comisión Técnica de Investigación de Accidentes, en la cual hay, por una parte, unos responsables administrativos, que son funcionarios especializados, y muy especializados, de la Dirección General de Aviación Civil, pero que cada accidente tiene su comisión en la que, como he señalado, ya participan las compañías, los fabricantes, incluso los representantes de administraciones extranjeras; lo que ocurre en estos casos es que hay problemas muchas veces de interpretación, muy complicados o realmente complicados, de los datos de que se dispone, lo cual exige tiempo.

Ello no obsta para que cuando los informes del accidente se terminan se publiquen, y quisiera insistir en un punto. No se trata de delimitación de responsabilidades en la Comisión Técnica, sino de una reconstrucción de los hechos y, luego, de aportar datos y recomendaciones que permitan, a nivel nacional e internacional, poder mejorar la seguridad en el transporte.

Se han hecho algunas observaciones interesantes. No es cierto que haya desdoblamiento sistemático del tráfico

en los mayores aeropuertos; no ocurre en Chicago, no ocurre en Heathrow, ni en Frankfurt; o sea, que eso no es así. Barajas está en 12 millones, y estos aeropuertos están en 27 ó 30 millones de viajeros-año.

Se han hecho reflexiones interesantes sobre lo que puede ser el futuro de la aviación comercial, pero creo que no es este el momento de tratar la cuestión. La Administración y el Gobierno lo están considerando, pero me parece que debería ser tratado en otro momento.

— DEL GRUPO POPULAR SOBRE FUTURO DESARROLLO DE LA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA EN EL HORIZONTE DE LOS AÑOS 90

El señor PRESIDENTE: Terminado el debate de la interpelación, vamos a pasar a la siguiente del Grupo Popular.

Tiene la palabra el señor Fraga, por un tiempo de 10 minutos, para presentar la interpelación.

El señor FRAGA IRIBARNE: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, una vez más, al iniciar mi intervención, me encuentro con la preocupación sincera de si realmente somos conscientes, al tratar temas como éste de la reconversión naval (que es realmente el título de la interpelación, amablemente mejorado por los servicios de la Cámara, pero éste es el tema) o de lo que nosotros consideramos la irresponsable destrucción de nuestra industria naval, de lo que eso quiere decir para las vidas y esperanzas de decenas de miles de españoles; pues no olvidemos que esa industria naval, con ilustre origen en los astilleros gallegos de Gelmirez, en las atarazanas de Barcelona y en las gradas andaluzas que botaron las carabelas, es hoy uno de los grandes sectores de nuestra industria, con influencia clave en muchos de los factores básicos de la economía industrial española, que propician un empleo directo a 42.000 trabajadores —la mayoría de alta cualificación—, y que repercute indirectamente en más de 106.000. (*Ocupa la Presidencia el señor Vicepresidente Torres Boursault.*)

Mas no se trata sólo de estadísticas, siempre frías, o de propuestas tecnocráticas; cada día podemos leer en la prensa noticias de barricadas, explosiones o carreteras cortadas; de enfrentamientos constantes con la policía, con heridos graves y numerosos contusionados; de un trabajador muerto de un infarto, y de otro que se ha suicidado; de representantes sindicales retenidos, mientras que otros son asaltados en sus personas o en sus bienes (*Rumores.*), o de las sedes de UGT en Ferrol, Vigo y Coruña atacadas; de gentes desesperadas aquí o allá, mientras comarcas enteras se empobrecen y descienden en su nivel de vida.

Una de ellas la conozco bien, pues allí paso mis breves veraneos. (*Rumores.*) Toda la ría del Ferrol y la de Ares van decayendo, en recursos familiares, en negocio comercial, en esperanza e ilusión de futuro. Pienso que no he sido el único representante de los Grupos Parlamentarios que ha recibido, bien recientemente, la visita de todos

los alcaldes de la ría, de todos los matices políticos, en dramáticas entrevistas, que tratan de buscar un poco de esperanza e ilusión de futuro. Es el trágico destino de las áreas que dieron un salto adelante con la industrialización y que ahora se enfrentan con el drama de la desindustrialización y de las comarcas, no de las subdesarrolladas sino de aquéllas a las que se somete a volver atrás, a las que se impone la inmolación social por la destrucción de sus industrias.

España en su conjunto es hoy uno de los raros países de Occidente en el que cada año se destruye capital y se disminuye la inversión. Es una nación que se desindustrializa bajo la égida de un Gobierno que ofreció prioritariamente en su programa electoral de 1982 una política de reactivación económica y de creación de 800.000 puestos netos de trabajo. (*Rumores.*) El plan de reconversión, en efecto, lo que es, un plan de abandono del sector naval. Es, por otra parte, un claro fracaso del Gobierno. A mediados de 1983, los objetivos de producción de los grandes astilleros españoles se fijaban en el Libro Blanco de la Reindustrialización en 350.000 toneladas de registro bruto compensado, manteniendo el nivel actual de las reparaciones. Asimismo, el Ministerio de Industria señalaba en el citado documento, para los pequeños y medianos astilleros españoles, un objetivo de producción de 300.000 toneladas de registro bruto compensado. Un año después, es decir, a mediados de 1984, el mismo equipo ministerial ya había reducido aquellos objetivos de productividad a 250.000, es decir, 100.000 menos para los grandes astilleros, y a 190.000 toneladas de registro bruto compensado para los pequeños y medianos.

En el citado plan de 12 de septiembre de 1984 se indicaban como objetivos de contratación para mediados de 1984, es decir, para una fecha anterior a su aprobación, los siguientes: diez buques sin indicación de tamaño; dos plataformas «Hispania» para ASTANO. ASTANO, como todo el mundo sabe, está en Galicia, es decir, en el clima menos adecuado para unas construcciones que se hacen prácticamente todas al aire libre.

Sin embargo, las únicas contrataciones realizadas han sido ocho cargueros cuya propiedad será de una naviera filial de AESA y que serán arrendados «Casco al desnudo», es decir, sin tripulación, a Cubã y que supone una carga de trabajo de 82.000 toneladas.

Por supuesto, no se han contratado las plataformas ni es probable que se haga. Así, no es de extrañar que el Ministro de Industria afirmara en esta Cámara el día 30 de octubre pasado, con ocasión de una interpelación del Grupo Popular sobre ASTANO, que «estaremos muy contentos si conseguimos en 1984 una producción de 100.000 toneladas y si en 1985 llegamos a las 200.000».

Estos son los resultados de una política de abandonismo que, bajo el eufemismo de Plan de Reconversión Naval, ha conseguido el actual Gobierno y que nadie podrá dejar de calificar de fracaso ciñéndose exclusivamente a las referencias y objetivos que el mismo equipo se había trazado un año antes.

No se ha sabido comprender que la reindustrialización naval es un problema de competitividad y productivi-

dad. No son los países de altas rentas salariales los que pierden competitividad. No es Alemania, no es el Japón, sino aquéllos en los que el coste laboral por unidad de obra es más alto, es decir, el resultado de multiplicar la productividad por el coste unitario de trabajo. Es decir, que países como Alemania y Dinamarca u Holanda han subido, y que, en definitiva, España es de los pocos que han bajado en productividad y en aumento de coste laboral.

Por tanto, el problema no es cerrar fábricas, es aumentar la productividad. Se puede observar que los países industrializados que han resistido mejor la crisis de 1982-83 han sido los que tenían una elevada productividad, a pesar de tener elevados costes salariales. Por el contrario, los países europeos de baja productividad han deteriorado su posición con la crisis.

En contraste, los grandes astilleros del INI han visto disminuir su productividad en el período 1975-82 en un 14 por ciento, pasando de treinta y cinco horas directas por toneladas de registro bruto en 1975 a 40 en 1982, según datos del propio INI en su plan estratégico 1984-88, de julio de 1983.

En esta baja y decreciente productividad reside la causa del problema y por ello es la variable fundamental, no las plantillas, sino la productividad de los astilleros. Sin una carga de trabajo adecuada no hay reindustrialización posible, pero eso supone un planteamiento distinto de la comercialización que en este momento se ha centralizado y se lleva, en nuestra opinión, de modo menos eficiente que nunca.

Por otra parte, el costo económico y social del abandono naval es elevadísimo. El Gobierno ha venido presentando reiteradamente las pérdidas acumuladas del sector en los últimos años como razón suficiente para justificar las medidas emprendidas, pero ha cerrado los ojos a la evidencia de que la parte más sustancial de las mismas ha acontecido precisamente en los años 1983-84, recayendo la responsabilidad, por lo tanto, en la incompetencia de los gestores y responsables de su política naval. Pero, sobre todo, ha ignorado las consecuencias sociales y económicas de la política de cierres y despidos.

Ya se ha dicho que la industria naval es una industria de síntesis que arrastra tras de sí muchos sectores industriales y de servicios. En este momento no hay duda ninguna de que toda reducción del sector naval tiene unos efectos dos veces y media superiores sobre el empleo en otros sectores dependientes del mismo, y eso es esencial a la hora de recordar los problemas que estamos planteando.

El caso concreto de Galicia. Galicia es el caso más claro y para mí, por supuesto, el mejor conocido de cómo se han hecho las cosas en el plan de reconversión naval. No ha habido deseso de dialogar con la Xunta de Galicia, que ha actuado, por su parte, ejemplarmente, como lo reveló el Decreto 135 de 13 de septiembre de 1984, con medidas especiales de fomento del sector de la construcción naval. La Xunta ha pedido, con toda razón, que Galicia sea designada zona de preferente localización de la construcción naval, para lo que sus rias y su tradición

marinera ofrecen condiciones óptimas; el desarrollo de la industria auxiliar naval, dentro de los planes de urgente reindustrialización; la descentralización de la responsabilidad de los astilleros públicos a nivel regional, e incluso comarcal; el mantenimiento de una necesaria agresividad tecnológica y de financiación frente al planteamiento pesimista del Ministerio de Industria.

Ha alegado por otra parte, en el terreno del agravio comparativo, que las pérdidas de AESA (verdadero monstruo difícil de manejar) son cinco veces las de ASTANO (en los años 1976-1982), con un plantilla sólo tres veces mayor.

Por otra parte, es absurdo dedicar ASTANO a material «off-shore», cuando es un astillero inmejorable para la construcción de grandes buques (crudos o graneles), pero no espacialmente para artefactos flotantes para la industria pretolera. En cambio, Puerto Real, donde ya hay cerca de Matagorda un dique que produce en este momento un tipo de plataforma con un dique de construcción de 1.000 metros de eslora por 100 de manga, es ideal para este tipo de aparatos (plataformas, «rigs», «jackets», etcétera).

En general, el nivel tecnológico medio de la construcción naval en Galicia es el más elevado, lo mismo en grandes que en pequeños astilleros. Y se logra un índice medio de rotación de gradas de un 40 por ciento. Por otra parte, el sacrificio en mano de obra que han hecho ya los astilleros gallegos es el doble del realizado por los astilleros españoles. Ahora se le quiere imponer la pérdida de 5 a 7.000 más que, con los indirectos, alcanzarían el nivel intolerable para una zona un poco industrializada de los 14.000.

ASTANO ha estado totalmente frenado por el INI en su capacidad de contratación y diversificación industrial. Y respecto de ASCON y otros pequeños y medianos astilleros, ha faltado diálogo con las empresas. Lo ha habido recientemente en relación con ASCON, después de larga insistencia de la Xunta, pero es indispensable presentar al respecto los planes de viabilidad.

Por otra parte, tenemos información segura, señor Presidente, de que la gerencia técnica que, de acuerdo con el Real Decreto de reconversión se ha creado como órgano de trabajo con las competencias reguladas en el artículo 30 del citado Real Decreto de Reconversión, tiene orden de no aprobar ningún expediente de construcción de buques en astilleros gallegos, con objeto de presionar para que la Xunta de Galicia retire las ayudas acertadísimas que ha aprobado y conservado en apoyo del sector naval.

Luego hay, evidentemente, una gran equivocación en la dinámica del mercado.

Toda la argumentación del Ministerio de Industria parte de que estamos ante un mercado sin futuro. Nosotros sostenemos lo contrario, y que el techo actual de 250.000 toneladas anuales para grandes astilleros, que redujo en 100.000 el previsto inicialmente, es injustificadamente pesimista.

La exportación es un renglón capital, puesto que a finales de 1983 equivalía al 68 por ciento de la cartera de

pedidos conjunto de los catorce principales países constructores.

Pues bien, la demanda se ha mantenido constante por encima de los 14 millones de toneladas, salvo en el año 1978, que bajó a 10, y recuperación a 14,7 en 1983. Es ciertamente inferior a la del período 1969-1976 —cuando anduvo por los 20 millones—, pero ello ha sido, en parte, compensado por la construcción de plataformas y otro material «off-shore». A partir de 1989, las previsiones de AWES vuelven a subir por encima de los 18 millones.

Pero nuestra industria naval está bajando de un modo inadmisiblemente en su participación en esas cuotas. De un promedio anual del 4,5 por ciento en los años 1977 a 1981, se baja al 2,1 por ciento en 1982, y al increíble porcentaje del 1,2 por ciento en 1983. Por tanto, no es que baje el mercado; nosotros estamos bajando más que el mercado. Ello supone bajar a la cuarta parte de nuestra cuota histórica.

En cuanto a la demanda nacional, el bajón es igualmente impresionante. De un promedio de 319.000 toneladas —construidas en su mayoría en pequeños y medianos astilleros—, que se incrementa a 387.000 en 1977-1980, se baja a 190.000 en 1981-1982, con una ligera recuperación en 1984. Frente a esto leemos, con asombro, las declaraciones del Presidente del Banco de Crédito Industrial en el sentido de que se van a ejecutar los créditos contra los barcos españoles, lo que en este momento de crisis no puede sino agravar la situación.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Le ruego que vaya terminando.

El señor FRAGA IRIBARNE: Terminó, señor Presidente.

Es evidente que en este momento, como he indicado en el texto de nuestra interpelación escrita, estamos muy por debajo del 50 por ciento de lo que está transportando de nuestras importaciones y exportaciones la flota española. Un plan inteligente de ayudas y subvenciones permitiría mantener la demanda a un coste mucho menor que el que supone tener que vender los barcos, y no debamos tener que cerrar los astilleros.

La reconversión no puede concebirse como una operación quirúrgica de mera supresión de capacidad productiva, sino —como reiteradamente ha pedido la Asociación de Ingenieros Navales de España— como un proceso de reformas para obtener incrementos sustanciales en la productividad y competitividad.

Estamos hablando de un sector con futuro. El transporte mundial y el comercio mundial se están reanimando y no hay duda ninguna de que el progreso de la tecnología marítima, especialmente en el área del ahorro de energía de propulsión, ha hecho que se esté incrementando rápidamente la obsolescencia tecnológica de la flota construida en las décadas de los 60 y 70, y que, sin duda alguna, la demanda de buques tendrá que reanimarse, mientras que muchas de las flotas amarradas tendrán que ser desguazadas.

Por otra parte, es un sector tecnológicamente muy di-

námico y nosotros nos estamos quedando atrás. No sólo estamos perdiendo cuota, sino que no podemos recuperarla con la actual política de inversiones en nuestros astilleros. Por todo ello nosotros mantenemos, y lo hemos reiterado varias veces, la necesidad de poner en marcha un auténtico plan de recuperación y de reindustrialización del sector naval. Estamos por la definición de una política naval de flota; por el mantenimiento de la cuota histórica de participación de la industria naval española en la producción mundial, como objetivo para el nivel de carga de trabajo a alcanzar en los astilleros, con una consideración integral de la industria de construcción naval dentro de un plan de recuperación e industrialización, con una revisión del sistema nacional de apoyo a la demanda y a la construcción naval; con un restablecimiento del principio de eficacia en la gestión de la empresa pública.

Señor Presidente, señorías, el Grupo Popular, por medio de la presente interpelación, expresa su clara disconformidad, no con el principio de la reconversión industrial, sino respecto de la forma en que se está acometiendo, y en particular en el sector naval.

El Partido Socialista, en el poder, se ha olvidado de la famosa prioridad de la política de empleo. Se ha olvidado de la política regional ofrecida y de las compensaciones a las regiones menos desarrolladas. No ha querido dialogar con los sindicatos, ni con las empresas, ni con las comunidades autónomas afectadas.

A este respecto debe recordarse que su programa electoral —página 11— hablaba del acercamiento real de la política industrial a los ámbitos autonómicos y locales, y de la potenciación del papel de las comunidades autónomas en la promoción industrial. Una vez más palabras, palabras, palabras... Todo ello en claro incumplimiento de la Ley 27/1984, de 26 de julio, que habla de negociar, no de imponer, y del Real-Decreto 1271/1984 de 13 de junio, que constituye una Comisión negociadora.

En realidad, la verdadera reconversión no se ha acometido, en ninguno de los sectores. No se ha estudiado qué grupos de productores, qué gremios o profesiones, qué cualificaciones han de ser afectados; se ha ido a simples listados, por edades, causando a menudo mayores daños a la productividad, que es un problema más importante que la subactividad, puesto que ésta depende de aquélla. Una cosa es reestructurar plantillas y otra simplemente reducirlas.

Cuando todos los estudios fiables de que se dispone (AWES, Fearnleys, etcétera) apuntan a una clara recuperación del mercado naval, para finales de la presente década, coincidiendo con la obsolescencia de la mayor parte del tonelaje amarrado (que entonces rebasará los quince años de edad), nosotros vamos al cierre forzoso.

Cerramos altos hornos y vías férreas; damos un parón a la energía nuclear, con el resultado de que ya estamos importando energía producida con centrales nucleares en Francia; paramos los astilleros, destruyendo una mano de obra capaz y especializada. Por ese camino se puede ir al tercer mundo.

Hay que ir al futuro, a la esperanza. Por ella apuesta la

mayor parte de los españoles, por ella apuesta el Grupo Popular y espera que el Gobierno, que aún está a tiempo, rectifique. De no hacerlo, responderá del más grave de los errores: del suicidio económico, de la desindustrialización, de la vuelta hacia atrás por falta de imaginación.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Muchas gracias.

Para contestar, en nombre del Gobierno, tiene la palabra el señor Ministro de Industria y Energía.

El señor MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA (Solchaga Catalán): Muchas gracias, señor Presidente.

Debo empezar pidiendo las disculpas habituales, las que pedí la segunda vez que me hicieron una interpelación de esta naturaleza, por tener que repetirme. La consistencia lógica exige que a las mismas preguntas se den las mismas respuestas. Así que en esta tercera ocasión no podré sino volver a repetirme en algunos de los casos.

El señor Fraga ha presentado una interpelación que tiene catorce preguntas; pero, luego, ninguna de las catorce preguntas las ha mantenido en la tribuna. A lo cual tiene perfecto derecho, porque en el legítimo uso de su turno puede hacer con su tiempo lo que mejor le venga en gana. A mí me crea un problema: no sé si tengo que contestar a las catorce preguntas que tiene la interpelación o a algunas de las imputaciones que, con tanta fuerza como poco fundamento, ha venido a hacer aquí. Empezaré por las imputaciones y trataré de acabar con las preguntas.

La tesis del señor Fraga, si le he entendido bien, es que España se desindustrializa, y esto se aplica de manera muy especial al sector naval y de manera concreta a los lugares donde el señor Fraga veranea: Galicia, como consecuencia del abandonismo por parte del sector público, en especial por parte del Gobierno. (*Rumores.*) Abandonismo que él justifica diciendo que en el Libro Blanco había, por ejemplo, una previsión sobre construcción naval en grandes astilleros de 350.000 toneladas, y de 250.000 para pequeños y medianos, en tanto que en el Plan de Reconversión que se ha hecho al final hay 250.000 para las grandes y 190.000 ó 200.000 para pequeños y medianos. El Libro Blanco, como es natural, no establecía un plan de reconversión naval. Los planes de reconversión en este país se hacen a través de decretos que son aprobados por la Comisión Delegada, después de haber sido negociados por las partes. El Libro Blanco contemplaba una situación que era la que ya existía. Por tanto, no ha habido una reducción de objetivos por parte del Gobierno.

Le aseguro al señor Fraga que yo le gano a él a patriota en este terreno. Y ¿por qué me voy a conformar, como él dice con mantener la participación de la cuota de mercado? Vamos a ganar participación. ¿Por qué el 4,5? Vamos a poner el 8 en nuestro plan.

Si los planes se hicieran simplemente por patriotería por patriotismo, serían muy bonitos, serían acordados por todos, pero serían papel mojado. Es lo cierto que él habla de abandonismo por parte del sector público y ha-

ce una imputación clara de las pérdidas de INI que dice que son de los años 1983 y 1984. Parte de ellas, porque ha habido 50.000 millones de pesetas en barcos que se han construido en el trienio anterior a la llegada de este Gobierno, que han sido pérdidas como consecuencia de la diferencia entre el coste de construcción y el valor de realización. Y como este Gobierno tiene la buena o mala costumbre —creo que muy buena— de aflorar a la luz los resultados de sus empresas, y de toda la contabilidad pública, las ha aflorado. Y las de los años 1983 y 1984 no las hemos echado para atrás como en buena imputación de costes se podría hacer; las hemos puesto ahí.

Lo que hemos dicho al mismo tiempo es que, ciertamente, no vamos a seguir manteniendo esas pérdidas. Con el dinero de los contribuyentes españoles este Gobierno no va a seguir manteniendo estas pérdidas en lo que se refiere al sector público.

Pero, ¿qué me dice del abandonismo del sector privado el señor Fraga? Porque ASCON estaba cerrado, con la empresa prácticamente quebrada —técnicamente, que no jurídicamente— cuando este Gobierno llegó al lugar donde está para ejercer sus responsabilidades. Porque había muchos pequeños y medianos astilleros, como Cantábrico y Riera en el caso de Oviedo, pequeños y medianos astilleros de la ría de Bilbao, otros en Santander, que estaban prácticamente quebrados. Y eso, ¿por qué será? ¿Por abandonismo del Gobierno? Será también porque las condiciones del mercado son difíciles.

Al contrario de la tesis que sustenta el señor Fraga Iribarne, yo puedo decir que éste es el primer Gobierno que, frente a una situación en la que un tercio de la plantilla de los pequeños y medianos y, sobre todo, grandes astilleros, estaban en permanente regulación de empleo, es decir, que tenían medio año sabático por cada año de trabajo, a costa, naturalmente, del presupuesto del Ministerio de Trabajo y de la Seguridad Social; que frente a una situación en la que no se conseguía un solo pedido; que frente a una situación en la que los armadores estaban abandonando los barcos en construcción o una vez construidos no los tomaban; que frente a una situación que habían permitido la perpetuación de todo tipo de perversiones, en lo que es el funcionamiento normal del comercio, como es comprar sin intención de comprar, simplemente para conseguir que alguien tenga la financiación del circulante para hacer un bien, en este caso un buque; que frente a una situación —y en esto reconozco que tiene razón el señor Fraga— en que se ha disminuido la productividad por hora de trabajo o por tonelada construida en los astilleros, pero se ha disminuido porque la tecnoestructura de los astilleros y los trabajadores habían llegado a una especie de conspiración secreta por la cual lo que importaba era meter muchas horas de trabajo en cada uno de los barcos, con el fin de que la construcción no se terminara nunca, conscientes, como eran unos y otros, de que no había cargas de trabajo, viviendo en espera de pedidos; frente a todo esto, el Gobierno ha decidido: primero, subir las primas de construcción naval desde el 15 por ciento en que han estado históricamente en otros Gobiernos que S. S. cono-

cerá mejor que yo, hasta el 25 por ciento que pueden estar ahora; segundo, establecer un sistema de saneamiento financiero; tercero, restablecer la regla de la competencia, porque los astilleros públicos estaban cobrando una doble subvención: una, la prima que acabo de mencionar, y otra, además, la subvención de pérdidas que le daba el INI. Lo primero que hemos hecho en el Plan de Reconversión es decir que esa prima no existe, porque aquí los astilleros públicos o privados deben funcionar según su capacidad de competencia y no con ventajas para el público.

Frente a estas actuaciones del Gobierno, usted solamente hace la retórica del abandonismo, interpretando lo que son unos datos que se derivan de la disminución de la demanda y de los cambios en la estructura de la oferta, como si fuera simplemente el abandono, la desidia o la falta de interés patriótico de este Ministerio o de este Gobierno.

Le diré que, contra lo que usted cree, la cartera de pedidos en el sector naval para 1973 no era inferior a 120 millones de toneladas de registro bruto, y en 1983 era de 30 millones. Aunque nosotros hubiéramos mantenido, como quiere el señor Fraga, el mismo porcentaje en el total de esa demanda, habríamos tenido que reducir nuestra oferta, al menos, en una cuarta parte si nos ajustáramos exactamente. Todo lo demás igual, hubiéramos tenido que hacer esto.

Para bien o para mal, éste no ha sido el caso, y no ha sido el caso para España, sino para otros muchos países. Ha citado S. S. la mejora que ha habido en Holanda en la relación entre la productividad y coste unitario. No se lo voy a negar, pero eso no le ha impedido a Holanda pasar del décimo lugar que tenía en la construcción naval del mundo al lugar número 18; como no ha impedido a Italia pasar del 11 al 19; a Francia del 15 al 16; a Suecia del segundo lugar al número 14.

Lo que ha ocurrido, al mismo tiempo que se reduce esta demanda considerablemente, señor Fraga, ha sido que países emergentes han conseguido unas relaciones de productividad coste de factor trabajado muy ventajosas. Corea y Brasil han pasado a los primeros puestos de cabeza, cuando tan sólo hace diez años eran prácticamente desconocidos como constructores navales. En consecuencia, los países europeos, que tenemos salarios más elevados —y que Dios nos los conserve—, costes de la seguridad social que consideramos estrictamente necesarios para mantener un tipo de presupuesto de distribución de rentas que sea acorde con el entorno económico, social y cultural en el que vivimos y aspiramos a seguir viviendo, naturalmente tenemos costes del factor trabajo más elevados.

No le sorprenda, pues, que España, como otros países, haya retrocedido aquí, y no le sorprenda si, además de retroceder como consecuencia de esta mayor competitividad de quienes tienen costes del factor trabajo baratos, lo que produce una reducción de la demanda, tenemos lo que teníamos: una crisis de profundas consecuencias y de una gran magnitud.

A esa crisis hemos tratado de responder con un proce-

dimiento al que S. S., si le he entendido bien, ataca por dos razones: una, porque, en su opinión, faltan estudios técnicos, y otra, porque en su opinión no ha habido suficiente diálogo o concertación, (*El señor Presidente ocupa la Presidencia.*)

Por lo que se refiere a la primera, comprenderá que no puedo compartir su tesis. No me parece que falten estudios técnicos. Los estudios los han hecho los astilleros en el caso de los pequeños y medianos, sean estos privados o públicos, y se ha creado una gerencia —de la que luego hablaré en relación con lo que acaba de decir, que me parece muy grave— que lo único que hace es constatar si estos estudios de viabilidad cumplen los requerimientos previos por lo que se refiere a que los fondos propios, al menos, sean semejantes al inmovilizado, y a que la cartera de pedidos sea de verdad y no inventada, etcétera. Y como consecuencia de esos análisis se dice: «Este astillero es viable y éste no lo es por falta de pedidos, por falta de capacidad financiera o por falta, como ocurre con frecuencia, hasta de empresario, en especial en el caso que usted ha citado de ASCON».

En cuanto a los grandes astilleros, el INI, que se supone que tiene capacidad para conocer los negocios que lleva gestionando durante cuarenta años, hizo estudios y análisis y a partir de ahí ha dicho: «Solamente tres, de las cinco instalaciones grandes que tengo, pueden mantenerse». En función de costes y disponibilidad de factores, de recursos, de superficie, de capacidad de almacenamiento, se han escogido las que ha escogido. Y nadie me ha convencido a mí, ni en el seno del Comité de Seguimiento, ni en esta Cámara cuando se ha presentado una interpelación, ni en la calle cuando el debate ha ido a los periódicos y se ha expuesto suficientemente, ni a través de su estudio el Colegio de Ingenieros Navales, nadie me ha explicado que sea mejor lo que proponen cada uno de ellos que lo que el INI ha propuesto y finalmente se ha aceptado. Por tanto, técnicamente se han hecho los estudios bien.

Comprendo que S. S. no esté de acuerdo, no recuerdo que los representantes vascos estuvieran de acuerdo con la parte que les tocaba. Yo estoy seguro de a cada cual la parte que le toca de la reconversión, como todos, están siempre de acuerdo en el fondo, pero no en la forma en la que se produce.

En cuanto al diálogo ha habido ya mucho. No se puede decir que no hay diálogo cuando se ha estado discutiendo el plan de reconversión en el Comité de Seguimiento, del antiguo, éste es una readaptación del plan que hubo en 1981, durante una serie de meses no inferior a siete u ocho. En ese Comité no están solamente las centrales sindicales; están las empresas, está la Administración y están todas las Comunidades Autónomas directamente afectadas y, por supuesto, está Galicia, que ha tenido un representante de la Xunta a lo largo de todo el tiempo, como lo prueba el hecho de que haya emitido al final, con el informe que se eleva a la Comisión Delegada del Plan de Reconversión, un voto particular en el que salva su desacuerdo respecto a lo que se ha hecho.

Ha habido diálogo y, además, de acuerdo con lo que

prevén nuestras leyes industriales sobre la concertación en el terreno de la reconversión. Lo que pasa es que, si al final del diálogo no se aceptan las conclusiones que uno quiere, y tan sólo hay diálogo cuando el otro nos da la razón, así nunca puede haber diálogo más que cuando el Grupo Popular y la Xunta de Galicia acaben ganando la confrontación dialéctica.

El señor PRESIDENTE: Señor Ministro, le ruego que vaya terminando. En la réplica podrá extenderse más.

El señor MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA (Solchaga Catalán): Se lo agradezco.

Finalmente, ha hecho usted una acusación que me parece muy grave. Dice usted que tiene pruebas de que se le han dado órdenes, no ha dicho por quién, a la gerencia del sector de los pequeños y medianos astilleros para que no aprueben ni un solo proyecto para los astilleros gallegos. Yo le desafío a usted a que presente esas órdenes, a que presente la prueba documental, y yo le digo que el que las haya dado, y no lo hemos hecho ni yo ni nadie del Gobierno, será inmediatamente removido de su puesto, y si no existe causa suficiente o no existe documentación suficiente, haga usted el favor de decirme quién le da la información para que actúe jurídicamente contra él, como me correspondería.

Rápidamente le diré —y acabo, señor Presidente— que ciertamente el Gobierno ha considerado los planes de flota mercante, que existe una comisión interministerial que está estudiando el tema, pero que no podemos esperar a tener todo el plan de flota mercante, en el que tenemos los mismos intereses que usted ha manifestado en nombre de su Grupo, cuando sabemos positivamente que hay una flota mercante bis que está en manos del Banco de Crédito Industrial, a la que corresponde el 40 por ciento del tonelaje en peso muerto de la flota mercante que existe, y que está en manos de un Banco por que han sido embargados esos barcos o están camino de serlo. Y cuando sabemos eso, ya sabemos que en este país, como en otros muchos, una gran parte del destino de la flota mercante, para bien o para mal, es el amarre.

En segundo lugar, le diré que también tenemos un plan de reconversión en dos etapas sobre flota pesquera; que ese plan de reconversión prevé, en el quinquenio que va de 1985 a 1990, una construcción en torno a las 95.000 toneladas de registro bruto, que es aproximadamente el 10 por ciento de la capacidad teórica de nuestros astilleros, para un solo año.

En tercer lugar, le diré que por lo que se refiere al «off-shore», ciertamente pensamos seguir adelante. Usted ha expresado sus dudas. Pues sepa S. S. y sepa todo la Cámara que en esta semana se firmará un acuerdo de principios entre el Presidente del INH y el Presidente del Instituto Nacional de Industria para la construcción de dos plataformas en ASTANO.

Finalmente, hace usted una última consideración, y es que piensa el Gobierno del saldo y de los conflictos de orden público que se han producido como consecuencia de la reconversión naval.

Sobre esto, el Gobierno piensa dos cosas: una, que antes de que se tomara la decisión se habían producido ya muchísimos conflictos. Los conflictos en El Ferrol, en Vigo, en Gijón, vienen apareciendo desde principios de 1983 y la decisión del Plan de Reconversión se toma en diciembre, lo que significa que ya hay un pulso, un fermento social para tratar de demostrar si se puede o no hacer la reconversión, no como consecuencia del intercambio de puntos de vista o la convicción a través de las ideas, sino del pulso puramente político. Eso es lo que pensamos que ha ocurrido en orden público. En segundo lugar quizá S. S., sabiendo como sabe, igual que yo, que algunos representantes de la Xunta de Galicia se han unido a las manifestaciones de protesta de El Ferrol, que han producido desórdenes, pueda dar al Gobierno una mejor información. Por lo demás, le diré, para terminar, que su intervención ha sido prácticamente calcada de la que vengo oyendo a los representantes más significativos de Comisiones Obreras.

Muchas gracias. (*Rumores y aplausos en los bancos de la izquierda.*)

El señor PRESIDENTE: Señorías, tengo el honor de anunciarles la presencia en la Cámara de Sus Altezas Imperiales los Príncipes Herederos de Japón.

En nombre del Congreso de los Diputados, que con el Senado representa la soberanía nacional, saludo con afecto y con respeto al Príncipe Akihito y a la Princesa Michiko y, a través de ellos, a Sus Majestades Imperiales y a todo el querido pueblo japonés. Nuestros dos países comparten los valores del sistema parlamentario representativo y los ideales democráticos de libertad, de igualdad, de justicia y de pluralismo político.

Con la esperanza de que nunca más la guerra destruya ciudades y mate a los hombres y que la paz sea un valor permanente en la comunidad internacional, os deseamos lo mejor durante vuestra estancia en España y para vuestro futuro. Bienvenidos a esta casa, Altezas Imperiales. (*Los señores Diputados puestos en pie prorrumpen en fuertes y prolongados aplausos.*)

El señor Fraga, sin duda, quiere replicar. (*Asentimiento.*) Tiene la palabra por cinco minutos.

El señor FRAGA IRIBARNE: Señor Presidente, hemos oído verdaderamente arrobados los aplausos del Grupo Socialista cuando se consideraba una crítica el que, nosotros pudiéramos coincidir en algunos puntos con un importante grupo sindical. No hay duda ninguna de que es el signo de los tiempos y huelga decir que nosotros ni hacemos demagogia ni la hicimos en el pasado, cuando obviamente se coincidió demasiado en esos bancos (*Señalando a los de la izquierda.*) con esos platamientos y, por supuesto, no la haremos nunca, pero tomamos buena nota del embeleso con que han dado esos aplausos. (*Rumores.*)

Tengo que decirle, señor Ministro, que repetirse no es malo; lo malo es que justamente aquí no habría que repetirse, pero porque sigue sin darse una solución y a nosotros no se nos ha convencido tampoco ahora. Y por

eso, convencidos de lo que decimos, tendremos que insistir.

Se ha hablado de diálogos. Concebido, este Plan desde el verano de 1983, dígame qué concesiones, qué variaciones ha tenido. No ha habido ningún tipo de diálogos. Hemos tomado buena nota de que los libros blancos no sirven para nada. Y es verdad. Ciertos programas electorales prometen cosas que no se cumplen; Ciertos libros blancos no se hacen para que sean tomados en serio; ciertas comparecencias en Comisión de los señores Ministros no producen resultados. Tomamos buena nota, una vez más, de que todo eso es, en definitiva, papel mojado.

Pues bien, yo tengo que decir que nosotros, que somos defensores, por supuesto, del sector privado frente al sector público, que somos defensores de que no haya grandes pérdidas de las empresas públicas, en momentos de crisis queremos saber cómo se miden esas pérdidas, cómo son menores y, tal vez, en un planteamiento más dilatado, más basado en el aspecto social y en una progresiva reconversión, repito, que no cierre, posiblemente esas pérdidas en su conjunto fueran menores.

Se ha hablado de ASCON —hoy es del Estado— y la respuesta sigue siendo la misma; se ha hablado de primas, pero resulta que el reglamento de primas todavía no se conoce y es absolutamente cierto —por supuesto que enviaré documentos al señor Ministro al respecto— que hay clientes extranjeros que no reciben ni siquiera respuesta a sus preguntas o propuestas a astilleros públicos, y que algunos se han quedado sorprendidos de recibir precios el doble, por ejemplo, de los normales que rigen en el mercado libre, diciéndoles que realmente no se darían precios competitivos hasta que terminase la reconversión. ¿Quién lo hace? ¿Quién lo ha mandado? No lo sé. Yo le mandaré documentación sobre eso, por supuesto, al señor Ministro.

Tenemos que decir, en definitiva, que no es verdad que porque el mercado esté bajando, bajemos nosotros. Alemania, comparando el período 81-83, con el 77-80, ha subido un 0,82; Dinamarca, un 0,10; Holanda, un 0,04. En cambio, España ha bajado un 1,85 por ciento. Más que Noruega, Suecia, Francia, Bélgica, Reino Unido, Italia. Es el país que más ha bajado. Por tanto, ese argumento no vale. Algo habrá que hemos hecho peor. La actividad se ha reducido notablemente. Y en ese sentido, señor Ministro, tengo que decir que el crecimiento de Alemania, de Dinamarca, o el de Holanda, indican que haciéndolo bien se puede subir. Son países de salarios más altos que los nuestros. A pesar de la caída del 40 por ciento en el conjunto de Europa, España ha llegado a bajar un 75 por ciento.

En definitiva, señor Ministro, nosotros creemos que el Plan de flota no es un tema para después. Hemos visto, por lo que se ha dicho con motivo de las jornadas del plan de flota, de los días 21 y 22 de febrero, que ahora se han puesto ustedes a pensar. Ese tema no se puede, de ninguna manera, aplazar.

Señor Ministro, usted se ha repetido, ha vuelto a decir que no hay esperanzas para esos alcaldes socialistas, co-

munistas, del bloque de Alianza Popular, por supuesto. Los socialistas no se han movido de la ría de El Ferrol.

Ha dicho cosas muy graves también, señor Ministro. Ha hablado de perversiones, ha hablado de conspiraciones. Todo eso, cuando se habla de trabajadores que defienden cada día, y que lo están haciendo a la desesperada, sus puestos de trabajo, son palabras muy serias: perversión y conspiración. (*Rumores y protestas.*)

Una cosa tenga por cierto, señor Ministro, que hay palabras con las que nosotros no jugamos ni usamos en broma. Creo que no distingue bien entre patriotismo y patrioterismo. Nosotros, en ese asunto, tenga por cierto (yo no he usado esas palabras; sus señorías las ha usado), señor Ministro, que en ese terreno no nos vamos a dejar ganar. (*Aplausos en los bancos de la derecha.*)

El señor PRESIDENTE: ¿Quiere replicar S. S.? (*Asentimiento.*) Tiene la palabra el señor Ministro de Industria por un tiempo de cinco minutos.

El señor MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA (Solchaga Catalán): Me sobran cuatro, señor Presidente, habida cuenta de la intervención de rectificación del señor Fraga. (*Rumores.*)

El señor PRESIDENTE: Ruego a SS. SS. que mantengan silencio.

El señor MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA (Solchaga Catalán): Si existe un libro blanco, simplemente es un libro que expone una situación y que no significa luego un compromiso para hacer planes; es simplemente para definir la naturaleza de un problema. De ahí a concluir que los libros blancos son inútiles, como determinadas promesas electorales —que no sé a qué se refería S. S.— (*Rumores.*), va un abismo. Yo creo que S. S. está muy equivocado.

Sobre el caso de ASCON, tengo que decirle que ASCON no es del Estado. ASCON, en estos momentos, es de alguien, y el Estado lo que puede hacer si quiere es promover su quiebra, pero ASCON no es del Estado. En otros tiempos, señor Fraga —y usted los conoce— se hacían las cosas mejor. Por ejemplo, tuvo que ser una ilustre dama española la que en nombre de su Grupo convenciera al antiguo Jefe del Estado de que ASTANO, que había hecho una operación ruinosa de cerca de 5.000 millones de pesetas de pérdidas, debía pasar al patrimonio de los españoles para socializar las pérdidas. Entonces por lo menos se hacía eso. Ahora se dice que como ASCON debe dinero ha pasado a la Seguridad Social y a la Hacienda pública, ya es del Estado. Pero, mire usted, no es del Estado y no lo vamos a nacionalizar, diga usted lo que diga. (*Muy bien, muy bien.*)

Realmente, yo creo que está equivocado en sus cuentas, porque hace usted la comparación entre la productividad por hombre o por tonelada y coste, y en eso ha habido quien ha estado mejor y quien ha estado peor, pero eso no tiene nada que ver con cuál es su participación en la demanda. Como le he dicho antes, hablando de

Holanda, aunque haya mejorado en un 0,04 por ciento su participación en la demanda, ha pasado de ocupar el puesto número 9 del total mundial en la distribución de la cartera de pedidos, a ocupar el puesto número 17 ó 18, no recuerdo bien. Se está usted confundiendo.

En cuanto a hablar de conspiración entre trabajadores y dirigentes para alargar una obra mientras alguien siga pagando, eso, como explicaba Adam Smith, cuando se reúnen los del mismo gremio es una conspiración tan natural que a usted no le debería preocupar, como a mí no me preocupa hablar de ello, ni me parece que sea insultante para nadie. Había conspiración, al igual que había una perversión total de lo que son las prácticas comerciales y la disciplina industrial en los astilleros españoles. Y contra eso, este Gobierno ha decidido luchar. Ha hecho un plan, que no le gusta a mucha gente, pero había que hacerlo. ¿Qué hemos negociado en ese plan? Condiciones para suavizar las salidas, pero no condiciones para pervertir lo que debía ser el perfil industrial del plan.

El señor PRESIDENTE: ¿Algún Grupo Parlamentario quiere fijar posiciones? (*Pausa.*)

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo. (*Rumores.*)

Un momento, señor Fernández Inguanzo. Ruego silencio a sus señorías. Repito: ruego silencio. ¿Quieren tomar asiento a favor?

Adelante, señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Muchas gracias, señor Presidente.

Los Diputados comunistas participan en muchos aspectos de las preocupaciones que se manifiestan en la interpelación, claro está que desde posiciones diametralmente opuestas. Y, en orden a que no surjan dudas a este respecto, quiero empezar señalando que la reestructuración naval, que para la interpelación constituye una verdadera catástrofe, es el resultado de una política que mereció en diversas ocasiones los mejores calificativos dirigidos al señor Solchaga por portavoces del Grupo Popular. Yo recuerdo, o quise ver a veces, sonrojos en el señor Solchaga por la serie de piropos que le echaban desde el Grupo Popular en relación a su valentía al afrontar estos problemas.

Esa política desde el principio evidenció una carencia absoluta de definición de objetivos industrializadores. Por eso nosotros la hemos rechazado desde el principio y la ha rechazado, asimismo, Comisiones Obreras. Nunca recogió un plan de modernización ni de actualización de nuestra flota mercante ni pesquera que afianzase el futuro de nuestra industria naval y de nuestra capacidad de transporte y de pesca. Eso es lo que nosotros defendíamos, que abordase estos problemas en concreto.

El Grupo Popular ha prestado apoyo y ha avalado con su firma el proyecto de bases que presentó el Gobierno en junio de 1984. Igualmente es necesario precisar que el Grupo Popular dio su visto bueno a la segunda fase de medianos y pequeños astilleros y que de dicha fase nacen

unos problemas que hoy se presentan dramáticamente tanto en ASCON como en los astilleros de Gijón.

Es evidente que el Gobierno, con los planteamientos actuales, está enfocando todo el mecanismo de reestructuración naval hacia fuertes concesiones a los empresarios y está dando lugar a un abandonismo paulatino de la construcción de artefactos navales en España, disminuyendo con ello el empleo en los astilleros en más de 16.000 puestos que, sumados al empleo inducido en el exterior, nos coloca en la cifra aproximada de 50.000 empleos. Ni siquiera se prevé que, por ejemplo, en Gijón se aprovechen las instalaciones industriales de los astilleros actuales para llevar a cabo operaciones de reparación, transformación o desguace que demandan los trabajadores con el apoyo de la Cámara de Comercio local, con lo que se evitaría este dramático excedente.

Los últimos acuerdos presentados a bombo y platillo en relación a la bahía de Gijón confirman, creo yo, la satisfacción plena de los objetivos de los pequeños empresarios en el sentido de obtener dinero barato, cuando no a fondo perdido, mientras que, una vez más, se sacrifica a los trabajadores y, en este caso concreto, a los trabajadores de Cantábrico y Riera.

Los Diputados comunistas reiteramos una vez más que, aun siendo necesaria la reconversión, que han demandado los propios trabajadores, no se puede llevar a cabo dicha reconversión con una simple destrucción de puestos de trabajo, y no se puede concebir una reconversión de un sector como el naval sin plantear prioritariamente o paralelamente una serie de objetivos que los Diputados comunistas hemos venido señalando en esta Cámara en repetidas ocasiones. Un plan de flota y de recuperación de tráficos marítimos para la Marina mercante española para lograr el equilibrio entre el volumen de productos que exportamos e importamos y que, en su inmensa mayoría, no son transportados por la flota naval. Un plan de pesca que tenga en cuenta el estado actual de nuestra flota, ya que los accidentes que se están produciendo constantemente son debidos a que se navega en un mar muy turbulento pero, fundamentalmente, porque la mayor parte de nuestros barcos pasan del periodo que asegura una mínima garantía de seguridad. Un plan que tenga en cuenta, además, tanto nuestros actuales caladeros como los futuros.

Consideramos necesario insistir una vez más en una política más agresiva en orden a recuperar o a acercarnos a nuestra cota histórica de producción en el mercado nacional y extranjero y en que se realicen verdaderos planes de reindustrialización para zonas o comarcas que pudieran sufrir pérdidas de empleo global por dicha reconversión, pero que sean planes efectivos, que no figuren sólo en el papel y luego no se cumplen y que son motivos justificados por los que se producen tensiones que nosotros somos los primeros en no desear y que, juntamente con ello, provisionalmente, mientras que dure este periodo de inseguridad, se conceda la jubilación anticipada a los 55 años.

El señor PRESIDENTE: Le ruego que vaya terminando.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Por último, pensamos que se debe hacer una distribución equitativa de la capacidad de acuerdo con la participación histórica de cada astillero o grupo de astilleros.

Termino, señor Presidente. Los Diputados comunistas consideramos que tanto en ASTANO como en la bahía de Gijón como en los demás astilleros en período de reconversión se debe realizar una renovación en el sentido de ofrecer alternativas que respondan a los intereses globales entre las partes más directamente implicadas: Sindicatos, Comités de empresa, Patronal, Gobierno nacional y Gobierno regional.

Al imponer los mecanismos anteriormente señalados, que traen las consecuencias que registramos, el Gobierno ha discriminado a unas sindicales, expulsando de la negociación a Comisiones Obreras y a la Intersindical Gallega, con más del 50 por ciento de representatividad en todo el sector naval, haciendo uso de un sistema que considerábamos y consideramos en desuso: o firmas todo lo que te ponen o te expones a ser expulsado por decreto.

Hay que decir que tampoco el Grupo Popular, presente en esos momentos en la Mesa del Plan se opuso a este sistema antidemocrático y discriminatorio contra los representantes elegidos por los trabajadores.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Fernández Inguanzo.

PREGUNTAS:

— DEL DIPUTADO DON JOSEP MARIA TRIAS DE BES I SERRA, DEL GRUPO MINORIA CATALANA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿PUEDE EXPLICAR EL GOBIERNO DE QUIEN PARTIO LA ORDEN DE DETENCION DEL POLICIA SEÑOR NOVAS?

El señor PRESIDENTE: Terminado el debate de la interpelación, pasamos al punto noveno, turno de preguntas.

Puesto que hay algunas preguntas que tienen un origen y un objetivo común, vamos a iniciarlo con las preguntas que corresponden al señor Ministro del Interior que, según entiendo, son cuatro, la 15, la 18, la 29 y la 23, por este orden. ¿Hay alguna otra pregunta que vaya a ser contestada por el señor Ministro? (Pausa.)

Pregunta número 15, del señor Trias de Bes i Serra, del Grupo Parlamentario Minoría Catalana, que tiene la palabra.

El señor TRIAS DE BES I SERRA: Señor Presidente, la pregunta dice lo siguiente: ¿Puede explicar el Gobierno de quién partió la orden de detención del policía señor Novas?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Trias de Bes. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DEL INTERIOR (Barrionuevo Peña): Gracias, señor Presidente.

Con la información existente en este momento, puedo asegurar al señor Diputado que no hubo ninguna orden para esa detención.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Trias de Bes.

El señor TRIAS DE BES I SERRA: Señor Presidente, señor Ministro, este Diputado no quería ni quiere ni puede entrar en el fondo del asunto que motivó la detención de dicho policía. Forma parte del secreto sumarial y, por otra parte, existe una presunción de inocencia que me recordaría, en todo caso, el señor Presidente de la Cámara.

No deseo entrar en disquisiciones jurídicas con el señor Ministro sobre si la detención se produjo o no con el cumplimiento de las normas legales, puesto que sería un debate de tipo jurídico y tendríamos la opinión del señor Ministro y la del Diputado que les habla, pero eso debería debatirse en otro lugar y no en esta Cámara.

Señor Ministro, yo tan solo quería aprovechar la oportunidad de esta pregunta para obtener una respuesta ante un hecho insólito como fue la detención de un policía por otros policías, parece ser que sin orden alguna de detención, como acaba de manifestar su señoría. Asimismo, parece ser que quien dio la orden de detención o, en todo caso, detuvo a tal policía también dio la orden o avisó a los medios de comunicación oficial del Estado, para que estuvieran presentes en dicho evento y darlo así a la publicidad de la ciudadanía. Ante este evento insólito, señor Ministro, yo esperaba y creía que S. S. iba a dar una respuesta a la Cámara, para que todos estuviéramos muchos más tranquilos ante el espectáculo insólito, por no llamarlo tercermundista, que la ciudadanía de este país contempló a través de las pantallas de televisión. Si el hecho es como se ha explicado en Televisión o en los medios de comunicación social y no partió orden de ningún lado y el señor Ministro no sabía nada o las autoridades de la Policía no sabían nada, yo no quiero atribuir todo esto, señor Ministro, a oscuras maniobras de tipo político o sindical, que nada me interesan, pero sí, señor Ministro, deberíamos dar la garantía al pueblo español, a los ciudadanos de este país, de que aquí se cumplen las normas de un Estado de Derecho, de que los ciudadanos tienen plena garantía y de que los cuerpos de Policía deben actuar y actúan respetuosamente con las leyes que el Estado de Derecho les confiere. Y ese respeto y ese prestigio de la Policía tenemos que salvarlo todos, señor Ministro, desde aquí, desde el Gobierno y desde nuestra posición de Grupos de la oposición.

Por eso, señor Ministro, yo quería aprovechar esta pregunta para que S. S. pudiera dar una respuesta que pudiera desvirtuar los hechos que la ciudadanía contempló.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Trias de Bes.

Tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Barrionuevo Peña): Me permito recordarle al señor Diputado que su pregunta era de quién había partido la orden para detener al señor Novás y le he contestado, yo creo que clara y precisamente, que no tengo conocimiento de que hubiera ninguna orden. Eso me parece que es contestar correctamente a una pregunta muy concreta.

Todas las especulaciones que S. S. ha hecho posteriormente no estaban en el contenido de su pregunta, aunque podemos entrar en ellas.

He manifestado también públicamente que, con ocasión de estos acontecimientos, la Jefatura Superior de Policía de Madrid pidió a la Dirección General de Policía que se abriera un expediente sobre la forma en que se había practicado esa detención, y ese expediente ha sido autorizado y está en este momento tramitándose y practicándose las diligencias correspondientes. Creo que todos, yo desde luego, seguramente uno de los que más, debemos de ser prudentes respecto al contenido o a las resoluciones que vayan a resultar de ese expediente. Hay que tramitarlo de acuerdo con unas normas y nos atenderemos a lo que resulte, pero con los datos que hay en este momento, le he asegurado a S. S. —y vuelvo a insistir en ello— que ese acto fue iniciativa de los funcionarios de policía que lo practicaron y no había ninguna orden.

Por otra parte, yo creo que es verdad que todos debemos velar por el prestigio bien merecido de los cuerpos de Policía, y consiguientemente también S. S., pero me permito hacerle la observación de que ha cometido algún desliz, porque las faltas que cometen algunos funcionarios de Policía no pueden imputarse al cuerpo de Policía. En este caso concreto yo creo que una de las posturas que debe mantenerse es que los actos que haya realizado un policía, que ya veremos si se comprueban o no se comprueban —pero aunque se comprueben—, en ningún caso pueden imputarse a todo el colectivo, a toda la Policía, ni tampoco a un colectivo más reducido, que son los funcionarios que realizan actividades sindicales dentro de la Policía.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON JUAN MARIA BANDRES MOLET, DEL GRUPO MIXTO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿ES CIERTO QUE EL SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR O ALGUN CARGO DEL MINISTERIO SE HA PUESTO EN CONTACTO CON EL CONSEJO GENERAL DEL PODER JUDICIAL O CON EL SEÑOR JUEZ DECANO DE MADRID EN RELACION CON LA ACTUACION PROCESAL DEL MAGISTRADO JUEZ TITULAR DEL JUZGADO NUMERO 3, DE GUARDIA EN LA FECHA DE LA DETENCION?**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 18, del Diputado don Juan María Bandrés Molet. Tiene la palabra.

El señor **BANDRES MOLET**: Muchas gracias, señor Presidente.

Me refiero también, señor Ministro del Interior, a la detención del policía señor Novás y pregunto si en las horas inmediatas o posteriores a la actuación del Juez de guardia y la puesta en libertad del detenido, el señor Ministro del Interior o algún cargo del Ministerio se puso en contacto con el Consejo General del Poder Judicial o con el señor Juez Decano de Madrid en relación con la actuación procesal del Magistrado del Juzgado número 3, que estaba de guardia aquel día.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bandrés.
El señor Ministro del Interior tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Barrionuevo Peña): Gracias, señor Presidente.

Puedo asegurarle que el Ministro del Interior no se puso en contacto con el Consejo Superior del Poder Judicial ni con el Juez Decano de Madrid, ni tampoco el Ministro del Interior dispuso que nadie estableciera ese contacto.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro.

Señor Bandrés, tiene la palabra.

El señor **BANDRES MOLET**: No sabe, señor Ministro, qué peso me quita de encima, porque yo también velo por el prestigio del Gobierno y hubiera sido un grave error haberlo hecho.

De todas maneras, yo quiero decir aquí, para rehabilitar un poco el buen nombre del Juez —porque la prensa no ha dicho lo que usted ha dicho, aunque a mí me basta su palabra, y ha dado versiones contradictorias y distintas de las que ha dado el señor Ministro—, que el Juez, una vez realizadas las gestiones que tuvo que realizar, pasó el asunto a reparto, y no le fue quitado el asunto simplemente, como la prensa ha querido reflejar, porque los hechos imputados no habían ocurrido el día de su guardia, sino en otra ocasión.

De haber cometido ese error que la prensa ha denunciado, y que yo no he visto desmentido, por cierto, por notas del Ministro del Interior —igual no he leído toda la prensa— hubiera sido una intromisión grave en funciones judiciales, pero sobre todo hubiera demostrado una grave ignorancia, la ignorancia del artículo 286 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, pues ese artículo es un pequeño o antiguo «habeas corpus» que ya existía en nuestra vieja y venerable Ley de Enjuiciamiento Criminal, que trata de que cuando el Juez de Instrucción se presenta a informar el sumario cesan todas las diligencias que está haciendo la Policía, le entregan todos los documentos relativos al delito y ponen a su disposición las diligencias practicadas.

Me parece que hubiera sido un grave error de su parte y me alegro —insisto— de que no fuera así; es decir, que el Juez aplicó sabiamente la Ley y ponerla en duda hubiera sido intolerable.

El señor PRESIDENTE: Señor Ministro, únicamente recordarle que el Gobierno sólo está obligado a contestar lo que se refiere a las competencias del Gobierno y no a las competencias judiciales.

El señor MINISTRO DEL INTERIOR (Barrionuevo Peña): Evidentemente, señor Presidente.

Me reafirmo en lo que le he dicho al señor Bandrés. Es exactamente lo que le he dicho. Sobre las especulaciones o sobre las informaciones que realice algún medio, tendrá que responder ese medio —digo yo— no el Ministro del Interior.

El Ministro del Interior tiene algo de mala suerte con esto de los desmentidos, porque cuando desmiente hechos notoriamente falsos, el medio imputado dice que eso es grafomanía histriónica del señor Ministro, y si no lo desmiente, parece que hay personas, como usted, que consideran que entonces es la verdad absoluta y sin ninguna posibilidad de ser rebatida.

En cuanto a la utilización del artículo 286 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, coincido con lo que ha dicho el señor Diputado. Creo que verdaderamente es un «habeas corpus», que era muy completo y que seguramente hacía innecesaria la Ley que hemos aprobado aquí en el caso de que se ejerciera la facultad que este artículo señala de una manera cotidiana.

Debo decirle que lo que sí parece que provocó esta actuación fue una cierta sorpresa, porque tras la detención del señor Novás hubo una comunicación por teléfono de los funcionarios de la Brigada de la Policía Judicial al señor Juez que estaba de guardia, indicándoles el señor Juez que podían continuar con las diligencias que estaban haciendo, y se vieron algo sorprendidos cuando algunos momentos después —un par de horas más o menos— el Juez se presentó con el señor Fiscal y con la secretaria o secretario del juzgado haciendo uso de las facultades que le concede este precepto de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

Tengo que decirle que no hay nada que objetar efectivamente a la actuación del señor Juez, porque actuaba en uso de unas facultades que le concede la Ley. Únicamente indicarle a título personal que el criterio de la Policía y, desde luego, el mío personal sería el de que esta facultad, esta posibilidad de supervisión de las actuaciones de la Policía en locales policiales —bien por miembros de la Judicatura, bien por el Ministerio Fiscal— se ejercieran en todo caso, porque en la Brigada de la Policía Judicial, los funcionarios, en todo el tiempo que llevan jerciando sus funciones, sólo recuerdan este caso.

Nada más.

— DEL DIPUTADO DON FRANCISCO GRANADOS CALERO, DEL GRUPO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CONSIDERA EL SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR FORMALMENTE AJUSTADA A LOS PRECEPTOS DE LA LEY DE ENJUICIAMIENTO CRIMINAL Y A LOS PROPIOS DE LOS REGLAMENTOS DE LA POLICIA DE SEGURIDAD DEL

ESTADO LA DETENCION DEL PRESIDENTE DEL SPP, DON MANUEL NOVAS?

El señor PRESIDENTE: Pregunta número 29, del Diputado don Francisco Granados Calero, del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor Granados.

El señor GRANADOS CALERO: Señor Presidente, mi pregunta es muy concreta: ¿Considera el señor Ministro del Interior formalmente ajustada a los preceptos de la Ley de Enjuiciamiento Criminal y a los propios de los Reglamentos de la Policía de Seguridad del Estado la detención del Presidente del Sindicato Profesional de la Policía, don Manuel Novás?

El señor MINISTRO DEL INTERIOR (Barrionuevo Peña): Se me pregunta en este caso una opinión. Yo creo que, efectivamente, en la detención parece que no se respetaron algunas formalidades, por lo menos el espíritu de los preceptos de la Ley de Enjuiciamiento Criminal que dice que las detenciones deben practicarse en la forma que menos menoscaben el prestigio, el honor o los intereses del detenido. No obstante, vuelvo a decir, como he señalado anteriormente a otro señor Diputado, pienso que hay que ser algo prudente antes de hacer o tomar una posición contundente.

Sobre este tema hay abierto un expediente; hay que pensar, hay que confiar en que en ese expediente se dilucidan las responsabilidades de cada cual y se logre determinar quién fue el responsable de cada pacto, porque también anteriormente se ha señalado que los mismos que practicaron la detención —lo ha señalado un Diputado anteriormente— fueron los que avisaron a los medios de comunicación. Este hecho no está comprobado. Es uno de los temas que ha de comprobarse en el expediente disciplinario o en una actuación judicial, pero no está comprobado, por lo menos yo no tengo fe haciencia de que lo esté.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

El señor Granados tiene la palabra.

El señor GRANADOS CALERO: Señor Ministro, evidentemente, siempre que hay unas actuaciones de por medio, sean de carácter disciplinario o sean de carácter judicial, el inculcado se tiene que beneficiar del principio de presunción de inocencia, eso es evidente. Pero la información que ha llegado a toda la ciudadanía, a través de los distintos medios de comunicación y muy especialmente de la Televisión española, es más que alarmante, y eso nos permite ya, simplemente por vía visual, por vía auditiva, el comprobar que se ha practicado en este caso una singular diligencia de detención. Estamos hablando naturalmente de las irregularidades formales, sin entrar en motivaciones de fondo, donde parece que, en principio, se han vulnerado artículos tan claros como el 492 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal en relación

con el 490. Se ha olvidado, por ejemplo, la norma octava de la Orden Ministerial de 30 de septiembre de 1981, que impone especialmente a los funcionarios, a los miembros de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado asumir especialmente el deber de impedir, en el ejercicio de su actuación profesional, cualquier práctica abusiva, arbitraria o discriminatoria.

Finalmente, entendemos que ha creado un plus de inquietud en gran parte de la población, que ha visto que si este ejemplo se extiende ningún ciudadano puede verse libre de, a cualquier hora, en cualquier momento y en base a un presunto delito, que en todo caso corresponde al Juez determinar, ser esposado y conducido, a horas más o menos intempestivas, a una comisaria y, por añadidura, en presencia de la Televisión.

Yo creo que las leyes sustantivas son muy importantes, pero también las leyes procesales lo son, señor Ministro; las leyes procesales, sobre todo cuando inciden o abrigan las normas sustantivas de carácter penal, son algo que no podemos olvidar, porque suponen el reforzamiento de las garantías, y en un momento como éste, en que el Gobierno socialista está reforzando su política de libertades — es evidente que está llegando al pueblo este reforzamiento —, estos incidentes individuales tienen que salpicar naturalmente a un colectivo y esto es irremediable. Como no lo queremos nadie, creo que es bueno que desde nuestro Grupo, hoy aquí, se muestre esta preocupación que yo acabo de señalar.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Señor Ministro, ya sabe S. S. también que no tiene obligación de contestar a lo que sea cuestión jurídica.

El señor MINISTRO DEL INTERIOR (Barrionuevo Peña): Gracias, señor Presidente.

A mi me parece muy loable la preocupación que expresa el señor Diputado, pero me parece que ha establecido como hechos comprobados circunstancias que no lo están, y vuelvo a insistir en la llamada a la prudencia sobre este punto. Se ha referido, por ejemplo, a que el detenido estaba esposado; parece que no, señor Diputado. Se ha referido a hora intempestiva; evidentemente no era hora intempestiva. Y se ha referido a la presencia de las cámaras de Televisión. Vuelvo a decir, no está comprobado en absoluto que eso fuera responsabilidad de las personas que practicaron la detención. A veces, señor Diputado, las cosas no son como parecen y pudiera ser que fuera otra persona, ajena a los que practicaron esa detención, la que cursó ese aviso a los medios de comunicación. En cualquier caso, yo no lo sé; no está comprobado, me parece que hay que ser algo prudente.

Coincido, naturalmente, en la cuestión de fondo que usted plantea, pero en cuanto al caso concreto me parece que es conveniente dejar que los órganos competentes se pronuncien sobre el caso.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

— DEL DIPUTADO DON PEDRO JOSE RICO JIMENEZ DEL GRUPO POPULAR, QUE FORMULA AL MINISTRO DEL INTERIOR: ¿QUE MEDIDAS DE SEGURIDAD VA A TOMAR EL GOBIERNO PARA IMPEDIR QUE LOS TERRORISTAS EXCARCELADOS ENCUENTREN FACILIDADES PARA REITERAR SUS CRIMENES EN TERRITORIO NACIONAL?

El señor PRESIDENTE: Por fin, la pregunta número 23 de don Pedro José Rico Jiménez, que va a ser formulada por el señor Montesinos.

El señor Montesinos tiene la palabra.

El señor MONTESINOS GARCIA: Señor Ministro del Interior ¿qué medidas de seguridad va a tomar el Gobierno para impedir que los terroristas excarcelados encuentren facilidades para reiterar sus crímenes en territorio nacional?

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

El señor Ministro del Interior tiene la palabra.

El señor MINISTRO DEL INTERIOR (Barrionuevo Peña): Me gustaría, señor Presidente, que el señor Diputado aclarara qué entiende por terroristas excarcelados, para ver si se refiere a algún caso concreto en el que habría que adoptar alguna medida concreta, porque en lo demás existen medidas generales de seguridad que establecen los Cuerpos de Seguridad.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Probablemente, señor Diputado, ha querido decir deportados.

El señor MONTESINOS GARCIA: No, señor Presidente, es «excarcelados» lo que figura en la pregunta. ¿Puedo contestar al señor Ministro?

El señor PRESIDENTE: Es su segunda y última intervención. Tiene la palabra.

El señor MONTESINOS GARCIA: Es evidente que esta misma pregunta, o con parecidos términos, se hizo por un Diputado de mi Grupo el 19 de septiembre del pasado año. El señor Ministro hacía entonces alguna reflexión sobre lo que quiere decir «excarcelación» en el diccionario de la Lengua. En esta ocasión me ha contestado de otra manera, pero es evidente lo que aquella contestación decía: «De acuerdo con la Ley y con nuestra Constitución pasa, a partir de ese momento, un excarcelado a ser ciudadano libre, con todos sus derechos y todas sus obligaciones y no puede ser sometido a ninguna medida de control ni a ninguna medida que le prive de libertad, de acuerdo con nuestras leyes».

Efectivamente es cierto, pero también es cierto que el «comando Madrid» o «comando España» se ha visto reforzado muy recientemente con la reincorporación de Ignacio Horcajo, que el 19 de febrero asesinó en Madrid.

Indudablemente se le ha detenido, el señor Ministro lo decía ayer mismo en el Senado, y tuve la satisfacción de escuchar sus manifestaciones, pero también es cierto que vino con un pasaporte falso desde Venezuela.

También hay otro caso, éste de un excarcelado, el «camarada Arenas», que era a quien se refería aquella pregunta de que le hablaba al señor Ministro, que ha desaparecido de España; no sabemos por dónde está, no sabemos qué es de él.

Lo que sí es cierto es que, aunque la Constitución proteja al que cumple la condena, no es lo mismo un delincuente común, del cual es responsable la sociedad, que un terrorista, que no es otra cosa que un enemigo de la sociedad y del Estado. En consecuencia, el terrorista, aunque cumpla su condena y sea extrañado a terceros países, debe seguir siendo controlado, el Ministerio debe tener información; no se puede pedir luego responsabilidad a terceros países que acogen a los terroristas extrañados por Francia y que pertenecen a ETA o al GRAPO o a quien sea. Porque, señor Ministro, el conocimiento de los movimientos de esos agentes del terror es responsabilidad clara del Ministerio del Interior a través de sus servicios de información que, indudablemente, son más necesarios en la defensa de un Estado democrático que en la defensa de un Estado totalitario; y los hechos parecen señalarnos que es un gran vacío de nuestro Ministerio del Interior esa falta de información.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Montesinos. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DEL INTERIOR (Barrionuevo Peña): Gracias, señor Presidente.

Me parece que, como usted se temía, el señor Diputado tenía una cierta confusión entre excarcelación y expulsión, porque ha mezclado los casos concretos y se ha referido al supuesto de un hecho criminal aquí en Madrid, de una persona que no era excarcelada, era expulsada.

Vuelvo a decir lo mismo. Se ha dicho con alguna alegría que los servicios de Policía son tan deficientes que los terroristas entran y salen como quieren, y yo, citando ese caso concreto al que usted se refería, he dicho que entrar es evidente que ha entrado, pero que salir es también evidente que no ha salido. *(Risas.)* Consiguientemente, entrar sí que ha entrado como quiere, pero salir parece que no ha salido como quiere. *(Risas.)*

Me parece que el caso era claro, y le insisto, desde luego, en la primera parte de mi contestación que usted ha leído. Una persona que ha cumplido su condena no puede ser, de acuerdo con nuestras leyes, sometido a medidas especiales de seguridad o que coarten su libertad de movimientos. Lo que tienen que hacer las Fuerzas de Seguridad y los Servicios de Investigación es, naturalmente, crear una prevención de carácter general para esos y para otros supuestos.

Me parece que la pregunta fue contestada ya entonces y vuelve a estar contestada hoy. Este caso concreto es un

caso de expulsión, que ya le he señalado cómo en esa primera parte ha quedado resuelto.

Usted ha dicho que no se sabe dónde están determinadas personas. Por supuesto, no lo sabe usted, señor Diputado, pero no debe asegurar tan tajantemente que no lo sabe nadie. *(Risas.)*

— DEL DIPUTADO DON ANTONIO URIBARRI MURILLO, DEL GRUPO POPULAR, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿ESTA DISPUESTO EL GOBIERNO A EXIGIR A LA COMUNIDAD ESPAÑOLA DE AYUDAS AL REFUGIADO LA REPARACION DE PERJUICIOS OCASIONADOS POR LAS INEXACTITUDES QUE EN LA «GUIA PRACTICA PARA ASILADOS Y REFUGIADOS EN ESPAÑA» SE CONTIENEN Y QUE HA SIDO FINANCIADA POR EL MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

Pregunta número 16, del Diputado don Antonio Uribarri Murillo, del Grupo Popular.

Tiene la palabra el señor Uribarri.

El señor URIBARRI MURILLO: Esta pregunta, en su aparente sencillez, quiere expresar nuestra preocupación porque últimamente venimos observando que se están produciendo publicaciones financiadas con fondos públicos que, evidentemente, infringen las leyes, como es el caso de la revista «Al loro del moro», de la Administración periférica socialista, y en este caso financiada por instituciones de mi provincia, en la que se contienen, sin ningún género de dudas, blasfemias, es decir, se están infringiendo las leyes, y como es el caso de la «Guía práctica para asilados y refugiados en España», que patrocina y financia el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, a través de la Secretaría General de la Seguridad Social, Dirección General de Acción Social, y que, con las inexactitudes que contiene, infringe el artículo 20 de la Constitución, sobre la información veraz a que tenemos derecho todos los españoles. Por eso pregunto al Gobierno si está dispuesto a exigir a la Comunidad española de Ayudas al Refugiado la reparación de perjuicios ocasionados por las inexactitudes que en la «Guía práctica para asilados y refugiados en España» se contienen y que ha sido financiada por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, como acabo de decir.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Uribarri.

Tiene la palabra el señor Ministro de Trabajo.

El señor MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL (Almunia Amann): Gracias, señor Presidente.

Yo no sé si el señor Diputado querría que los fondos públicos dejasen de apoyar o de ayudar las actividades de organizaciones, que a mí me parecen tan necesarias, que existen en todos los países democráticos, como puede ser la CEAR, la Comunidad española de Ayudas al Refugiado. Es evidente, es público y notorio que la CEAR

no puede asegurar por sí misma su funcionamiento ni sus actividades, actividades por cierto muy bien valoradas por el colectivo a que se dirigen, de asilados y refugiados, y es evidente que hay un convenio firmado por la Dirección General de Acción Social con la CEAR, en el cual, entre otras actividades que se financian, se financia la elaboración de una Guía. Esa Guía ha sido elaborada por la CEAR y es de exclusiva responsabilidad de la CEAR, y a la vista de algunas inexactitudes, que, al parecer, contiene, la propia CEAR ha decidido hacer una segunda edición corrigiendo las inexactitudes.

Eso es todo lo que tengo que añadir. No hay ningún tipo de responsabilidad que exigir. La Guía es de responsabilidad de la CEAR y la propia CEAR ha tomado ya sus decisiones convenientes, y no hay ninguna actuación del Gobierno en este sentido. A partir del momento en que se plantee la renovación del convenio o la firma de un futuro convenio, el Gobierno valorará a quién da fondos públicos, a través del convenio, y a quién no da dichos fondos públicos. Por la valoración que hace el Gobierno, a la CEAR hay que seguir dándole fondos públicos porque cumple una actividad muy bien considerada por el colectivo al que se dirige y por la sociedad española.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Uribarri.

El señor URIBARRI MURILLO: Señor Presidente, evidentemente este Diputado no quiere, de ninguna manera, que se deje de apoyar a la CEAR ni a ningún otro organismo que cumpla tan alto fin. Lo que sí quiere este Diputado es que los fondos públicos se destinen a publicaciones que de ninguna manera incurran en esas infracciones, en este caso tan graves, como es no suministrar una información veraz. El Ministerio debe exigir la responsabilidad a quien confecciona la Guía y a quien da esos fondos públicos. Contiene esta Guía inexactitud de monta, como es decir que en España es lícito el aborto o que en mi región, por ejemplo, la capitalidad no es la que corresponde, o que el ámbito de actuación del Defensor del Pueblo es todo el territorio nacional, incluidas las Comunidades Autónomas, con lo cual está desfigurándose todo un tipo de información. Por eso, como estos hechos se vienen repitiendo con tanta frecuencia, es obligación de todos, y especialmente de aquellos que administran los fondos públicos, si éstos no se invierten o si se invierten en contradicción con las leyes, exigir la reparación de los daños que puedan causarse.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Uribarri.

Tiene la palabra el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social.

El señor MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL (Almunia Amann): Gracias, señor Presidente.

Creo que el señor Diputado ha leído con mayor atención e interés «Al loro del moro» que la Guía del CEAR. Es verdad que la Guía contiene alguna inexactitud, pero es un instrumento muy útil para el colectivo de refugia-

dos y asilados que, a la vista de una nueva normativa y a la vista de una nueva legislación en España, están deseando que haya una organización que les proporcione una información para saber cuáles son sus derechos y qué ventajas tienen.

La responsabilidad de las inexactitudes es de la Comisión Española de Ayuda al Refugiado y no del Gobierno. La responsabilidad del Gobierno será, en el ejercicio próximo, suscribir o no suscribir un nuevo convenio con la CEAR. Me gustaría conocer la opinión de algún Diputado de su Grupo, que es miembro de la junta directiva de la CEAR. No sé cuál será su opinión sobre si se debe o no suscribir un nuevo convenio con la CEAR. Si opina que no se debe suscribir, debería dimitir el Diputado de su Grupo que dirige esa Comisión Española de Ayudas al Refugiado.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

El señor URIBARRI MURILLO: Señor Presidente, pido la palabra para una cuestión de orden.

El señor PRESIDENTE: No hay cuestión de orden ahora, señor Uribarri. En el turno de preguntas, el silencio es lo que predomina después de la segunda intervención. *(Risas. Pausa.)*

Existen cinco preguntas: al señor Ministro de Asuntos Exteriores ésta, la siguiente, que es la 19, y otras tres más. ¿Les parece a sus señorías que agrupemos las cinco, si el señor Ministro no tiene inconveniente? *(Asentimiento.)* Pues entonces las agruparemos. Haremos la 17, 19, 25, 28 y la nueva admitida, del señor Martínez.

— DEL DIPUTADO DON LUIS MARDONES SEVILLA, DEL GRUPO CENTRISTA, QUE FORMULA AL MINISTRO DE DEFENSA: ¿QUE CRITERIOS TIENE EL SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA SOBRE LA DESAPARICION DE LA PRESENCIA BRITANICA EN GIBRALTAR Y LA ESPAÑOLA EN CEUTA Y MELILLA?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del señor Mardones, quien tiene la palabra.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Presidente, y con la venia. Comienzo por decir que mi pregunta iba dirigida al señor Ministro de Defensa. Por las razones que haya estimado la Mesa para la contestación, que lo entiendo, señor Presidente, me responderá el señor Ministro de Asuntos Exteriores.

Mi pregunta es: ¿Qué criterios tiene el señor Ministro de Defensa sobre la desaparición de la presencia británica en Gibraltar y la española en Ceuta y Melilla?

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. El señor Ministro de Asuntos Exteriores tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES

(Morán López): Señor Presidente, los criterios que tengo son evidentemente muy claros. Gibraltar es una colonia británica, inscrita en la lista de territorios no autónomos, que acompañaba a la Resolución 1642, de Naciones Unidas, sobre la cual España tiene planteada una reivindicación para recobrar su plena integridad territorial.

Ceuta y Melilla no son unos territorios inscritos como territorios no autónomos, y a este Gobierno no le cabe ninguna duda respecto a la españolidad de Ceuta y Melilla.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

El señor Mardones tiene la palabra.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Presidente. Me congratula, señor Ministro de Asuntos Exteriores, haber escuchado de sus labios, y en su responsabilidad en el Gobierno, esta declaración. Lamento que no haya sido contestado, en el contexto en que estaba mi pregunta, por el señor Ministro de Defensa, por las implicaciones militares que había ahí. Pero celebro esta constatación que usted ha hecho, señor Ministro, de la que no me cabía ninguna duda en usted y como Ministro de Asuntos Exteriores por los pronunciamientos que ha tenido en las Comisiones correspondientes que hemos tenido en esta Cámara, y lo decía, fundamentalmente, para reafirmar, sobre todo en lo que afecta a Ceuta y Melilla, el concepto actual ante las posibles desvirtuaciones que se hayan dado, de declaraciones de determinadas personas, interiores o exteriores a este país, y fundamentalmente porque en un programa electoral socialista se había dicho lo contrario.

Celebro, pues, señor Ministro, esta constatación ante la Cámara.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Mardones. El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES (Morán López): Señor Presidente, señor Diputado, estamos en un régimen parlamentario de Gobierno de gabinete, en que el Presidente del Gobierno coordina la acción del Gobierno y de los distintos Ministros, con independencia de las competencias de cada uno de ellos. El Gobierno no tiene más que una postura en éste y en otros temas. Cuando un Ministro habla en nombre del Gobierno habla por todo el Gobierno y con la autorización del Presidente del Gobierno.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

— DEL DIPUTADO DON JOAQUIN MOLINS I AMAT, DEL GRUPO MINORIA CATALANA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUALES FUERON, SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO, LOS CONTENIDOS Y

ACUERDOS ALCANZADOS EN SU REUNION DE PALMA DE MALLORCA CON EL DIRIGENTE LIBIO CORONEL MUAMMAR EL GADDAFI?

El señor PRESIDENTE: Pregunta número 19, del Diputado don Joaquín Molins i Amat, del Grupo Parlamentario de Minoría Catalana.

El señor Molins tiene la palabra.

El señor MOLINS I AMAT: ¿Cuáles fueron, señor Presidente del Gobierno, los contenidos y acuerdos alcanzados en su reunión de Palma de Mallorca con el dirigente libio coronel Gaddafi? Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro de Asuntos Exteriores.

El señor MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES (Morán López): Señor Presidente, la entrevista de Mallorca entre el Presidente del Gobierno y el líder libio coronel Gaddafi no estuvo destinada a alcanzar acuerdos concretos. Fue una entrevista de sumo interés para conocer posiciones y establecer un vínculo que va a favorecer y favorece las relaciones de España con Libia. No obstante, es evidente que en la entrevista de Mallorca —y así lo ha manifestado el Presidente del Gobierno— se abordaron temas de sumo interés para España, como es, por ejemplo, el alcance de ciertas obligaciones bilaterales pasadas por el coronel Gaddafi. Y también fue reclamada, por parte del Gobierno español, la satisfacción de deudas que existían por parte de Libia. Pero, repito, que por el mismo carácter que tuvo la entrevista, que, por otra parte, es normal en estos temas de contactos, no estaba destinada a pasar acuerdos concretos en aquella ocasión.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Molins.

El señor MOLINS I AMAT: Me alegro, señor Presidente, de comprobar que existe una cuarta persona, además del Coronel libio, del Canciller Kreisky y del Presidente González, que conoce, aunque sea poco, por lo que parece, el contenido de esa entrevista.

Desde el 19 de diciembre, fecha en que fue realizada, no se ha recibido información sobre el contenido de la misma. El portavoz de nuestro Grupo Parlamentario presentó el 21 de diciembre una interpelación sobre el tema, que no pudo ser tramitada por cuestiones de Reglamento y, sobre todo, de vacaciones parlamentarias.

Ante un hecho que hizo correr, en aquellas fechas y con posterioridad, ríos de tinta, no se ha recibido ni ante la opinión pública ni ante esta Cámara explicación de ningún tipo hasta el momento.

¿Se habló, señor Ministro, del pacto libio-marroquí y sus posibles consecuencias para España? ¿Se habló de la ayuda libia a movimientos revolucionarios y á organizaciones terroristas? Parece, según nos decía usted hace un momento, que sí se habló de las relaciones económicas libio-españolas.

No se le debe escapar, señor Ministro, el revuelo de contenidos críticos con que fue recibida en el país dicha entrevista. La improvisación del encuentro, la utilización de un intermediario singular, la arrogancia del líder libio, fueron ampliamente comentadas. También la comunidad política internacional quedó asombrada ante el encuentro. Uno y otro asombro podían ser acallados con un único argumento: las ventajas que de ese encuentro se derivasen para los intereses españoles.

Respecto de ello, señor Ministro, los frutos conocidos no pueden ser más deprimentes. Siguen sin ser cobrados los 80 millones de dólares —15.000 millones de pesetas— de deudas, hasta ese momento contraídas por el Gobierno libio, y a partir de esa fecha y desde esa fecha se han retenido los pagos y se han anulado los nuevos contratos de otro tipo de mercancías que hasta ese momento eran contratadas con normalidad con el Gobierno libio.

Señor Ministro, muchas y concretas explicaciones deberá dar a esta Cámara y al país para que pueda encontrarse alguna razón válida que justifique ese encuentro. Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Molins. Tiene la palabra el señor Ministro de Asuntos Exteriores.

El señor MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES (Morán López): La pregunta se convierte en un comentario personal del señor Molins. El señor Molins está perfectamente legitimado para sacar cualquier conclusión y hacer cualquier juicio respecto de cualquier acto del Gobierno, pero lo que no puede hacer el señor Molins es decir si el Gobierno y sus miembros —concretamente el Ministro de Asuntos Exteriores— tienen o no conocimiento de lo ocurrido en la conferencia de Mallorca.

El señor Molins sabe —porque yo lo he declarado— que tenía conocimiento de la entrevista de Mallorca y tengo puntual conocimiento de ella. Y si me permite mi juicio, contrapuesto al suyo, y como persona que ha dedicado algún tiempo de su vida a los temas norteafricanos, considero la entrevista de Mallorca como importante y positiva.

En cuanto al tema económico, señor Molins, hay una mora por parte de Libia de 75 millones de dólares. No obstante, las informaciones del señor Molins —y no tiene culpa de ello— están retrasadas, en el sentido de que yo he recibido información de los sectores privados interesados, diciendo que les han depositado ya una cantidad importante de esta mora en lo que se refiere a deudas con empresarios españoles.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

— DEL DIPUTADO DON JUAN RAMON CALERO RODRIGUEZ, DEL GRUPO POPULAR, QUE FORMULA AL PRESIDENTE DEL GOBIERNO: ¿PUEDE ACLARAR EL SEÑOR PRESIDENTE A LA CAMARA QUIEN MANIFIESTA LA OPINION DEL GOBIERNO

EN CUANTO A LAS VINCULACIONES ENTRE LOS TEMAS COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA Y OTAN, EL VICEPRESIDENTE, EL MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES O EL PRESIDENTE?

El señor PRESIDENTE: Pregunta número 25, del Diputado don Juan Ramón Calero Rodríguez, del Grupo Popular.

El señor Calero tiene la palabra.

El señor CALERO RODRIGUEZ: Señor Presidente del Gobierno o señor Ministro de Asuntos Exteriores, no es objeto de esta pregunta el cuestionar si están vinculados o no los asuntos de la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea y la plena integración de España en la Organización del Tratado del Atlántico Norte. No es objeto tampoco de esta pregunta delimitar u opinar sobre si, estratégicamente, a efectos de política exterior y para agilizar las negociaciones de la Comunidad Económica Europea, conviene o no aparentar que se vinculan estos dos asuntos.

Delimitado así el aspecto negativo de la pregunta, lo que no es objeto, la pregunta en cuestión, señor Presidente del Gobierno, en estrados, el señor Ministro de Asuntos Exteriores consiste en si puede aclarar a la Cámara quién manifiesta la opinión del Gobierno en cuanto a las vinculaciones entre los temas Comunidad Económica Europea y OTAN, el Vicepresidente del Gobierno, el Ministro de Asuntos Exteriores o el propio Presidente del Gobierno.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Calero.

Tiene la palabra el señor Ministro de Asuntos Exteriores.

El señor MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES (Morán López): Gracias, señor Presidente.

El señor Diputado ha centrado exactamente la pregunta y, por tanto, no ha entrado en el tema tan debatido y tan diríamos distorsionado de la relación de unos temas con otros, sino que plantea una pregunta puntual.

Yo le voy a contestar puntualmente, señor Diputado, leyéndole dos artículos de la Constitución: el artículo 97, que dice: «El Gobierno dirige la política interior y exterior, la Administración civil y militar y la defensa del Estado...», y el artículo 98, que dice: «El Gobierno se compone del Presidente, de los Vicepresidentes, en su caso, de los Ministros y de los demás miembros que establece la ley». El párrafo 2 dice: «El Presidente dirige la acción del Gobierno y coordina las funciones de los demás miembros del mismo, sin perjuicio de la competencia y responsabilidad directa de éstos en su gestión».

En lo que se refiere a la política exterior, señor Diputado, y a las declaraciones sobre ella, están perfectamente legitimados el Presidente, el Vicepresidente y este Ministro para formular cuál es la política del Gobierno.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Calero.

El señor CALERO RODRIGUEZ: Gracias, señor Ministro de Asuntos Exteriores. Ante todo le expreso la gratitud de este Diputado, y supongo que de todo el Grupo Popular y de los demás grupos de la Cámara, por leernos la Constitución. Siempre es agradable leer la Constitución, a la que todos respetamos con verdadera veneración.

En segundo lugar, señor Ministro, y he recogido unas palabras de usted antes, en que decía que cualquier Ministro puede hablar siempre en nombre del Gobierno. Y nos parece muy bien que tanto el señor Ministro de Asuntos Exteriores, como el señor Vicepresidente del Gobierno, como el señor Presidente del Gobierno hablen en nombre del Gobierno. Lo que quisiéramos es que hablasen siempre lo mismo, y que dijese todos lo mismo, porque resulta que el señor Ministro de Asuntos Exteriores dice una cosa completamente distinta a la que dice el señor Vicepresidente y a la del señor Presidente del Gobierno.

Concretamente —para que no digan ustedes que decimos vaguedades— usted, señor Morán dice, el día 13 de diciembre de 1984, exactamente, que sería jugar con fuego mezclar los dos asuntos: el tema OTAN y el tema Comunidad Económica Europea y, por tanto, hay que proscribir definitivamente la vinculación de ambos problemas.

El 30 de noviembre de 1984, antes de usted, en Bruselas, el señor González Márquez, por el contrario, vincula los dos asuntos en unas declaraciones al periódico «The Standard». El 3 de febrero de 1985, el señor González Márquez, ante la televisión noruega, vuelve a vincular los dos asuntos. Dice textualmente: «Por tanto, yo creo que hay una relación entre una cosa y otra».

Y el señor Guerra, el día 18 de febrero de 1985, después de su existosa conferencia en Oxford o antes, dijo que era necesario vincularse...

El señor PRESIDENTE: Está fuera de la cuestión.

El señor CALERO RODRIGUEZ: Estaba centrando el asunto temporalmente. Decía el señor Guerra que había que vincular los dos asuntos, el de la Comunidad Económica Europea y el de la OTAN.

Por tanto, nos parece muy bien que ustedes rectifiquen. Más aún, pensamos que ustedes aciertan cuando rectifican, pero quisiéramos que rectificaran todos a la vez, no a plazos o por entregas... (*Rumores.*)

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Calero. Tiene la palabra el señor Ministro de Asuntos Exteriores.

El señor MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES (Morán López): Si me permite, con todos los respetos, y no me lo tome a mal, creo que el señor Diputado tiene mal oído, porque no oye en el coro de voces, en una pieza musical, más que una voz y otra, pero no oye, diríamos, cómo se concatenan esas voces. (*Risas.*)

Noto que, por una parte, el señor Diputado lee literalmente una declaración mía, y luego se limeta a decir que

el Vicepresidente del Gobierno o el Presidente del Gobierno dicen lo contrario. No tenemos tiempo, señor Diputado, pero si oyese toda la sinfonía, vería que están perfectamente coordinadas estas voces, como corresponde al Gobierno. (*Risas. Aplausos en los bancos de la derecha y de la izquierda.*)

— DEL DIPUTADO DON MIGUEL ANGEL MARTINEZ MARTINEZ, DEL GRUPO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE INICIATIVAS HA EMPRENDIDO EL GOBIERNO PARA SALIR AL PASO DE INFORMACIONES Y ACLARAR AFIRMACIONES QUE SIEMBRAN PREOCUPACION ENTRE NUESTRA OPINION PUBLICA Y QUE PARECEN CONTRADECIR LA DECISION DE ESTA CAMARA EN EL SENTIDO DE QUE NO EXISTAN ARMAS NUCLEARES EN TODA LA EXTENSION DE NUESTRO TERRITORIO NACIONAL?

El señor PRESIDENTE: Pregunta número 28, del Diputado don Miguel Angel Martínez Martínez, del Grupo Socialista.

El señor Martínez Martínez tiene la palabra.

El señor MARTINEZ MARTINEZ (don Miguel Angel): Señor Ministro de Asuntos Exteriores, ¿qué iniciativas ha emprendido el Gobierno para salir al paso de informaciones y aclarar afirmaciones que siembran preocupación entre nuestra opinión pública y que parecen contradecir la decisión de esta Cámara, en el sentido de que no existan armas nucleares en toda la extensión de nuestro territorio nacional?

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Martínez.

Tiene la palabra el señor Ministro de Asuntos Exteriores.

El señor MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES (Morán López): Señor Presidente, señor Diputado, el Gobierno toma las medidas que corresponden a la resolución adoptada por esta Cámara y por el Senado en 1981, es decir, como principio orientador de su política exterior, que no exista despliegue de armas nucleares de ninguna potencia extranjera y de ninguna organización en el territorio y lo hace constantemente, y en cada ocasión que sea necesario.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Martínez.

El señor MARTINEZ MARTINEZ (don Miguel Ángel): Gracias, señor Ministro, quizá tranquilizado por su respuesta, cupiera indicar a su Departamento que pusiera algún mayor énfasis en informar a potencias y a países amigos y aun aliados para que tuvieran conocimiento cabal del cuál ha sido la decisión de esta Cámara soberana en lo que se refiere al tema que aquí nos ocupa.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Martínez.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES (Morán López): Señor Presidente, señor Diputado, las potencias amigas, en cada ocasión en que ha habido, no ninguna duda, que no les debe haber ninguna, sino por la publicación de algún artículo en algún periódico extranjero, han sido convocadas, y una muy específicamente, para hacerlas saber cuál es el principio aprobado en 1981, cuál es el artículo correspondiente en el tratado bilateral que nos une con esa potencia, y que es la voluntad soberana de este Estado, de esta país, el no tener armas nucleares desplegadas en nuestro territorio.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

— DEL DIPUTADO DON MIGUEL ANGEL MARTINEZ MARTINEZ, DEL GRUPO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿PUEDE ACLARAR EL GOBIERNO LAS CIRCUNSTANCIAS EN QUE SE HA PRODUCIDO LA DETENCION DE DOS ESPIAS ALREDEDOR DE LA MONCLOA O LAS CONSECUENCIAS INMEDIATAS QUE ESA DETENCION PUEDA TENER?

El señor PRESIDENTE: Por fin, la pregunta que figura en la agenda número 4, admitida después del recurso del Grupo Socialista, del Diputado don Miguel Angel Martínez Martínez.

Tiene la palabra don Miguel Angel Martínez Martínez.

El señor MARTINEZ MARTINEZ (don Miguel Angel): Señor Ministro, ¿puede aclarar el Gobierno las circunstancias en que se ha producido la detención de dos espías alrededor de la Moncloa, o las consecuencias que esa detención pueda tener?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Martínez.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES (Morán López): Señor Presidente, señor Diputado, ésta es una cuestión que la Cámara y el señor Diputado van a comprender que trate con la discreción que corresponde.

No obstante, puesto que es un dato conocido de la opinión, voy a precisar que el 28 de enero, a las quince horas y cuarenta y cinco minutos de la tarde, fueron sorprendidos dos individuos que estaban ejerciendo funciones que no parecían corresponder a las normales de quienes después iban a identificarse. Identificados, resultaron ser un funcionario de una embajada extranjera acreditada en Madrid, y otra persona que tenía «status» diplomático.

Conforme a las normas del Convenio de Viena, es perfectamente competencia del Estado ambiente, el retirar el «status» diplomático, y discrecionalmente, a aquellas personas que se excedan en las funciones para las que

fueron acreditados y para las cuales, además, se les ha provisto de unos ciertos privilegios e inmunidades diplomáticas.

Convocado el embajador del país al que pertenecían este ciudadano y este funcionario, él mismo recibió una nota verbal del Gobierno español, que yo le entregué, el uno de febrero, mediante la cual se le solicitaba la salida de estas personas de territorio español.

El 4 de febrero, el embajador de esta potencia, por nota verbal, reconoció lo bien fundado de la petición española y presentó excusas por un hecho que no debía tener repercusiones sobre las buenas relaciones que con aquel país nos ligaban.

En el momento de entregarle la nota verbal, al ser convocado el embajador, yo le expresé mi voluntad de que el tema no tuviese una publicidad que pudiese dañar estas relaciones. Porque lo importante es el no permitir el abuso, pero no capitalizarlo con un fin político determinado. No obstante, han aparecido en la prensa ciertas informaciones que vienen a corresponder a estos datos.

Yo lamento, fundamentalmente, esencialmente, que se hayan producido estos hechos. Me congratulo de que el otro país no haya discutido ni un solo minuto la razón española para proceder a la petición de salida del territorio español, y lamento que pueda ser capitalizado este incidente, como otros, con cualquier otra potencia, que puedan ensombrecer, en alguna medida, las relaciones con los países con los que queremos tener excelentes e íntimas relaciones.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

El señor Martínez tiene la palabra.

El señor MARTINEZ MARTINEZ (don Miguel Angel): Señor Ministro, el caso que aquí nos ocupa me inspira a mí una cierta perplejidad, por más que la sorpresa no sea justificada, porque está presentida la situación y anunciada en el saber popular que afirma: «Guárdeme Dios de mis amigos, que de mis enemigos ya me guardo yo». El Gobierno, acertadamente, y entendiéndolo, sin duda, que Dios está en más altos designios, ha hecho suyo otro decir de nuestro pueblo, no sé si manchego o baturo, que dice: «Fiate de la Virgen, y no corras». Efectivamente, el Gobierno ha corrido, ha estado al loro, como se dice en estos tiempos, y yo creo que su actuación redundará en beneficio de la tranquilidad de todos y de la dignidad nacional.

Quizá convenga, señor Ministro, mantenernos en esta actitud, no tanto en el sentido de decir a la abuelita: «Abuelita, abuelita, que orejas tan grandes tienes», como de explicar al lobo dónde llevaba «Caperucita» la cesta. (Risas.) Quiero decirle, señor Ministro, que por nuestra parte conviene instar al Gobierno a seguir actuando como lo hace, compaginando lo que sin duda es difícil, la práctica del amor que nos predicaron el dulce San Francisco de Asís y Félix Rodríguez de la Fuente (Risas.), con la conciencia de otras piezas de nuestro acervo, como son aquel que dice: «Quien bien te quiere te hará llorar», o incluso aquel que dice: «Hay amores que matan.» (Risas.)

— DEL DIPUTADO DON JOSE MIGUEL BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ, DEL GRUPO CENTRISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CONSIDERA EL SEÑOR MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA INICIATIVAS PARLAMENTARIAS ULTERIORES A UNA PREGUNTA SOBRE GASTOS E INGRESOS DEL ESTADO EN CANARIAS, LA PETICION DE INFORME DE 8 DE MARZO DE 1984 Y LA INTERPELACION SOBRE CANARIAS VISTA EN ESTE CONGRESO EL 2 DE MAYO DE 1984, ASI COMO LA MOCION CONSECUENCIA DE DICHA INTERPELACION DE 9 DE MAYO DE 1984?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don José Miguel Bravo de Laguna Bermúdez, quien tiene la palabra.

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: Gracias, señor Presidente. En el pleno anterior yo planteé una pregunta al señor Ministro de Economía y Hacienda sobre gastos e ingresos del Estado en Canarias en 1984. Señalé que el dato, que yo entendía que se había producido por primera vez en la historia, de unos gastos del Estado en Canarias inferiores a los ingresos producidos en Canarias, me sorprendía y me reservaba otras acciones parlamentarias. Lo dije, naturalmente, en un tono sin ningún atisbo de amenaza, en absoluto —¿qué amenaza puede recibir el Gobierno, apoyado por 202 Diputados, de un modesto Diputado integrado en un Grupo de once Diputados!—, por lo que resultó en cierto modo fuera de lugar el tono despectivo del señor Ministro.

Cuando formulé la misma pregunta sobre datos de 1983, también indiqué la misma reserva reglamentaria. *(El señor Vicepresidente, Torres Boursault, ocupa la Presidencia.)*

El señor Ministro me dijo la semana pasada que no había visto una ulterior utilización de los datos que me había facilitado entonces, por mi parte. Y a efectos meramente de recordarle y de refrescarle un poco la memoria, le pregunto: ¿Considera el señor Ministro de Economía y Hacienda iniciativas parlamentarias ulteriores a una pregunta sobre gastos e ingresos del Estado en Canarias, la petición de informe de 8 de marzo de 1984 y la interpelación sobre Canarias, vista en este Congreso el 2 de mayo de 1984, así como la moción consecuencia de dicha interpelación, de 9 de mayo de 1984?

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Gracias, señor Bravo de Laguna.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA (Boyer Salvador): Señor Presidente, en primer lugar, no hubo en absoluto ningún sentido despectivo, porque no lo suelo usar, y me parece una práctica estúpida tener un tono despectivo respecto a un parlamentario, mucho más si es un oponente. Hubo, quizá, manifestación de extrañeza respecto a qué consecuencias podían extraerse de esas dos cifras; quizá en una pregunta posterior lo podrá

explicar, pero como me ha hecho S. S. una pregunta precisa sobre si considero iniciativas ulteriores a la pregunta de 8 de marzo de 1984 respecto a ingresos y gastos de Estado en Canarias la interpelación sobre Canarias de 2 de mayo y la moción de 9 de mayo, le diré que, obviamente, son iniciativas ulteriores, puesto que se produjeron después y eso es ulterior.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

El señor Bravo de Laguna tiene la palabra.

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: Gracias, señor Presidente. Es evidente que me considero satisfecho en cuanto a la rectificación que el señor Ministro ha realizado de sus palabras de la semana pasada, porque literalmente en el «Diario de Sesiones» se dice: «Queda latente siempre en la pregunta recurrente del señor Bravo de Laguna una ulterior utilización que luego no he visto». Quiere decir que usted no la ha visto, pero yo me he encargado de recordarle que sí utilicé esos datos ulteriormente.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Tiene la palabra el señor Ministro de Hacienda.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA (Boyer Salvador): Señor Bravo de Laguna, no sé si realmente acabaremos en una discusión bizantina, pero una cosa es que intervenciones parlamentarias sean ulteriores a una pregunta y otra cosa es que hayan tenido una utilización ulterior, y la utilización ulterior es la que yo no he visto. Lo que sí he visto es que eran ulteriores puesto que eran posteriores... *(Risas.)*

— DEL DIPUTADO DON JOSE MIGUEL BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ, DEL GRUPO CENTRISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUALES HAN SIDO LAS RAZONES DE LA DISMINUCION DE GASTOS DEL ESTADO EN CANARIAS EN 1984 EN RELACION CON 1983?

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Pregunta número 21, del señor Bravo de Laguna. Tiene la palabra S. S.

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: Estoy seguro que el Ministro de Economía en la próxima ocasión en que intervenga acerca de Canarias estará presente, y no ausente como la última vez. ¿Cuáles han sido las razones de la disminución de gastos del Estado en Canarias en 1984, en relación con 1983, puesto que de las cifras que me facilitó la semana pasada se deducía una disminución aproximadamente del 20 por ciento?

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Tiene la palabra el señor Ministro de Economía y Hacienda.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA

(Boyer Salvador): La petición de datos que hace S. S. plantea un problema que conviene aclarar para ulteriores intervenciones del señor Diputado.

La cifra de gastos del Estado en Canarias no significa gran cosa, es decir, no se puede identificar de una manera implícita, como me parece que está haciendo S. S., con los gastos del Gobierno en favor de Canarias o con relación a Canarias. El 80 por ciento de los pagos del Estado a personas o entidades canarias se hacen por la Dirección General del Tesoro en Madrid y estos pagos no están regionalizados. Para sumar todo lo que es gasto público en favor de Canarias habría que incluir los pagos de la Dirección del Tesoro, que ninguna Ley obliga a regionalizar. Además hay pagos a constructores canarios en Madrid porque así lo piden, etcétera.

Hay otro factor que perturba y son los gastos correspondientes a servicios transferidos. Se han acelerado fuertemente en los últimos años las transferencias de servicios. Por ejemplo, los gastos que asumió directamente la Comunidad Canaria en 1982 eran 395.000 millones; en 1983, 2.088 millones, y en 1984, 33.021 millones. Antes esos pagos se hacían directamente por el Estado y ahora se hacen por la Comunidad Autónoma canaria.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Tiene la palabra el señor Bravo de Laguna.

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: Señor Presidente, la brevedad del trámite de las preguntas es lo que hace necesario ulteriores iniciativas parlamentarias, porque no se puede dilucidar aquí este tema. Tiene razón el señor Ministro: hay muchos pagos que afectan a Canarias que se hacen desde Madrid, pero también podemos decir que hay muchos ingresos procedentes de Canarias a efectos tributarios que están centralizados en Madrid, todas las operaciones bancarias, por no citar otras.

En cualquier caso, yo entendía que cuando el Ministro me contestó la semana pasada daba cifras homogéneas, pero parece deducirse que no es así, porque no se tuvo en cuenta el tema de los servicios transferidos a las Comunidades Autónomas.

En todo caso, sí resulta extraordinariamente sorprendente que por primera vez, y estos datos me parece que no admiten duda, los ingresos directos en Canarias en las Delegaciones de Hacienda superan a los gastos directos realizados a través de las propias Delegaciones de Hacienda en Canarias, y esto es significativo. Tengo que decir que no me ha satisfecho plenamente su explicación.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Tiene la palabra el señor Ministro de Hacienda.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA (Boyer Salvador): Se debe a que una parte importante de los pagos no son pagos que puedan regionalizarse. Yo les doy la cifra de pagos hechos por las Delegaciones provinciales de Hacienda, que es la que está regionalizada; las otras no se pueden dar, no se pueden regionalizar los pagos de la Dirección General del Tesoro, muchos a per-

sonas, y no tienen carácter regional. No es significativo. Habría que sumar un conjunto de pagos de los que uno de los sumandos es del 80 por ciento, y no lo tenemos. Por otra parte, el factor de transferencia hace difícil también sacar conclusiones. Respecto a los ingresos, la mayor parte de ellos son los que se obtienen por las Delegaciones Provinciales de Hacienda en las provincias Canarias. (El señor Presidente ocupa la Presidencia.)

— DEL DIPUTADO DON ANTONIO DIAZ FUENTES, DEL GRUPO CENTRISTA, QUE FORMULA AL MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION: ¿PIENSA EL MINISTERIO DE AGRICULTURA HACER DEJACION EN FAVOR DE LA ALCALDIA DE SANTIAGO DE COMPOSTELA DE LA FACULTAD QUE LE CONFIERE EL APARTADO 10.1.1 DE LA ORDEN DE 15 DE JULIO DE 1975 PARA LA FIJACION DE FECHA DE CELEBRACION COMERCIAL DEL MERCADO NACIONAL DE DICHA CIUDAD?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del señor Díaz Fuentes, del Grupo Centrista.

El señor Díaz Fuentes tiene la palabra.

El señor DIAZ FUENTES: Señor Ministro de Agricultura, le supongo enterado de que el Alcalde de Santiago, por Decreto dictado, por sí y ante sí, cambió la fecha de celebración comercial del Mercado Nacional de Ganados de Santiago de Compostela. El cambio ha producido una distorsión en una serie de mercados comarcales de Galicia, que tenían fijada esa fecha para su celebración y que el Alcalde de Santiago adoptó, de tal forma que en lugar de producirse los distintos mercados en su fecha cronológica se produce una coincidencia temporal, por la que se quejan vivamente ayuntamientos, ganaderos y organizaciones agrarias. Y como el mercado ganadero nacional de Santiago se rige por un concierto establecido entre el Ministerio de Agricultura y el Ayuntamiento de Santiago, y el Ministerio es el único que puede autorizar el cambio de fecha o exigir la fecha de celebración marcada en ese convenio, y hace meses que el tema está planteado ante el Ministerio de Agricultura, sin que haya recaído ninguna resolución sobre el particular, formulo al señor Ministro la pregunta siguiente: ¿Piensa el Ministerio de Agricultura hacer dejación en favor de la Alcaldía de Santiago de Compostela de la facultad que le confiere el apartado 10.1.1 de la Orden de 15 de julio de 1975 para la fijación de fecha de celebración comercial del Mercado nacional de dicha ciudad?

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Díaz Fuentes.

El señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): El Ministerio no ha-

ce dejación ni a la Alcaldía de Santiago ni a ningún otra de las competencias que tenía en esta materia. Lo único que creemos es que debería haber otras vías de diálogo posible, que el Ayuntamiento de Santiago debería haber utilizado y que incluso hubieran evitado esta pregunta, porque es un asunto que se puede resolver con relativa facilidad en un diálogo entre los ayuntamientos de Galicia afectados por esta medida.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

El señor Díaz Fuentes tiene la palabra.

El señor DIAZ FUENTES: Señor Ministro, cuando a lo largo de meses está claramente manifestada la producción de tensiones vivas que yo le citaba entre las corporaciones representativas de los distintos municipios afectados, y existe una norma expresa que confiere atribuciones concretas a un Departamento ministerial para resolverlas, aunque sólo sea en función de árbitro y no de autoridad, no parece oportuno dejar que se consoliden esas tensiones y conflictos, que se avivan constantemente.

Por otra parte, pienso que el señor Ministro debe considerar que hay dos consecuencias realmente graves: una es con respecto al propio Ministerio, en cuanto a la dejación de su propia autoridad, y otra el daño que se está acarreado a los mercados que esa actuación displicente del Alcalde de Santiago perjudica intereses legítimos que estaban amparados por una ordenación cronológica establecida. Yo no digo que tenga que haberse adoptado ningún criterio de autoridad, pero lo cierto es que la actitud de mera abstención, dejando transcurrir el tiempo, realmente no hace más que acentuar las tensiones entre localidades, entre corporaciones, lo cual, aparte de los daños que puedan producirse en el ámbito ganadero, son daños sociales y territoriales también de consideración.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Díaz Fuentes.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): Señor Presidente, señor Diputado, usted conoce el tema, pero yo también conozco el tema y los conflictos que se originan de algún modo por algunos problemas que tienen que ver con viejas tradiciones y con nuevas realidades, y todos tienen alguna parte de razón. No hay ningún tipo de dejación. Aparte de otras variaciones que ha habido desde el año 1976 (y no le voy a contar a usted la historia total, porque la conoce bien), el Ayuntamiento de Santiago adelantó la fecha y es quien comunica al Ministerio el 14 de diciembre de 1983 la decisión de adelantar la feria de ganados. Se han producido las transferencias a Galicia y lógicamente, el Ministerio de Agricultura, en el uso de sus competencias, pide a la Xunta que le diga cuál es su posición en esta materia. Se recaba la contestación exactamente el 27 de enero de 1984 y la Xunta no ha contestado hasta un año después. Mientras, el Ayuntamiento tiene, o la vía del silencio administrativo, o la de iniciar

un diálogo. La Xunta no ha tomado ninguna iniciativa, a pesar de que, en cierta manera, tiene obligación de hacerlo.

¿Qué es lo que está pasando? No me meto contra el Ayuntamiento, ni contra la Xunta, ni contra nadie. Lo que está pasando es que realmente ha habido un deseo de no querer tener ninguna complicación por parte del propio organismo de la Xunta en este tema. Yo creo, sin entrar en valoraciones, que el camino sería otro. El camino sería claramente, por ejemplo, el iniciado el día 21 de febrero por los tres Ayuntamientos de Santiago, Ordenes y La Estrada, en que se llegó a un compromiso de cómo ordenar las horas de mercado de los miércoles y los jueves. Esta sería la vía de diálogo entre los Ayuntamientos enfrentados que deberían adoptar los responsables en ese área; y que pidan a la Xunta que establezca los días que se acuerden. Yo creo que esa es la postura a seguir y va a ser la postura nuestra, independientemente de si estamos obligados a intervenir o no.

— PREGUNTA DEL DIPUTADO DON FERNANDO SUAREZ GONZALEZ, DEL GRUPO POPULAR, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CONSIDERA EL GOBIERNO QUE ES CORRECTO EL NOMBRAMIENTO DE DON JUAN IGNACIO MOLTO GARCIA COMO DIRECTOR GENERAL DE LA INSPECCION GENERAL DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL?

El señor PRESIDENTE: Pregunta número 24 del Diputado don Fernando Suárez González, del Grupo Popular.

El señor SUAREZ GONZALEZ (don Fernando): Con la venia, señor Presidente, yo estoy absolutamente convencido de que el Gobierno de la Nación está de acuerdo en que España es un Estado de derecho y que en los Estados de derecho hay que velar escrupulosamente por el cumplimiento de las normas y no permitir que el capricho del Gobierno haga lo que le parezca, cómodamente amparado en la voluntad de la mayoría.

Pues bien, el día 12 de diciembre el Consejo de Ministros acordó nombrar Director General de la Inspección de Trabajo a un funcionario apellidado Molto. Y en esa fecha está vigente un Decreto de 1971 en el cual la Inspección de Trabajo de ninguna manera es una Dirección General, y su jefatura corresponde a un funcionario nombrado por el señor Ministro. ¿Cómo puede explicar el señor Ministro esa irregularidad?

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro de Trabajo tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL (Almunia Amann): El Ministro de Trabajo piensa que muy fácilmente, leyendo el artículo 12 de la Ley 10 de 1983, de 16 de agosto, de organización de la Administración Central del Estado.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. El señor Suárez González tiene la palabra.

El señor SUAREZ GONZALEZ (don Fernando): El señor Ministro sabe mejor que yo que la Ley que acaba de citar atribuye al Gobierno la competencia para nombrar Directores Generales, pero no para crear Direcciones Generales. De modo que nombrar mañana Director General a un amigo del señor Ministro no está amparado por esa Ley; hay que crear la Dirección General; y, efectivamente, el Consejo de Ministros creó la dirección general, la creó en la misma fecha, y, por tanto el nombramiento fue sin esperar a que entrara en vigor el Decreto creador de la Dirección General. En consecuencia, la iniciativa del señor Ministro de la Presidencia y la decisión del señor Ministro de Trabajo nos demuestran que hay dos Ministros en España que no saben cómo se nombra un Director General. Y entonces resulta que en el orfeón ese que dice el señor Ministro de Exteriores que componen ustedes falta batuta.

Por consiguiente este Diputado ruega que se vuelva a reunir el Consejo de Ministros y nombre en forma al señor Moltó, que hace dos meses que detenta ilegalmente una Dirección General.

Nada más y muchas gracias. *(Aplausos. Varios señores Diputados: ¡Muy bien!)*

El señor PRESIDENTE: Silencio, por favor. El señor Ministro de Trabajo tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL (Almunia Amann): No sé si los conocimientos musicales del señor Suárez serán grandes o pequeños, no sé si está autorizado para hablar de batuta con propiedad. Sé que los argumentos jurídicos del señor Suárez suelen estar fundados en Derecho, pero a veces cuando lo quiere politizar se pierde. Es evidente que el artículo 12 de la Ley no sólo permite al Gobierno nombrar Directores Generales, sino también crear, modificar, refundir o suprimir Secretarías de Estado, Secretarías Generales, Subsecretarías de Estado, Direcciones Generales, etcétera, y que, una vez tomada una decisión en Consejo de Ministros sobre creación de una Dirección General, el Gobierno está perfectamente autorizado a nombrar un Director General para esa Dirección, porque, si no, ¿qué sería de una Dirección General sin Director? Eso sí que sería una orquesta tocando mal. *(Risas.)*

— PREGUNTA DEL DIPUTADO DON JOSE JAVIER PEREZ-OLIVARES Y PEREZ, DEL GRUPO POPULAR, QUE FORMULA AL MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES: ¿PUEDE EXPLICAR EL SEÑOR MINISTRO DE LA PRESIDENCIA POR QUE EN LAS CARTAS DE NAVEGACION AEREA OFICIALMENTE PUBLICADAS Y EN VIGOR EL DIA 20 DE FEBRERO DE 1985 NO FIGURABA LA SITUACION DEL MONTE OIZ?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don

José Javier Pérez-Olivares y Pérez, del Grupo Parlamentario Popular.

El señor Pérez-Olivares y Pérez tiene la palabra.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Muchas gracias, señor Presidente, ¿puede explicarme el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones por qué en las cartas de navegación aérea oficialmente publicadas y en vigor el día 20 de febrero de 1985 no figuraba la situación del monte Oiz?

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, señoría, para ser coherentes con la Resolución del Consejo de la Organización Internacional de Aviación Civil de 27 de febrero de 1984.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

El señor Pérez-Olivares tiene la palabra.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, yo no sé si la contestación que usted me acaba de dar a la pregunta que le he dirigido ha sido, única y exclusivamente, para que no nos enteremos ninguno.

En la carta publicada oficialmente por la Dirección General de Aviación Civil, conocida concretamente como AI, hay exactamente 22 puntos de altura, con sus cotas correspondientes en metros y pies, y el punto más alto, el monte más alto, que figura en esta publicación oficial de la Dirección General que depende de su Ministerio, es de 998 metros, equivalentes a 3.274 pies, y no es precisamente el monte Oiz, que tiene exactamente 1.026 metros, más otros obstáculos encima de 56 metros de altura.

De esta publicación oficial de esta Dirección General que depende de su Ministerio, se hacen las cartas de navegación de las distintas compañías aéreas. Aquí delante tengo la de la compañía aérea Iberia, donde no se marcan estos obstáculos y puntos, basada en las instrucciones y publicaciones de su Ministerio. Y, concretamente, se agrava la situación marcando este monte, que antes he indicado, con una flecha, para que el piloto en su operación sepa exactamente cuál es el obstáculo más alto, que no es precisamente el monte Oiz, porque no está en esta carta. Y da la casualidad de que este monte señalado como el más alto está a bastantes millas al oeste de la senda de planeo, mientras que el monte Oiz está justamente debajo de la tripa del avión que empieza a hacer la operación.

Esto ha traído como consecuencia, señor Ministro, que la editora Jepesen, que usted conoce, y que tiene exactamente 7.264 pilotos suscritos a ella, es decir, hay 7.264 pilotos que disponen de esta carta en todo el mundo, incluidas, además, un montón de compañías, entre las

que se encuentra la Compañía Aviaco, que me parece que el señor Ministro conoce perfectamente y sabe qué tipo de compañía es, dispone también de esta carta, exactamente con la misma señalación de monte más alto al oeste, y no es precisamente el monte Oiz, el monte Oiz no está.

Esto ha traído como consecuencia, señor Ministro, que Jepesen inmediatamente envíe un télex a la Dirección General, que depende de su Ministerio, diciendo que, por favor, se mande inmediatamente el correspondiente «nota», para poder subsanar este error que existe en la carta de navegación publicada por ellos, de acuerdo con...

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Perez-Olivares. El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, desde luego, por mi parte también renuncio a que el señor Pérez-Olivares comprenda lo que está preguntando. En primer lugar, porque la altura mayor, y lo he dicho esta tarde, no es el monte Oiz, sino el monte Amboto, que supera en 240 metros al monte Oiz.

En segundo lugar, las cartas de navegación y de aproximación son cartas instrumentales, lo reitero, y concretamente la OACI, lo que ha dicho es que no hay que fijar o señalar una serie de obstáculos en las cartas, por varias razones. Una de ellas es que su interpretación correcta exige demasiado tiempo, que no indica la extensión del terreno elevado, ni las pendientes, por lo que pueden inducir a error en puntos acotados, que no ofrece indicación alguna de la configuración del terreno, que no destacan las zonas más altas o extensas y que aumentan el amontonamiento de datos de las cartas de aproximación, en detrimento de otras informaciones esenciales. Pero hay más. Cada compañía, sobre los mínimos que fija la autoridad aeronáutica nacional, tiene sus cartas de aproximación. Por ejemplo, la carta de aproximación de Iberia, de la que usted dispone, tiene unos datos en ILS. El ILS, repito, es fundamental, porque los pilotos comerciales tienen que conocer los aeropuertos, y las compañías también, y no van mirando por la ventanilla, lo que van haciendo es operando con unos instrumentos. Pues bien, la carta de aproximación de la British Airways— que es quizá más correcta que la de Iberia, pero eso depende de cada compañía— trabaja con una cosa que llaman los envolventes de altitud mínima de área. Es decir, va señalando no obstáculos, sino envolventes. Pero es que, además, hay otra cosa y es que en las cartas de aproximación podrá observar que lo que hay son altitudes mínimas de sector, que los aviones vuelan por niveles y que lo que tienen que hacer los pilotos —y lo saben perfectamente, mejor que usted— es operar de acuerdo con los niveles.

Y no saque el tema de Jepesen, porque es la guía Michelin de las compañías y de los pilotos que no pueden pagarse lo que tienen las compañías como Iberia y British Airways, que disponen de sus propios procedimientos.

Lo que pasa es que ha habido un télex que se ha mandado desde España, precisamente a la IFALPA, y Jensen, que es una casa alemana que vende esto, lo que ha hecho es pedir información, no pedir una nota, pedir información, porque se le ha dicho desde España que lo pida para que usted lo pregunte, entre otros. Esta es la cuestión.

Por tanto, yo creo que realmente esto es algo que, relacionado con el reglamento de navegación aérea española y planteado en torno a la dignidad y a la capacidad que deben tener los pilotos comerciales, es una cosa absolutamente absurda.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

Pregunta del Diputado don Isaias Monforte Francia, del Grupo Parlamentario Popular. (Pausa.) Se da por retirada.

— DE LA DIPUTADA DOÑA CARMELA GARCIA MORENO, DEL GRUPO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿COMO SE ESTA DESARROLLANDO LA APLICACION DEL PLAN DE CENTROS DE ORIENTACION FAMILIAR, Y EN CONCRETO LOS CENTROS SUBVENCIONADOS DEPENDIENTES DE LA ADMINISTRACION LOCAL?

El señor PRESIDENTE: Pregunta número 31 de la Diputada señora García Moreno, del Grupo Parlamentario Socialista. Señora García Moreno, tiene la palabra.

La señora GARCIA MORENO: Gracias, señor Presidente.

Teniendo claro lo que es y ha sido una voluntad política positiva en la acción del Ministerio de Sanidad en la respuesta a la demanda social de servicios de centros de orientación familiar, mi pregunta al Ministro responsable es muy concreta: ¿Cómo se está aplicando este plan de centros y, más concretamente, qué ocurre o qué va a ocurrir con los centros municipales dependientes directa o indirectamente de los ayuntamientos? Esta es la pregunta.

El señor PRESIDENTE: Señor Ministro, tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO (Lluch Martín): Señor Presidente, señora Diputada, en mayo del año 83 se formó una comisión de trabajo para establecer un plan general de centros de orientación familiar. Este plan se acabó en octubre del año 83 e hicimos entonces un convenio entre el Ministerio de Sanidad y nuestro órgano de gestión, que es el INSALUD, para hacer un plan de apertura de centros de orientación familiar que ha funcionado con tres criterios en primer lugar, dar prioridad a los centros dependientes de la Administración local —con lo cual ya le ha contestado a la segunda pregunta—, en segundo lugar a los centros que dependen directamente del INSALUD, y en tercero a los

centros que dependen de fundaciones benéfico-privadas sin ánimo de lucro.

Durante el año pasado, el año 1984, hemos construido 34 centros, de los cuales funcionan 33. Este número no incluye ni Cataluña ni Andalucía, por ser transferido ya el INSALUD, y hay que relacionar estos 33 ó 34 centros con las dos terceras partes de la población española. Pero hay que deducir también, hay que restar también Logroño y Murcia que, debido a que ya tenían centros de orientación familiar, no han entrado dentro de este plan. Por tanto, ya están puestos en marcha 33, hay uno en Valencia, que es el número 34, que por algunas dificultades que surgieron en 1984, y que ya han sido solventadas, no pudo entrar en funcionamiento.

Durante este año 1985 vamos a aumentar en un número de entre 19 y 20, con lo cual evidentemente en dos años habremos pasado de cero a una cifra superior a los 50 centros de orientación familiar.

La cantidad que se ha gastado durante el año 1984 son quinientos millones de pesetas y, por tanto, este año tenemos una cantidad incrementada debido a la apertura de los centros.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

La señora García Moreno tiene la palabra.

La señora GARCIA MORENO: Únicamente quiero decir que todos los esfuerzos, señor Ministro, serán pocos cuando, hasta mayo del año 1983, en que se crea la comisión que elabora el plan de centros de asistencia a servicios públicos, en este sentido cubrían únicamente el 5,6 por ciento de la población femenina en edad fértil.

Insisto en que los esfuerzos son todos pocos y saludo positivamente todas las iniciativas ministeriales que tiendan a cubrir esta demanda social.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora García Moreno.

— DE LA DIPUTADA DOÑA MARIA DOLORES PELAYO DUQUE, DEL GRUPO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUANDO PIENSA LLEVAR A CABO EL GOBIERNO CAMPAÑAS INFORMATIVAS GENERALIZADAS SOBRE ORIENTACION FAMILIAR?

El señor PRESIDENTE: Pregunta de la Diputada señora Pelayo Duque, del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra.

La señora PELAYO DUQUE: Señor Presidente, señor Ministro, la población femenina española entre quince y cuarenta y nueve años asciende a unos nueve millones de personas. Según una encuesta de fertilidad realizada en el año 1977, arroja entre otros el resultado de una nula y deficiente información por parte de esta población en relación con cuestiones referentes a su salud, en concreto

materias tales como el diagnóstico precoz de determinadas malformaciones congénitas de embarazo, prevención de subnormalidad, etc. En España todavía no estamos en el marco del bienestar social en esta materia tal como han venido profundizando en él otros países vecinos. Es más, en nuestro país, hace escasas fechas estas cuestiones eran poco menos que consideradas tabú, abordadas en el secretismo o en la pura ficción.

Los Presupuestos Generales del Estado, señor Ministro, desde el año 1983, vienen consignando importantes cantidades a fin de que el Gobierno realice campañas informativas en relación con la salud de la población y en relación con materias como la contracepción, atención en materia de sexualidad, problemática de la pareja y problemática familiar, atención materno-infantil, etcétera.

Pues bien, mi pregunta, señor Ministro, es ¿cuándo piensa llevar a cabo el Gobierno campañas informativas generalizadas sobre orientación familiar?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora Pelayo. Tiene la palabra el señor Ministro de Sanidad.

El señor MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO (Lluçh Martín): Hemos intentado seguir dos vías: la primera vía es la construcción de estos centros de orientación familiar y la segunda vía, por la que pregunta ahora la Diputada, es la de una mayor información. Tanto en uno como en otro campo partíamos de cero. Como he dicho en el caso anterior y digo ahora, en estos momentos no hemos empezado una campaña por una razón: la razón es de tipo de funcionamiento. Mientras que en los presupuestos del año pasado teníamos 30 millones de pesetas para este objetivo, solamente se concretó en el inicio de la campaña de julio de 1984, y, desde entonces, desgraciadamente, ha habido una serie de problemas por los cuales el dinero no nos ha sido abonado en la cuenta de Tesorería de la Seguridad Social que está en el Banco de España hasta finales del año pasado, de tal manera que el problema que ahora tenemos es intentar recuperar esta lentitud que hubo desde julio a diciembre, para incorporarlo al presupuesto de este año. En cuanto lo tengamos incorporado empezaremos la campaña, puesto que esta campaña que se va a hacer a través de los centros de orientación familiar está preparada.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Ante la suspensión del trámite de toma en consideración de proposiciones de ley, mañana, a las nueve de la mañana, iniciaremos la sesión con el debate de la Ley del Patrimonio Histórico Artístico.

Quiero recordar a SS. SS. que esta noche, a las ocho, tenemos una conferencia del Profesor Aranguren en esta Cámara.

Se suspende la sesión hasta mañana a las nueve de la mañana.

Eran las siete y treinta minutos de la tarde.