



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1985

II Legislatura

Núm. 201

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

**Sesión Plenaria núm. 201**

**celebrada el miércoles, 24 de abril de 1985**

**ORDEN DEL DIA (continuación)**

**Dictámenes de Comisiones de Investigación:**

- De la Comisión de Investigación sobre las dos catástrofes aéreas ocurridas los días 27 de noviembre y 7 de diciembre de 1983 en las inmediaciones y en el propio Aeropuerto de Madrid-Barajas.

**Votaciones de totalidad:**

- Del proyecto de Ley orgánica sobre derechos y libertades de los extranjeros en España.
- De las enmiendas del Senado al proyecto de Ley orgánica de reforma del Código Penal en materia de delitos con la Hacienda Pública.

**Mociones consecuencia de Interpelación:**

- Del Grupo Minoría Catalana sobre medidas para estimular la creación de puestos de trabajo.

**Interpelaciones urgentes:**

- Del Grupo Popular sobre los acuerdos recientemente alcanzados en el capítulo de agricultura en las negociaciones de adhesión a la CEE.

(Continúa el orden del día en el «Diario de Sesiones» número 202, de 25 de abril de 1985.)

## SUMARIO

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

**Dictámenes de Comisiones de Investigación . . . 9223**

Página

**De la Comisión de Investigación sobre las dos catástrofes aéreas ocurridas los días 27 de noviembre y 7 de diciembre de 1983 en las inmediaciones y en el propio Aeropuerto de Madrid-Barajas . . . . . 9223**

*El señor Presidente informa sobre el procedimiento a seguir en el presente debate, que será el mismo que se aplicó al*

tratar del dictamen de la Comisión de investigación sobre financiación de los partidos políticos.

A petición del señor Abejón Adámez, del Grupo Socialista, se procede por el señor Secretario Trías de Bes i Serra a la lectura de las conclusiones y recomendaciones de la Comisión.

Asimismo se procede por el citado Secretario Trías de Bes i Serra a la lectura de las conclusiones del voto particular del Grupo Parlamentario Popular, atendiendo a la petición del señor Trillo y López-Mancisidor.

Seguidamente interviene, en defensa del dictamen de la Comisión especial, el Presidente de la misma, señor De Gregorio Torres. Comienza recordando el acuerdo plenario de 21 de diciembre de 1983 que dio lugar al nacimiento de la Comisión especial, al votarse favorablemente una moción en tal sentido del Grupo de Minorta Catalana. La Comisión se constituye en fecha 15 de marzo de 1984 y comienza sus actividades el 5 de abril siguiente, habiendo dedicado, por tanto, a sus trabajos poco más de un año, tiempo no considerado excesivo por la mayoría de la Ponencia dado lo complejo de la materia objeto de investigación y el gran número de documentos y comparecencias habidos. Destaca que hasta la reunión de la Ponencia, celebrada el día 20 de noviembre de 1984, en la que la abandonó el Grupo Popular, todos los órganos de la Comisión adoptaron sus acuerdos por unanimidad, no siendo precisa votación para ninguna de las propuestas efectuadas y produciéndose dicho abandono cuando la fase de investigación propiamente dicha estaba concluida y la Ponencia se disponía a comenzar la redacción de su informe.

A continuación informa resumidamente sobre el material de trabajo empleado, que en el texto del dictamen aparece detallado con amplitud, concretamente sobre los documentos aportados por diversos organismos públicos y algunos otros incluidos en el sumario judicial, habiéndose realizado, además, un total de 59 comparecencias entre Ponencia y Comisión. Por otra parte, la Ponencia visitó el Centro de Control de Vuelos de Paracuellos del Jarama, así como el Aeropuerto de Barajas y su torre de control. Llama la atención acerca de que la Comisión hubiera visto facilitada su tarea disponiendo del resultado de la investigación de la Comisión de accidentes aéreos, cuya alta cualificación nadie cuestiona y de cuyo primer informe técnico se dispuso cuando ya estaba prácticamente redactado el informe de la Ponencia.

Informa posteriormente el señor De Gregorio que el dictamen aborda, entre otras materias, el marco normativo y administrativo de la aviación civil española, la descripción de los accidentes, clasificación profesional del Aeropuerto de Barajas y otros aspectos que, sin duda, serán desarrollados al debatir los votos particulares y, además, se hallan contenidos en el dictamen, al que se remite. Agrega que en Ponencia se debatió con amplitud sobre la naturaleza y finalidad de la Comisión de investigación, concluyendo que la función de este tipo de Comisiones es fundamentalmente instrumental y está dirigida a facilitar al Parlamento el ejercicio del control político de la Cámara sobre el Gobierno.

Termina señalando que las conclusiones y recomendaciones leídas anteriormente van encaminadas a la adopción de medidas que incrementen la seguridad de nuestro tráfico aéreo, impidiendo la repetición de accidentes tan trágicos, y pide el voto favorable para aquéllas.

En defensa del voto particular del Grupo Popular interviene el señor Trillo y López-Mancisidor, quien manifiesta que, después de examinado con todo detenimiento el informe elaborado por la Ponencia, no han tenido más remedio que presentar el voto particular que defiende, ya que tal informe, en su opinión, es el colofón de una de las actuaciones más lentas, confusas y dolorosas que han tenido ocasión de contemplar. Añade que en el voto particular del Grupo Popular se expresa de forma clara, a su juicio, la realidad de los hechos que concurren en los accidentes del 27 de noviembre de 1983 y 7 de diciembre del mismo año. No niegan que se pudieron producir diversos errores por parte de la tripulación con ocasión del accidente del avión de AVIANCA, pero entienden también que, aun sin dichos errores, quedará siempre la duda de si el avión podía haberse salvado a la vista de la situación concurrente. Respecto al accidente de 7 de diciembre de 1983, considera que tiene causas muy claras y concretas, deseando el pueblo español conocer la verdad de lo ocurrido en lenguaje claro y sin tecnicismos ni falsos triunfalismos.

Termina el señor Trillo y López-Mancisidor procediendo a la lectura de diversos documentos relacionados con dichos accidentes, con especial mención de la Circular número 148 de la OACI, donde se dan una serie de recomendaciones relativas a la circulación en tierra en días de mala visibilidad; recomendaciones que, opina, no fueron tenidas en cuenta, ni lo son todavía hoy en día.

En representación del Grupo Parlamentario Socialista, y para una cuestión de orden, interviene el señor Sáenz Cosculluela, señalando que desconoce el valor de los documentos que el portavoz del Grupo Popular ha tratado de aportar, pero entiende que cuando existe algún sumario abierto por el juez competente, o creada una Comisión parlamentaria de investigación, existe la obligación de poner tales documentos a disposición de quienes investigan para permitir esclarecer los hechos, comportamiento no seguido por el Diputado anteriormente interviniente y sobre lo que toman buena nota.

Asimismo para una cuestión de orden, interviene el señor Herrero Rodríguez de Miñón para respaldar totalmente, en nombre del Grupo Popular, la actitud de sus ponentes.

En turno en contra del voto particular del Grupo Popular hace uso de la palabra el señor Abejón Adámez, que comienza con un emocionado y respetuoso recuerdo a las víctimas de tan lamentables sucesos y dirigiendo un saludo de respeto y solidaridad hacia todos los profesionales de la Aviación española. Agrega que se adelanta a contestar al voto particular del Grupo Popular para no mezclarlo con los votos de otros Grupos Parlamentarios y dar respuesta precisa a determinadas referencias hechas por el señor Trillo y López-Mancisidor.

Desecha, en primer término, por inadmisibles e indocu-

mentadas, determinadas alusiones relativas a la supuesta inseguridad de nuestro espacio aéreo, que pueden sembrar la intranquilidad en millones de usuarios. Considera que no se han aportado realmente datos o puntos de vista valiosos en relación con los trabajos de la Comisión, sino simplemente un voto descalificatorio de tipo político general sobre la labor de la misma y, de paso, del transporte aéreo español y del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Más que un juicio de carácter político, entiende que se ha realizado uno de tipo catastrófico sobre la situación de nuestra aviación civil, con grandes perjuicios para los intereses económicos, comerciales y turísticos de España y con olvido de que la mejora de la seguridad se consigue mejor a través de la vía prudente del debate técnico y del aumento de las inversiones.

Frente a la anterior actitud, el Grupo Socialista debe recordar también la opinión emitida por determinados organismos internacionales de gran prestigio como, por ejemplo, la Agencia de Aviación Civil Federal de los Estados Unidos, claramente favorable para nuestra navegación aérea. Otro tanto sucede en el informe elaborado por un grupo de expertos de la Organización Internacional de Aeropuertos Civiles que tuvieron ocasión de conocer la situación del Aeropuerto de Barajas. Finalmente, alude al «rapport» elaborado por la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, en fecha de 9 de marzo de 1984, en el que se afirma claramente que la situación de nuestro país, en cuanto a accidentes aéreos, es similar a la de Alemania y Francia, con una notable tendencia a la baja. Por último, se refiere a la circular de la OACI, citada por el señor Trillo, señalando que la misma es simplemente eso, una circular, y en absoluto constituye un documento mandatario para ninguno de los países signatarios.

En turno de réplica interviene el señor Trillo y López-Manicador y duplica al señor Abejón Adámez.

En defensa del voto particular del Grupo Centrista interviene, en primer lugar, el señor Bravo de Laguna Bermúdez. Comienza aludiendo a algunas manifestaciones de oradores precedentes sobre la alarma social que con estos debates se puede producir, con perjuicio para los intereses económicos y turísticos del país, frente a cuyas afirmaciones entiende que lo que produce alarma, inseguridad y sentimiento generalizado de que las cosas no funcionan bien son los accidentes propiamente dichos. Desviar de aquí el tema lo considera superfluo y con el único propósito de hacer ver que el Gobierno y la actual Administración aeronáutica no tienen responsabilidad de carácter político. Agrega que nos encontramos en una Cámara política, aun reconociendo que el sustrato técnico en el presente caso es fundamental para llegar a conclusiones políticas, y que, en consecuencia, la Cámara debe pronunciarse acerca de si la seguridad de nuestros aeropuertos es completa y si los medios a ellos destinados son suficientes y están bien organizados y dirigidos. No entrar en estas cuestiones para exigir las oportunas responsabilidades lo consideraría como un flaco servicio a la economía del país y que sería enmascarar el problema de fondo con puras cortinas de humo.

Con independencia de otro tipo de responsabilidades, en-

tiende que el presente debate debe centrarse en averiguar si existieron negligencias o mal funcionamiento de algunos servicios, en cuyo caso procedería a responder políticamente. Concretándose al accidente de AVIANCA, se remite al contenido del informe técnico elaborado por la Comisión de Accidentes, que, en su opinión, da pie para exigir responsabilidades de tipo político, ya que de él se deduce claramente que, junto a fallos en el equipo humano que dirige la aeronave, existieron otros fallos contribuyentes, como fue la información imprecisa de posición dada a la aeronave por la torre de aproximación. Se trata de fallos, estos últimos, extraordinariamente importantes y graves, a su juicio, y entiende que no se prestaría un servicio al país tratando de ocultarlos. La conclusión a la que llega, por tanto, es que en dicho accidente hay suficientes causas de responsabilidad política como para que dimitiera el Ministro de Transportes y el Director General de Aviación Civil. Y termina recordando al Grupo Socialista las numerosas peticiones de dimisión formuladas por él mismo antaño y que hoy tan poco practican.

Continuando la defensa del voto particular del Grupo Popular, interviene el señor Mardones Sevilla. Señala que en estos votos particulares han querido ceñirse escuetamente a la naturaleza de una Comisión parlamentaria de investigación, cual es el control del Ejecutivo y la exigencia de responsabilidades administrativas. Debe reconocer, no obstante, que, a diferencia de lo que sucede respecto del accidente del avión de AVIANCA, en relación al segundo accidente no existe un documento técnico como el comentado por su compañero, el señor Bravo de Laguna, y del que se deduce la existencia de datos contundentes para la exigencia de dichas responsabilidades. Sin embargo, entiende que sí existen detalles objetivos que evidencian tales responsabilidades administrativas. En este sentido puede apuntarse la incorrecta señalización del Aeropuerto de Barajas y otras causas contribuyentes que obligan a actuar en el aeropuerto, cuando hay que operar bajo mínimos, sin todas las garantías de ayuda a la navegación necesarias. También puede citarse el actual clima de crispación entre la Administración aeronáutica y los distintos colectivos afectados, que llevan al usuario a tener una sensación de intranquilidad y hasta de sentirse abandonado.

En representación del Grupo de Minoría Catalana interviene el señor Ferrer Roca, anunciando que de la exposición que va a realizar no podrá derivarse ningún alarmismo sobre la seguridad del tráfico aéreo en España. Recuerda que fue su Grupo Parlamentario el que propuso al Pleno la creación de una Comisión de investigación el 21 de diciembre de 1983, recibiendo tal propuesta el voto favorable de todos los demás Grupos Parlamentarios.

Seguidamente procede a dar cuenta del contenido de los cinco votos particulares y las tres recomendaciones que presenta Minoría Catalana, en cuya redacción se ha procurado reflejar su posición en términos claros y precisos, sin que en ningún caso pudiera afectar a los importantes intereses económicos y sociales que representa la navegación aérea. Termina expresando que presenta los cinco votos particulares convencido de que reflejan las causas

más relevantes que ocasionaron los dos accidentes y que proponen las previsiones necesarias para evitarlos en el futuro. Por último, manifiesta que no les corresponde, ni sería lícito, deducir de su exposición responsabilidad política de ninguna clase. En todo caso, cree que cada autoridad aeronáutica valorará en qué medida los hechos ocurridos ayudan o no a su continuidad en el ejercicio de sus funciones.

En turno en contra de los anteriores votos particulares interviene, por el Grupo Socialista, el señor Abejón Adámez. En contestación al señor Bravo de Laguna, señala que su voto particular es absolutamente desproporcionado con el informe de la Ponencia y carece de justificación. Agrega que en modo alguno el Grupo Socialista pretende despachar el tema de forma rápida y con alusiones a intereses patrióticos. Contrariamente, desearía que la actuación de determinados Grupos de la oposición fuera más seria, coherente y documentados en sus trabajos.

Se refiere después al informe de la Comisión de Accidentes de la Dirección General de Aviación Civil, donde se habla de unas causas principales o unos factores contribuyentes, precisando el contenido de esta terminología como de posibles mejoras o cambios de procedimiento, sin que quepa atribuirle otro sentido. Por otra parte, informa de una comunicación del Jefe de Departamento Administrativo y Aeronáutico Civil de Bogotá, donde muestra su conformidad con el modo en que se realizó la investigación del accidente de AVIANCA y la forma en que se ha tratado el tema en nuestro país.

En cuanto a la intervención del señor Mardones, no entra a analizar los argumentos que ha empleado porque considera que, en cierto modo, han sido concordantes y solidarios con los del señor Bravo de Laguna, no mereciendo mayor comentario.

Respecto al señor Ferrer Roca, le agradece su afirmación clara de que la seguridad en el espacio aéreo español cubre unos mínimos aceptables y, en segundo lugar, que no se deduce inmediatamente ninguna responsabilidad política de los resultados de la Comisión.

Seguidamente analiza el contenido de los votos particulares y las recomendaciones de Minoría Catalana y fija la posición del Grupo Socialista sobre los mismos.

En turno de réplica intervienen los señores Bravo de Laguna Bermúdez, Mardones Sevilla y Ferrer Roca y les contesta de nuevo el señor Abejón Adámez.

Para fijación de posiciones interviene, por el Grupo Mixto, el señor Fernández Inguanzo, y en representación del Grupo Vasco (PNV) el señor Vizcaya Retana.

Finalmente se procede a la votación de los votos particulares presentados por los Grupos Parlamentarios Popular, Centrista y Minoría Catalana, siendo todos ellos desestimados.

Sometido, asimismo, a votación el dictamen de la Comisión Especial de Investigación, es aprobado por 184 votos a favor, 87 en contra y nueve abstenciones.

Página

Votaciones de totalidad ..... 9251

Página

**Del proyecto de Ley orgánica sobre derechos y libertades de los extranjeros en España** ..... 9251

Efectuada la votación de totalidad, se aprueba el citado proyecto de Ley orgánica por 274 votos a favor, tres en contra y tres abstenciones.

Página

**De las enmiendas procedentes del Senado en relación con el proyecto de Ley orgánica de reforma del Código Penal en materia de delitos contra la Hacienda Pública** ..... 9251

Realizada la votación de totalidad, se aprueban las enmiendas citadas por 194 votos a favor, 19 en contra y 70 abstenciones.

Página

**Mociones consecuencia de interpelación** ..... 9251

Página

**Del Grupo de Minoría Catalana, sobre medidas para estimular la creación de puestos de trabajo** ..... 9251

En defensa de la moción de Minoría Catalana interviene el señor Roca i Junyent. Señala que la misma es consecuencia de la interpelación defendida días pasados ante esta Cámara por su Grupo Parlamentario sobre uno de los temas de preocupación prioritaria en la opinión pública, cual es el nivel de paro alcanzado en nuestro país. Recuerda que en el anterior debate aludió a la trascendencia que ello comportaba de cara a lo que puede calificarse como el mantenimiento del clima de estabilidad social y de la convivencia en el conjunto del país.

Seguidamente expone el contenido de la moción, que se articula en tres apartados consistentes en pedir que la Cámara constate con preocupación el incremento del paro en España e inste al Gobierno para que adopte las medidas pertinentes para una mayor flexibilidad del mercado de trabajo. En segundo lugar, pide que el Congreso, a fin de potenciar la creación de puestos de trabajo, estime como imprescindible la adopción de nuevas medidas de estímulo a la inversión privada y a acelerar la realización de las previsiones presupuestarias en relación con la inversión pública. Por último, solicita que por la vía de una comunicación, que puede ser urgente, se introduzca en esta Cámara un debate sobre la situación económica del país en el que el Ministro de Economía defendiera sus posiciones y los Grupos Parlamentarios ilustraran con sus puntos de vista, todo lo cual contribuiría, en su opinión, a generar una mayor confianza en los ciudadanos.

En defensa de una enmienda presentada por el Grupo Popular interviene el señor De Rato Figaredo. Manifiesta que la enmienda presentada al punto tercero de la moción no es porque esté en desacuerdo con la letra y el espíritu del mismo, sino en aras a mejorar su contenido, yendo más allá de lo que en él se propone, toda vez que no se trata exclusivamente de que el cuadro macroeconómico del Go-

*bierno haya sufrido variaciones, sino de que los objetivos del Gobierno sobre creación de empleo y crecimiento de la economía no se cumplen. Ello hace, a su juicio, imprescindible la celebración de tal debate con carácter urgente en un momento en que estima que nos vamos alejando, cada vez más, de la posibilidad de mejorar la vida material de los españoles en términos económicos y en que no se conocen las medidas reales del Gobierno ante las decisiones confusas y contradictorias que anuncia continuamente.*

*En nombre del Grupo Centrista, interviene el señor Ortiz González para mostrar su posición favorable a la moción de Minoría Catalana, así como a la enmienda presentada por el Grupo Popular al apartado 3 de aquélla. Señala que comparte la preocupación e inquietud de los citados Grupos Parlamentarios respecto al crecimiento del paro y, en tal situación, considera absolutamente necesario conocer cuál es exactamente la política económica del Gobierno. Igualmente expone que comparte la preocupación de Minoría Catalana respecto al tema de la flexibilización del mercado de trabajo y la inversión privada y pública en nuestro país.*

*En nombre del Grupo Socialista interviene el señor Caballero Alvarez, exponiendo que la política económica y los objetivos fijados por el Gobierno, desde el principio, han sido muy claros, aun reconociendo que, como objetivos instrumentales que son, era inevitable que su consecución planteara simultáneamente algunos problemas. Recuerda diversas medidas adoptadas en materia económica en los últimos años y algunos de los objetivos conseguidos para, seguidamente, pasar a fijar la posición del Grupo Socialista en relación con la moción de Minoría Catalana.*

*Acerca del primer punto de la moción sobre flexibilización del mercado de trabajo manifiesta que el Gobierno ha actuado en este campo decididamente y con medidas contundentes que parecen acertadas. Respecto al segundo punto de la moción, sobre adopción de nuevas medidas que estimulen la inversión privada y aceleren la pública, insiste en que la política económica del Gobierno está clara y ha sido debatida en la Cámara en multitud de ocasiones, no pareciendo necesario, en términos globales, la adopción de una nueva política económica. Por último, en relación al tercer punto de la moción, señala que el Grupo Socialista está siempre predispuesto a debatir todo lo que haga falta sobre cuestiones económicas, aunque cree que el debate que se pide sería testimonial y carente de profundidad. Cree que sería más eficaz su desarrollo en la Comisión correspondiente mediante la comparecencia de altos cargos de la Administración.*

*Por lo expuesto anteriormente, anuncia la oposición del Grupo Socialista en relación con los tres puntos que constituyen la moción de Minoría Catalana.*

*Para réplica interviene el señor Roca i Junyent y duplica el señor Caballero Alvarez.*

*Seguidamente se procede a la votación por separado de los tres apartados de la moción debatida, siendo todos ellos desestimados.*

Interpelaciones urgentes ..... 9259

Página

**Del Grupo Popular, sobre los acuerdos recientemente alcanzados en el capítulo de agricultura en las negociaciones de adhesión a la CEE** ..... 9259

*En nombre del Grupo Popular y para la defensa de la interpelación urgente presentada interviene el señor Navarro Velasco* .....

*En nombre del Gobierno hace uso de la palabra el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación (Romero Herrera).*

*Para fijación de posiciones, en nombre del Grupo Vasco interviene el señor Gangoiti Llaguno y, por el Grupo Mixto, el señor López Raimundo.*

*Se suspende la sesión a las nueve y cuarenta y cinco minutos de la noche.*

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

#### DICTAMENES DE COMISIONES DE INVESTIGACION

— DE LA COMISION DE INVESTIGACION SOBRE LAS DOS CATASTROFES AEREAS OCURRIDAS LOS DIAS 27 DE NOVIEMBRE Y 7 DE DICIEMBRE DE 1983 EN LAS INMEDIACIONES Y EN EL PROPIO AUEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión.

Entramos en el punto quinto del orden del día, dictamen de la Comisión de Investigación sobre las dos catástrofes aéreas ocurridas los días 27 de noviembre y 7 de diciembre de 1983 en las inmediaciones y en el propio aeropuerto de Madrid-Barajas. El procedimiento será el mismo que se siguió en el debate de la Comisión de Investigación sobre financiación de los partidos políticos: defensa del dictamen, defensa, en su caso, de los votos particulares, turno en contra de los votos particulares con las consiguientes réplicas y dúplicas y fijación de posiciones por los Grupos Parlamentarios que no hayan intervenido con anterioridad.

La Presidencia considera que, habiendo sido repartido el dictamen de la Comisión y los votos particulares, no es necesaria la lectura de los mismos. ¿De acuerdo?

El señor ABEJON ADAMEZ: Nuestro Grupo, señor Presidente, desearía que se leyeran sólo las conclusiones y las recomendaciones, partes cuarta y quinta.

El señor PRESIDENTE: De acuerdo con la petición del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, vamos a proceder a la lectura de las conclusiones y recomendaciones. *(El señor Trillo y López-Mancisidor pide la palabra.)*

Tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Desaría que se leyera también el voto particular de nuestro Grupo.

El señor PRESIDENTE: A continuación se leerá el voto particular del Grupo Parlamentario Popular.

El señor Secretario, Trías de Bes, tiene la palabra para proceder a la lectura de las conclusiones y de las recomendaciones del dictamen, y luego, la del voto particular del Grupo Parlamentario Popular.

El señor SECRETARIO (Trías de Bes y Serra):

#### «CONCLUSIONES

Sin perjuicio de la conveniencia de considerar en su integridad el presente Informe, haciendo especial hincapié en las descripciones y consideraciones efectuadas bajo el anterior epígrafe, y aun reconociendo la posibilidad de poner de manifiesto múltiples conclusiones sobre distintos aspectos tratados en él, se hace necesario limitarse exclusivamente a aquella que resulte pertinente que la Comisión eleve, para su aprobación, si procede, al Pleno del Congreso de los Diputados. A juicio de la Ponencia las mismas son las que se transcriben seguidamente.

Sobre el accidente del 27 de noviembre de 1983

Primera. El funcionamiento de los servicios de Control de Aproximación de Paracuellos y de Torre de Control en Barajas, en un vuelo que, por las condiciones meteorológicas y de tráfico existentes cuando se realizaba, no presentaba ninguna dificultad, fue correcto y no se aprecian, razonablemente, en el mismo elementos que hubieran podido ser causantes del desgraciado suceso.

Segunda. Con mayor razón puede afirmarse que no se encuentra motivo alguno por el que se pudiera exigir responsabilidades, en torno a tan lamentable accidente, a las Autoridades aeronáuticas españolas.

Sobre el accidente de 7 de diciembre de 1983

Primera. No hay razones para atribuir la causa determinante del accidente al funcionamiento de los servicios de torre de Control o a fallos o averías de los sistemas de balizamiento y señalización, horizontal y vertical, en el Aeropuerto de Madrid-Barajas. Máxime cuando éstos se encontraban operativos y cumpliendo no sólo los requisitos correspondientes a su clasificación en Categoría I, sino muchos de los propios de Categoría II.

Segunda. No se advierte, tampoco, motivo algunos para atribuir responsabilidades a las Autoridades Aeronáuticas en torno a este accidente.

#### RECOMENDACIONES

Sin perjuicio de la validez de las anteriores conclusiones, la Ponencia presenta a la Comisión las propuestas de recomendaciones que siguen, para que la misma las eleve, si procede, al Pleno del Congreso de los Diputados.

Primera. Se insta al Gobierno para que adopte las medidas pertinentes en el sentido de que la Administración Aeronáutica proceda a la mayor difusión posible y, en el ámbito de sus competencias, cumpla y haga cumplir las recomendaciones técnicas y operativas contenidas en el Informe Técnico 1/85 de la Comisión de Investigación de Accidentes de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones.

Segunda. A fin de facilitar a las empresas de transporte aéreo la realización más regular, eficaz y económica de sus vuelos, sin disminución de la seguridad de los mismos, se insta al Gobierno para que lleve a cabo las acciones que permitan elevar la Categoría de las instalaciones aeroportuarias allí donde el volumen de tráfico y las condiciones meteorológicas lo requieran. A este respecto se recomienda que, aun en el caso de que dichas condiciones no se diesen en su totalidad, y en atención a su especial importancia, el Aeropuerto de Madrid-Barajas sea equipado, cuanto antes, con arreglo a la Categoría III A, lo que facilitará a las compañías aéreas autorizadas rebajar sus mínimos operativos considerablemente.

Tercera. Reconocida la desproporción existente entre los recursos disponibles en las compañías aéreas para la atención al mantenimiento de su material volante y los que los Presupuestos Generales del Estado asignan a la Administración Aeronáutica para la conservación de las instalaciones aeroportuarias y de ayudas a la navegación aérea; dado, además, que estos últimos gastos son total y directamente recuperables de los usuarios, nacionales o no, del espacio aéreo español, y habida cuenta que la no disponibilidad de las instalaciones, si bien no debiera repercutir directamente en la seguridad, deteriora la regularidad y la economía del transporte aéreo, se recomienda al Gobierno que adopte, o proponga en su caso a las Cortes, las medidas necesarias para que los recursos personales y materiales dedicados a mantenimiento por la Administración Aeronáutica se adecuen al volumen que las inversiones del Estado tienen en materia de infraestructuras.

Cuarta. A la espera de las medidas presupuestarias que permitan en el futuro mejoras sustanciales en los servicios de mantenimiento de instalaciones aeroportuarias y de ayudas a la navegación aérea, y dejando constancia de que dichos servicios garantizan en la actualidad un funcionamiento fiable y seguro de las mismas, se recomienda al Gobierno la adopción de todas las medidas a su alcance en materias de organización, personal o de otro tipo, de modo que se optimice la utilización de los recursos actuales y se subsanen al máximo las posibles deficiencias y disfunciones.

Quinta. Entre los modos de mejorar la seguridad des-

taca, por su economía y efectividad, la vigilancia sobre la conducción de las operaciones de vuelo. La reglamentación española, poco desarrollada hasta la fecha, en materia de inspección de operaciones se basa en los métodos recomendados internacionales y en el principio de que cada Estado inspecciona la seguridad de la operación de las compañías abanderadas en él. Sin embargo, muchos Estados desarrollados vienen estableciendo condiciones adicionales para permitir las operaciones de compañías extranjeras en sus aeropuertos. La Administración aeronáutica española no cuenta, como sería conveniente, con los medios legales y los recursos y materiales humanos necesarios para practicar esta vigilancia de las líneas aéreas y actuar cuando se detecten fallos en la preparación y conducción de las citadas operaciones de vuelo. Por ello, se recomienda al Gobierno que tome las iniciativas legislativas, presupuestarias y de toda índole, necesarias al respecto.

Sexta. Sin perjuicio de que se reconozca la buena cualificación profesional y la meritoria labor llevada a cabo por el personal de Control de la Circulación Aérea, se recomienda al Gobierno la puesta en práctica de programas que continúen la mejora en sus condiciones de trabajo y en los métodos de selección, formación y actualización del mismo, a fin de garantizar los más altos niveles posibles de eficacia y disciplina en el cumplimiento de sus tareas.

Séptima. De modo general, se insta al Gobierno para que continúe con la política, iniciada hace años, de modernización de la infraestructura del espacio aéreo, reestructuración del sistema aeroportuario y mejora general de la Administración de la Aviación Civil. En especial se insiste en la conveniencia de definir claramente las competencias de ésta, diferenciando nítidamente las responsabilidades de control y dominio del espacio aéreo de soberanía de las de control en tiempo de paz, del tráfico aéreo y, por otra parte, estableciendo los sistemas que permitan una gestión, en materia presupuestaria y de personal, lo más ágil posible de los servicios aeroportuarios y de ayudas a la navegación aérea.»

El señor PRESIDENTE: Ruego al señor Secretario que continúe ahora con la lectura de las conclusiones del voto particular del Grupo Parlamentario Popular.

El señor SECRETARIO (Trías de Bes i Serra): Conclusiones del voto particular del Grupo Popular:

«Primero. El Grupo Parlamentario Popular, hace constar su discrepancia con el contenido, conclusiones y recomendaciones referentes a ambos accidentes y elaborados por la Ponencia designada al efecto.

Segundo. En relación con el accidente ocurrido en Mejorada del Campo, el día 27 de noviembre de 1983, el Grupo Parlamentario Popular, hacer constar lo siguiente:

1. Rechazamos el informe de la Ponencia que en su desarrollo no recoge cuestiones tan fundamentales y decisivas como el estado y situación del funcionamiento de

los servicios e instalaciones de control aéreo, responsabilidad de la Dirección General de Aviación Civil y es, sin embargo, prolijo en otras descripciones banales.

Al margen del propio Informe Oficial del Ministerio de Transportes que adolece de defectos a nuestro juicio injustificables, este Grupo Parlamentario discrepa de lo que parece ser, según el informe de la Ponencia, causa decisoria del accidente, esto es: un error de navegación por parte del piloto de Avianca.

A nuestro juicio, la navegación era correcta, aunque no la obligada observancia de la altura por parte de la tripulación, causa que parece determinante del accidente.

Sin embargo, es de señalar otras graves deficiencias que presumiblemente, de no existir en esa noche, habrían evitado la catástrofe.

2. El Grupo Parlamentario Popular considera que no hay razón alguna para que los equipos de radar de aproximación en Paracuellos del Jarama no estén dotados de avisadores de altitud mínima de seguridad, y si acaso lo estuvieran, que éstos no estén en servicio con la suficiente eficacia como para dar una total garantía de funcionamiento al controlador; de esta manera se hubiera podido avisar a la aeronave de Avianca que estaba en situación de peligro.

3. Muy probablemente el controlador de aproximación de Paracuellos del Jarama no prestó la debida atención a la pantalla de radar o la señal no fue lo suficientemente fidedigna para advertir la diferencia de altitud de la aeronave, por lo que no se informó a la tripulación de su error en la maniobra.

4. Es opinión del Grupo Parlamentario Popular que en el Centro de Control de Paracuellos del Jarama, tanto en Control de Tráfico como en Control de Aproximación, y muy posiblemente en el resto de los Centros de Control de Tráfico Aéreo de España, existe una insuficiencia de medios y muy especialmente de personal que, sin duda, llevó a la situación increíble de existir un solo controlador en cada una de las salas en contraposición con la práctica habitual en estos casos, en otros países del mundo occidental.

Todo ello, unido a la clásica descoordinación existente entre los diferentes servicios de la Administración Aeronáutica Española, dio como resultado la falta de coordinación en los relevos y en los cambios de frecuencias y comunicaciones entre torre de Control de Barajas y aproximación de Paracuellos, que se tradujo en un silencio de tres minutos, cincuenta y seis segundos, entre ambos Centros y el avión de Avianca, minutos antes de que éste se estrellara.

5. En cuanto a la torre de Control del Aeropuerto de Barajas es opinión del Grupo Parlamentario Popular, que en ella no se mantuvo la vigilancia debida en la zona de aproximación durante los minutos que precedieron al accidente y, asimismo, la torre no reaccionó con la celeridad necesaria, ya que fue Control de aproximación de Paracuellos, quien al comprobar que la torre de Barajas no informaba si tenía el avión de Avianca a la vista, pidió directamente información del mismo.

Finalmente, no se mantuvo una vigilancia permanente

del área de aterrizaje y maniobras, al extremo de que fue el propio Centro de Control de aproximación de Paracuellos quien pidió información a su vez a la Base Aérea de Torrejón de Ardoz sobre si había aterrizado en dicha Base el Jumbo de Avianca, e inclusive se llamó a las propias oficinas administrativas de la Compañía Aérea, hecho inusual que hace suponer al Grupo Parlamentario Popular, que más de una vez en algún aeropuerto español han ocurrido casos similares.

6. El Grupo Parlamentario Popular considera que la maniobra directa, no publicada, de aproximación al aeropuerto de Barajas estaba tácitamente admitida, en las circunstancias de ausencia de tráfico y meteorológicas reinantes en aquella noche del día 27 de noviembre de 1983.

7. El Grupo Parlamentario Popular, aun reconociendo que es responsabilidad de la tripulación el mantenimiento en todo momento de la correcta separación con el suelo, considera que debe de ser la Administración quien proporcione en todo momento los medios para prevenir el error humano, para lo cual la reconoce suficientemente dotada desde el punto de vista económico.

8. Por último, asumiendo que la causa principal del accidente fue el error de altitud cometido por el piloto, si los controladores hubieran dispuesto del sistema de aviso de violación de la altitud de seguridad o la información disponible hubiera sido inequívoca y completa, o se hubiera mantenido la preceptiva vigilancia, el accidente no se hubiera producido.

Tercero. En relación con el accidente acaecido el día 7 de diciembre de 1983, entre dos aviones, un Boeing 707 de la Compañía Iberia y un DC-9 de la Compañía Aviaco en el Aeropuerto de Barajas, el Grupo Parlamentario Popular considera indispensable acompañar a este voto particular, un plano descriptivo del Aeropuerto de Barajas y de los hechos acaecidos en el mismo, así como una descripción de cómo, en opinión del Grupo Popular, sucedió el accidente.»

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

Tiene la palabra la señora Secretaria, Fernández-España y Fernández-Latorre para continuar la lectura.

La señora SECRETARIA (Fernández-España y Fernández-Latorre):

«1. Es opinión del Grupo Popular que un accidente de este tipo sólo se puede producir por las siguientes causas fundamentales, actuando aislada o concatenadamente:

a) Por error del piloto, que entre inadvertidamente en una pista activa.

b) Por error del control, que autorice un despegue ignorando que hay un avión en la pista.

c) Por un fallo de los sistemas de señalización del Aeropuerto y/o del suministro de datos meteorológicos del Aeropuerto a los aviones.

2. Si se supone el error humano, éste puede ser debido sólo a tres causas aparentes:

a) Negligencia en la operación por parte del piloto.

b) Incapacidad de tipo médico.

c) Error de información.

El Comandante del vuelo de Aviaco, don Augusto Almoquera, era un veterano piloto, con muchos miles de horas de vuelo, que ha ocupado diversos cargos relacionados con la enseñanza de vuelo a lo largo de su dilatada carrera, tanto durante su permanencia en el Ejército del Aire como tras su pase a la vida civil con su ingreso en Aviaco, doce años antes. Era un hombre querido por sus compañeros, emocionalmente estable y con una dilatada experiencia de operación en el Aeropuerto de Barajas. No cabe pensar en negligencia culpable en hombre de irreprochable trayectoria en lo humano y en lo profesional.

Por otra parte, los datos de los controles médicos a los que cada piloto se somete cada seis meses, son también irreprochables. Su condición física era buena, no bebía ni fumaba, y utilizaba gafas de visión lejana, dato que figuraba en su licencia de vuelo.

Por su parte, el segundo piloto, don José María Guiverneau, era un experimentado copiloto, y en su expediente médico no figuraba nota alguna desfavorable.

Sólo queda entonces como causa posible del accidente, en lo que se refiere a sus factores humanos una errónea información por parte del Aeropuerto.

3. Considera el Grupo Parlamentario Popular que de la transcripción de la cinta que recoge las comunicaciones entre los aviones y el Control de rodadura y de Torre se desprende que la operación de ambos controladores de servicio es conforme a normas y como lo demanda un día de tan pobre visibilidad como esa trágica mañana de diciembre.

Sin embargo, la ineptitud de la Administración no les ha proporcionado a dichos controladores los mínimos medios para desarrollar su trabajo con las suficientes garantías de fiabilidad. La torre, y por causa de la niebla, no puede ver a los aviones que ruedan y ha de basar sus órdenes en los informes de posición que los aviones le remiten y ello es debido a que no existe un procedimiento de operaciones para los días de visibilidad mínima, reiteradamente solicitado por pilotos, controladores y por la propia Compañía Iberia, que se ofreció a redactarlo.

De haber existido dicho procedimiento y siguiendo las normas de aplicación en todos los países, las comunicaciones a los aviones desde el control de rodadura y de torre se habrían hecho en una sola frecuencia de radio y el rodaje se habría efectuado por las zonas más alejadas de la pista activa para evitar riesgos.

Es opinión del Grupo Parlamentario Popular que la Dirección General de Aviación Civil sigue ignorando hoy mismo tan reiteradas peticiones, produciendo entonces una situación crítica determinante de la catástrofe.

4. El sistema de señalización del aeropuerto, en opinión del Grupo Parlamentario Popular, se puede calificar, entonces, de caótico y causante directo de la tragedia.

El comandante de Aviaco rodaba por la calle Juliet 1, en lugar de haber tomado la Oscar 7, como se le había ordenado. Para no cometer tal equivocación, bastaría rodar siguiendo exactamente la trayectoria marcada en el suelo por una raya de color amarillo, que tendría a la derecha del avión al abandonar el parking y que le llevaría por la calle Oscar hasta la pista 01, pero el avión no siguió esa línea, y no lo hizo porque tal línea no existía, no estaba pintada en el suelo. En el mismo día del accidente, a instancias de la Compañía AVIACO, comparece en el Aeropuerto de Barajas el Notario del Ilustre Colegio de Madrid don Sergio González Collado, para recoger las manifestaciones que la hagan los peritos sobre la situación de la señalización y luces del aeropuerto. En la parte posterior del folio de la clase 8, número OA 9067957, dice textualmente:

a. "Que por la pista J, en la intersección con los tramos de las pistas indicadas como J1 y J2, y un tercer tramo que sale de dicha intersección a la derecha de J1, hay unos 20 metros que no tienen raya amarilla."

Por otra parte, en el informe de control financiero del organismo autónomo Aeropuertos Nacionales con fecha 10-11-83, es decir, un mes antes de la catástrofe, se dice textualmente en sus páginas 7/8:

#### SEGURIDAD Y SEÑALIZACION

"Referida a Barajas, es la señalización la que presenta más problemas. Es escasa y mala en la plataforma. En horas nocturnas o con lluvia, las señales se ven muy mal." No hace falta señalar, en opinión del Grupo Parlamentario Popular, cómo se verían estas señales con una niebla intensa.

3.5. El Comandante de AVIACO, no vio el cartel del NO ENTRY situado en la entrada de J1. Este cartel, al que tantas veces se refirió el señor Ministro de Transportes en aquellos tristes días, está situado a 65 metros de distancia del eje de la calle de rodadura, por la cual circulaba en ese momento el DC-9 de AVIACO. En condiciones de tan baja visibilidad y a través de un parabrisas de DC-9, formado por cinco capas de cristal templado y polivinilo, es casi imposible ver un cartel a 65 metros de distancia y que además está apagado, según el acta notarial citada y que dice textualmente:

b. "Que a la entrada del tramo señalado como J1, hay un cartel con el letrero NO ENTRY que no está iluminado."

3.6. Es opinión del Grupo Parlamentario Popular que el Comandante no pudo ver que en el suelo y sobre el eje de la pista no lucían las luces verdes de rodadura que estarían encendidas si en realidad circulaba por la calle adecuada, la Oscar 7. Lo ocurrido con este punto es verdaderamente trágico. Por una negligencia imperdonable de la Administración, las luces del eje central de rodadura de la calle Juliet son verdes en dirección de la pista 01 al aparcamiento, pero también son verdes, y esto es lo

imperdonable, en la dirección aparcamiento-pista. El Comandante iba rodando sobre el eje central de luces verdes encendidas, tal como levantó acta el Notario pocos días después, a pesar de las continuas trabas puestas por el director en funciones del aeropuerto.

3.7. El Comandante del DC-9 no vio el color de las luces de balizas de los bordes laterales, que no es morado sino blanco, señal de que había entrado en una pista de despegue, porque esa zona es una amplia explanada donde convergen las dos pistas 01 y 33 y además las calles de rodadura J1 y H1 y en la cual las balizas continúan siendo azules durante 34 metros. La colisión se produjo exactamente entre 60 y 70 metros de la intersección, según le consta a la Comisión por el informe del Jefe de Bomberos y los planos acotados que obran en poder del señor Juez de Instrucción.

3.8. El Comandante no solicitó la ayuda de un coche FOLLOW ME, para rodar hasta la pista, ya que no existía garantía alguna de comunicaciones entre el avión y el "coche sígame" en Barajas, entonces y ahora.

3.9. En resumen, el avión tomó los mismos cruces que habría de tomar si rodara por la calle correcta, unos metros más abajo.

El primero de ellos ante la falta absoluta de señalización. Realizó los mismos giros hacia la derecha que habría hecho de rodar por la calle Oscar. Le guiaron las mismas luces verdes y además en su última comunicación con el control de rodadura, comunica que está en rumbo 190, el mismo exacto rumbo que tendría si estuviera rodando por Oscar, y no puede ver las señales de Oscar, que le habrían llevado igualmente a confusión, ya que el cartel correspondiente a la intersección Oscar 6 estaba situado al revés, según consta en el acta notarial y se leía en realidad Oscar 9.

Es opinión del Grupo Parlamentario Popular que todo lo que se refiere a la información meteorológica en aquellos momentos era tan caótica como las propias luces. En el ya citado informe sobre el Aeropuerto de Barajas del 10 de noviembre de 1983, se lee en su página 8-8, textualmente: "Informaciones meteorológicas: No resultan efectivas por la demora con que se reciben. El ATIS, que proporciona información por radio en Barajas, no cita la hora a la que el informe se refiere, por lo que la fiabilidad es relativa para los pilotos". Por otra parte, y en la fecha del trágico accidente, los medidores de visibilidad en pista no funcionaban correctamente por fallos localizados probablemente en el ordenador, por lo cual no hay indicación de que la visibilidad fuera la que el servicio meteorológico daba a los aviones, habiendo razones sobradas para suponer que ésta era, en realidad, aún menor.»

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora Fernández-España.

Tiene la palabra el señor Secretario Trías de Bes i Serra.

El señor SECRETARIO (Trías de Bes i Serra):

«Cuarto. Las conclusiones a las que ha llegado la Co-

misión Especial de Investigación de Accidentes del Aeropuerto de Barajas en el Congreso de los Diputados, a la vista de todo lo anteriormente expuesto, es lógico que no sean aceptables para el Grupo Parlamentario Popular. Es opinión de nuestro Grupo que todo lo que ocurrió en aquella noche del 27 de noviembre y muy especialmente del 7 de diciembre de 1983 en Barajas, no es más que el dramático resultado de la incompetencia, la pasividad y la dejadez del Ministerio de Transportes en materia de tráfico aéreo, y del ínfimo nivel de equipamiento de los Aeropuertos Nacionales.

Quinto. Esta situación venía siendo reiteradamente denunciada hasta la saciedad por pilotos, controladores, usuarios, la propia prensa y hasta el mismo personal de la Administración y de hecho, en el informe elaborado por la Ponencia de la Comisión, estos datos no son prácticamente tenidos en cuenta y solamente se pretende excusar permanentemente a la Administración aeronáutica española.

Es un hecho probado, y suficientemente conocido hasta por los habituales viajeros de Barajas, la espectacular iluminación con que se dotó a sus pistas después del accidente, luces que no existían o que no lucían antes y que no fueron destruidas a consecuencia de la colisión de las dos aeronaves, ya que basta ver el plano del tendido eléctrico del aeropuerto para determinar que sus líneas de alimentación no cruzan ni siquiera por la cercanía de las pistas.

Sexto. Es un convencimiento del Grupo Parlamentario Popular que el día 7 de diciembre de 1983 el Aeropuerto de Barajas no estaba preparado para realizar ninguna operación en condiciones de baja visibilidad e incumplía claramente todas las normas OACI al respecto, en lo que se refiere a señalización vertical y horizontal.

La información errónea, confusa o inexistente, llevó a un avión a entrar, sin sospecharlo, en una pista activa.

Séptimo. Finalmente, la catástrofe, lejos de provocar una natural consecuencia de rectificación de errores y exigencia de responsabilidades, solo sirvió aún más para reforzar la incompetencia tan dolorosamente puesta de manifiesto y tantas veces señalada por la prensa y los medios de comunicación de las autoridades responsables del transporte aéreo en España.»

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Secretario.

De acuerdo con el procedimiento anteriormente señalado, para defender el dictamen tiene la palabra el señor De Gregorio, Presidente de la Comisión especial.

El señor DE GREGORIO TORRES: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, esta presentación de las conclusiones elaboradas por la Comisión de Investigación de las dos catástrofes aéreas ocurridas en las inmediaciones y en el propio aeropuerto de Barajas a finales de 1983 constituye la primera ocasión de dirigirnos tanto a SS. SS., como a la opinión pública, los que hemos participado en sus trabajos.

Como saben, las actividades de la Ponencia y de la Comisión han estado sujetas al secreto que el Reglamen-

to de esta Cámara impone a todas las Comisiones de Investigación.

Pese a ello, y como sin duda les consta a SS. SS., han sido múltiples las noticias y los comentarios aparecidos en los medios de comunicación sobre la marcha de nuestros trabajos. Por eso voy a referirme a continuación a algunos aspectos de la investigación desarrollada en la Ponencia y en la Comisión, sin entrar en aspectos técnicos que parecen propios del debate que seguirá sobre los votos particulares presentados, a fin de proporcionar a esta Cámara una información real en la que pueda basar su juicio sobre la labor que se nos encomendó.

Como recordarán SS. SS., este Pleno en su sesión del 21 de diciembre de 1983 acordó constituir esta Comisión de Investigación al votarse favorablemente una moción, consecuencia de interpelación, del Grupo Parlamentario de Minoría Catalana.

Sin embargo, la Comisión no se constituyó como tal hasta el 15 de marzo de 1984, fecha de inicio de su labor, aunque para ser más concreto puede establecerse la fecha de 5 de abril de 1984 como fecha real de comienzo de sus actividades, puesto que dicho día se aprobó su plan de trabajo, que contenía las normas de procedimiento imprescindibles para su funcionamiento.

Desde dicha fecha ha transcurrido poco más de un año, del que ha de deducirse lógicamente el período inhábil reglamentario de los meses de julio y agosto del pasado año, tiempo que a juicio de la mayoría de la Ponencia, aunque la valoración definitiva corresponde a SS. SS., no parece excesivo para desarrollar los trabajos que nos fueron encomendados por esta Cámara, dado lo complejo de la materia objeto de investigación, y el gran número de documentos y comparencias habidas a las que luego me referiré.

Respecto a la actividad de los órganos de la comisión, cabe destacar que la Ponencia se ha reunido en veinticinco ocasiones, y que el Pleno de la Comisión ha celebrado nueve sesiones. Por su parte, la Mesa de la Comisión se reunió cuatro veces y la Mesa y la Ponencia celebraron sesión conjunta en tres ocasiones.

Me parece importante destacar que desde que se aprobó el plan de trabajo hasta la reunión de la Ponencia, celebrada el 20 de noviembre de 1984 —fecha en la que el Grupo Parlamentario Popular la abandonó—, todos los órganos de la Comisión, Ponencia y Mesa incluidos, adoptaron sus acuerdos por unanimidad, no siendo precisa votación para ninguna de las propuestas efectuadas.

Ha de advertirse que cuando se produjo el abandono del Grupo Popular, la fase de investigación propiamente dicha estaba ultimada y la Ponencia se disponía a comenzar la redacción de su informe. Tal unanimidad alcanzó a todas las peticiones de documentación y a todas las solicitudes de comparencia formuladas en Ponencia por todos y cada uno de los Grupos Parlamentarios, que fueron aceptadas y tramitadas sin excepción ninguna.

Por lo que respecta al material de trabajo empleado, y aunque en el dictamen aparece con todo detalle, puedo indicarles que se solicitaron y recibieron un total de 24 documentos procedentes de los siguientes organismos:

Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Ministerio de Economía y Hacienda, Ministerio de Defensa, Televisión Española, Centro de Investigaciones Médicas Aeronáuticas, Aviaco, Juzgado de Instrucción número 5 de Madrid y Juzgado de Primera Instancia e Instrucción número 2 de Alcalá de Henares.

El plazo que la Administración empleó para remitir a la Comisión los documentos solicitados puede estimarse como razonable, aunque fue necesario reiterar la petición de envío de algunos de ellos.

Mayores problemas de plazo tuvo la obtención de documentos que se hallaban incluidos en sumarios judiciales seguidos como consecuencia de cada una de las dos catástrofes aéreas y no motivadas por la autoridad judicial, sino por el largo camino reglamentario determinado para su obtención.

En relación a este tema, también he de informarles, aunque ya fue recogido por los medios de comunicación social, que en dos ocasiones y con motivo de sendas filtraciones del contenido de documentos sumariales a dos diarios madrileños, la autoridad judicial se ha dirigido, a través de la Presidencia de esta Cámara, a la Comisión de Investigación para reiterar el carácter secreto de la información y datos de prueba facilitados por los Juzgados de Instrucción, y para que constase su protesta por la violación del secreto sumarial, caso de que la información hubiese partido de algún miembro de la Comisión.

En ambas ocasiones, en calidad de Presidente de la Comisión y con la conformidad de los ponentes, informé al Presidente de la Cámara de las medidas adoptadas en la Comisión para mantener en lo posible el secreto sumarial utilizado en estos trabajos, indicándole, asimismo, que no constaba en modo alguno que las filtraciones pudieran atribuirse a ningún miembro de la Ponencia y, en definitiva, tras lamentar tales hechos, se confiaba en que la autoridad judicial pueda, finalmente, esclarecer la procedencia de las informaciones para la adopción de las medidas pertinentes.

También fueron aportados a la Comisión, sin solicitud previa, otros nueve documentos procedentes de la Dirección General de Aviación Civil, tres del Grupo Parlamentario Popular y otros tres por un comandante piloto, un controlador aéreo y por un Juzgado de Instrucción, respectivamente.

Respecto a las comparecencias, les puedo indicar que el total de comparecencias celebradas ha sido de 59, algunas ante Ponencia y otras ante Comisión. Como anteriormente indiqué, todas las comparecencias solicitadas por los ponentes fueron aceptadas, si bien algunas no pudieron llevarse a cabo siempre por motivos justificados, renunciando la Ponencia a una nueva convocatoria, también de forma unánime.

En el dictamen aparecen relacionados todos los comparecientes, pudiendo establecerse el siguiente resumen. El Director General de Aviación Civil y el Subdirector General de Control del Transporte Aéreo han comparecido en dos ocasiones. Han comparecido, asimismo, el Director General del organismo autónomo Aeropuertos Nacionales, siete jefes de distintos servicios de aeropuertos,

20 comandantes y segundos pilotos, 10 controladores aéreos, cinco representantes de sindicatos y asociaciones profesionales de pilotos, controladores y trabajadores de tierra y diversas representaciones y cargos específicos de las compañías aéreas AVIANCA, Iberia, AVIACO y Span-tax.

Por otra parte, también cabe destacar que la Ponencia visitó el Centro de Control de Vuelo de Paracuellos del Jarama, así como el Aeropuerto de Barajas, en el que se realizó un reconocimiento de las pistas y sus medios de iluminación y balizamiento y se visitó su torre de control.

En otro orden de cosas, parece obligado abordar un tema de interés parlamentario, cuyo debate no tiene respuesta unánime. Me refiero a la necesidad de contar antes del inicio de los trabajos de una Comisión parlamentaria de investigación, con los resultados de las investigaciones técnicas que se estén desarrollando simultáneamente en un ámbito extraparlamentario, cuando la naturaleza de la materia es eminentemente técnica.

Aplicado a este caso concreto, el dictamen advierte que la labor de la Comisión se hubiera visto facilitada disponiendo del resultado de la Comisión de Accidentes Aéreos de Aviación Civil, cuya alta cualificación nadie cuestiona. Es evidente que aunque no sea una misión específica de la Comisión de investigación efectuar, por ejemplo, una descripción de los accidentes, resulta imprescindible el realizarla, puesto que, en definitiva, constituye los hechos materiales sobre los que han actuado los órganos de la Administración y, consecuentemente, el Gobierno; actuación sobre la que, precisamente, el Parlamento ha de ejercitar el control político.

Hasta la fecha, sólo se cuenta con el informe técnico sobre el accidente de 27 de noviembre de 1983 que llegó a la Comisión a finales del pasado mes de marzo, cuando ya estaba prácticamente finalizada la redacción del informe de la Ponencia. Tras contrastarlo con el borrador del informe que la Ponencia tenía preparado, se pudo comprobar el alto nivel de éste en los aspectos técnicos que incluía. Por ello y pese a no contar con el informe técnico relativo al accidente de 7 de diciembre de 1983, la Comisión ha considerado que puede concluir sus trabajos, sin esperar a su publicación, con la casi total seguridad de que el dictamen que ahora se presenta contiene los datos técnicos suficientes y exactos sobre dicho accidente y que sirva de base, como antes decía, a las conclusiones que se proponen.

El dictamen aborda otras materias, tales como el marco normativo y administrativo de la Aviación Civil española, la descripción de los accidentes, la clasificación oficial del Aeropuerto de Barajas y sus sistemas de balizamiento y señalización, el nivel de desarrollo aeronáutico español, etcétera. No me voy a detener en dichas materias, ya que, sin duda, serán objeto de debate con ocasión de los votos particulares presentados y porque, además, son prácticamente imposibles de resumir adecuadamente, por lo que me remito al dictamen que SS. SS. tienen a su disposición.

Hay, sin embargo, un último aspecto al que me quiero

referir. En Ponencia se debatió ampliamente sobre la naturaleza y finalidad de la Comisión de investigación. Este tema, que aparentemente tiene una respuesta sencilla, se complica cuando se hace preciso establecer el deslinde más nítido posible con otras investigaciones que sobre la misma materia llevan a cabo simultáneamente órganos administrativos específicos y autoridades judiciales.

El dictamen analiza separadamente los tres ámbitos de investigación sobre el mismo hecho, tanto desde el punto de vista constitucional como analizando el ordenamiento jurídico nacional e internacional. En el dictamen se destaca que los tres ámbitos de investigación, el judicial, el técnico y el parlamentario, son distintos y, en definitiva, que la función de las Comisiones de investigación es eminentemente instrumental, de tal suerte que no constituye una función sustantiva en sí misma, sino que está dirigida a facilitar al Parlamento, y en este caso concreto al Congreso de los Diputados, el ejercicio del control político de la Cámara sobre el Gobierno.

Con dicho objetivo y en base a los elementos recogidos en el propio dictamen, se proponen a SS. SS. por la Comisión las conclusiones que anteriormente fueron leídas. Ahora bien, si con dichas conclusiones quizá hubiéramos cumplido estrictamente con el trabajo que se nos encomendó, no es menos cierto que hubiéramos desaprovechado una ocasión para que este Pleno pueda formular una serie de recomendaciones al Gobierno sobre la situación aeronáutica civil española en general.

Como antes indicaba, comparecieron un número importante de autoridades aeronáuticas y directivos de empresas de transporte aéreo, profesionales, expertos y representantes de asociaciones y sindicatos de ámbito aeronáutico. Sus declaraciones se orientaron preferentemente, como es obvio, a las posibles causas de los accidentes, pero también fueron requeridos sobre algunos aspectos específicos que conocían por su especialidad o competencia. Estas declaraciones, cuyo resumen viene recogido en el dictamen, han sido de gran utilidad para proponer a esta Cámara las recomendaciones al Gobierno que también fueron leídas, a fin de adoptar las medidas que incrementen la seguridad del tráfico aéreo y, en definitiva, que eviten en lo posible la repetición de accidentes tan trágicos y lamentables como los que ha analizado esta Comisión.

Por todo esto, tanto para las conclusiones como para las recomendaciones que se formulan, solicito su voto favorable.

Nada más.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor De Gregorio. ¿Grupos Parlamentarios que pretenden defender sus votos particulares? (Pausa.) Minoría Catalana, Grupo Centrista y Grupo Popular. El tiempo de la defensa de dichos votos particulares es de diez minutos, como saben SS. SS.

Para la defensa del voto particular del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Trillo y López-Mancisidor.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Pre-

sidente, señorías, nuestro Grupo Parlamentario ha estudiado con todo detenimiento el informe que se nos presentó, elaborado por la Ponencia, y no ha tenido más remedio que presentar el voto particular que vamos a defender, ya que dicho informe es, en nuestra opinión, el colofón de una de las actuaciones más lentas, más confusas y quizá también más dolorosas que este Parlamento ha tenido ocasión de contemplar.

Sabemos que todo el mundo está pendiente de lo que aquí se decida. Sabemos que, en cierto modo, somos el blanco de cuantos organismos internacionales de aviación se preguntan, y nos preguntan, sobre las causas que nos han llevado a tal degradación en la seguridad de nuestros cielos.

El accidente del avión de AVIANCA, señorías, de 27 de noviembre de 1983, y muy especialmente el accidente de Barajas de 7 de diciembre de 1983, hacen que nuestro Grupo Parlamentario Popular haya presentado un voto particular que consta de todos los epígrafes que se acaban de leer y que, en definitiva, expresan claramente, en nuestra opinión, la realidad de los hechos que ocurrieron en ambos accidentes.

Quedan sobre la mesa, y quedarán durante mucho tiempo porque sabemos de antemano los resultados de esta votación, las dudas sobre el buen o mal comportamiento de los sistemas de control con que están operando los controladores en la torre de control de Paracuellos y en la de Barajas. Quedan sobre la mesa, y desgraciadamente quedarán, interrogantes que siguen existiendo sobre el porqué el comandante del avión de AVIANCA no hizo caso repetidamente al GPWS que le avisaba de su proximidad a tierra. ¿Estaría quizá el Comandante Fernández en un lóbulo falso de la pista 33?

Señor Presidente, yo tengo aquí una documentación de más o menos ocho documentos que pongo a disposición de esta Presidencia, como ya hice en otra ocasión anterior, con dos alternativas sobre las que, naturalmente, corresponde a la Presidencia decidir, o bien proceder a su lectura, de acuerdo con el artículo 72.2, o bien que sepa la Presidencia que están a disposición de la Cámara en cualquier momento.

El señor PRESIDENTE: Señor Trillo, esos documentos debían haberse incorporado, en su momento, al trabajo de la Comisión.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Estos documentos, señor Presidente, son en gran parte de la propia Comisión, no tenidos en cuenta por la Ponencia que ha elaborado el informe, y en parte están recogidos desde que el Grupo Parlamentario Popular se retiró de la Comisión, como consecuencia de que no llegaba a tiempo la documentación que ella reiteradamente venía solicitando.

El señor PRESIDENTE: Señor Trillo, le reitero que debían haber sido aportados en su momento.

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

¿Estarían los controladores atentos a sus pantallas o, sencillamente, hartos de no verlas funcionar? ¿Estarían abandonando el celo que tan permanentemente es habitual en ellos? ¿Estaría el controlador de la torre del aeropuerto de Barajas atento a la zona de maniobra y parking de los aviones o, sencillamente, estaría haciendo el relevo, tal como parece desprenderse de la cinta con las conversaciones entre dicha torre y Paracuellos?

En definitiva, señorías, nuestro voto particular viene a señalar que estos y otros muchos errores pudieron ocurrir. Viene a decir también que en el caso del avión de AVIANCA, aun reconociendo fallos en el comportamiento de la tripulación, puede haber unas ciertas innovaciones, que siempre dejarán en el aire la duda de si habiéndole podido avisar a tiempo al comandante de AVIANCA, dicho avión se podría haber salvado y con él las vidas de los que murieron en el trágico accidente. Pero, señorías, para avisar a tiempo eran necesarias muchas cosas, más de las que desgraciadamente estaban ocurriendo en Barajas esa noche del 27 de noviembre.

El accidente de Barajas del 7 de diciembre de 1983, cuyo gráfico tienen SS. SS. repartido en el casillero, el choque, en definitiva, de dos aviones en la pista 01 en una mañana de intensa niebla, tiene causas muy claras y concretas, y el pueblo español, el pueblo que nos eligió, quiere conocer la verdad, debe de saber hechos concretos y que se diga en lenguaje claro, sin presuntuosos tecnicismos, todo lo que allí ocurrió, con la verdad y sin falsos triunfalismos.

Voy a permitirme leer, entre comilladas, una por una, una serie de manifestaciones que figuran en la documentación que antes he ofrecido a la Presidencia de la Cámara. Estas manifestaciones tengo absoluta seguridad de que la ágil percepción de SS. SS. se dará cuenta de a qué se van refiriendo en todos y cada uno de los momentos del trágico accidente de Barajas.

En un acta de una reunión celebrada el 18 de octubre de 1983, documento número 10, dice textualmente: «Revisar todas las deficiencias actuales, tales como la actualización del ATIS, calibración de los medidores de visibilidad puesta a punto de los semáforos y luces y mantenimiento de balizas y ejes de rodadura».

Pocos días más tarde, el 21 de noviembre, se dice en esta misma acta: «El día 18 se presentaron las primeras nieblas y se procedió a la lectura cada diez minutos y a determinar el alcance visual RVR, funcionando mal el sistema integral, dando mayores visibilidades, lo cual es grave en baja visibilidad». Incluso se comentó la conveniencia de desechar el sistema actual de RVR. Más adelante se comenta que la pintura de las franjas del suelo, aún las más recientes, estaba saltada en algunas zonas, además del borrado de las franjas anteriores. Se ruega que se complete la señalización horizontal. El video que tuvieron ocasión de ver varios millones de espectadores de Televisión Española dejaba claramente por dónde iba la raya amarilla, que estaba prácticamente borrada, y el acta notarial, documento número 5, que obra también en

poder de la Comisión, viene a decir exactamente que estaba más o menos 20 metros borrada. El Comandante Recuenco, piloto del último avión que tomó tierra en Barajas antes del accidente, informa, según dice el documento número 7, también en poder de la Comisión, que la mayoría de las luces estaban apagadas. El Comandante Almoguera y la tripulación de AVIACO, buenos y dignos profesionales, definitivamente en nuestra opinión cayeron en una trampa china que les llevó, desgraciadamente, a la muerte.

Pero el Director General de Aviación Civil, el responsable, en nuestra opinión, de esta situación del Aeropuerto Intercontinental, decía, quizás para salvar su responsabilidad, que el accidente ocurrió a 300 metros del cruce de ambas pistas, cuando realmente ocurrió a 65 ó 70 metros de la intersección, y este informe es el del Jefe de Bomberos que coincide con el del Juez Instructor.

En otro documento de los que aportamos, un acta concreta de la Compañía Iberia, dice textualmente: «El punto de colisión de hoy ha sido una constante preocupación. Se les ha recordado el caso de un Boeing 727 que, por seguir la salida rápida, después de aterrizar en la pista 33, tuvo que frenar desesperadamente para no chocar con un DC-10 que despejaba desde la pista 01».

Todo esto, señorías, es muy grave. Todo esto no entendemos que pueda quedar impune.

Para terminar, me voy a permitir aludir a una circular, la número 148, de OACI. Ya sé señor Abejoñ, que va usted a decir que son solamente recomendaciones las circulares de OACI, pero también le diré por qué estas recomendaciones no se han tenido en cuenta y no se están teniendo en cuenta todavía hoy día. Esa circular dice textualmente, y se refiere a circulación en tierra en días de mala visibilidad: «Cuando la visibilidad es adecuada, la responsabilidad para evitar colisiones es una responsabilidad conjunta del piloto y del servicio de tráfico aéreo. A medida que se reduce la visibilidad, dicha condición se transferirá a la dependencia de control de tráfico aéreo».

Más adelante dice: «Al piloto... deberán suministrarse los medios que le permitan seguir las rutas de las calles de rodaje sin dificultad. En condiciones de baja visibilidad, será necesario proporcionarle otros medios».

Más adelante dice la tal circular: «El servicio de tránsito aéreo, es decir la Administración, será responsable de la operación de los componentes visuales del sistema de control, incluso de las barras de parada» —barras que, por cierto, no existían— «las luces de eje de pista de rodaje y los designadores de ruta».

En definitiva, señorías, tal como dice el acta de IBERIA del 7 de diciembre de 1983, apuntada en los informes y leída en nuestro voto particular, en un momento determinado —leo textualmente—, dice así: «Desde la nueva reestructuración de la Dirección General de Aviación Civil, no ha existido menos preocupación por estos temas por parte de la Administración».

Señorías, algunos se preguntan en la calle, no sé por qué —porque puede haber muchos intereses, algunos incluso contrapuestos— si vamos a pedir que dimitan to-

dos los ministros, parte de los ministros, el Gobierno, un ministro o cuatro, y que si no lo pedimos es que de alguna manera no queremos llegar hasta el final de las responsabilidades. Ante esto, permítanme que les diga que me sorprendió, y muy sinceramente, la sagacidad y la capacidad de intuición de uno de los afectados cuando me dijo «por favor, no cometan el error de pedir que se vaya ningún ministro; que se queden en su puesto hasta que el asunto queden perfectamente claro». ¡Que gran sabiduría popular la que se deriva de la actuación de una persona que se siente afectada, hasta que quede claro!

En tono menor, voy a añadir algo, que a lo mejor está en la conciencia popular, y sobre lo que tal vez conviene reflexionar. Lo digo en tono menor porque, a veces, puede que no ocurra, pero puede ser que salgan de un ministerio, se vayan a un consejo de administración, o no sé dónde y, después respondan otros ministros «se pase la página es una nueva etapa, y aquí no ha pasado nada».

Lo que acabo de leer, señorías, son palabras del hoy Presidente del Gobierno, don Felipe González, con ocasión del debate de la colza (Diario de Sesiones número 181, de fecha 16 de septiembre de 1981. Página 10831).

Nada más, señorías y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Trillo. (*El señor Sáenz de Cosculluela pide la palabra.*) Tiene la palabra el señor Sáenz de Cosculluela.

El señor SAENZ DE COSCULLUELA: Para una cuestión de orden.

Señor Presidente, solicitaba este turno en una cuestión de orden porque desconozco el valor de los documentos que el orador Portavoz del Grupo Popular ha pretendido aportar ante la Presidencia. Desconozco el valor de esos documentos, pero creo que sí conozco hechos tan palpables como que, cuando hay algún sumario abierto por el Juez competente, o hay una Comisión de Investigación creada y convocada por acuerdo del Pleno del Congreso de los Diputados, parece que hay una obligación reconocida de poner a disposición de quienes investigan, con la competencia, o bien política o bien jurisdiccional, que les ha sido encomendada, de aportar, digo, los documentos que puedan permitir esclarecer los hechos, sea en el ámbito de las competencias parlamentarias, sea en el ámbito de lo que es competencia del Juez.

Tomo buena nota de que, pese a pertenecer a la Comisión de Investigación, el Diputado que ha hecho uso ahora de la palabra ha sido incapaz de aportar a quienes los debieran haber conocido esos documentos, y tomo buena nota de ese comportamiento, que no puedo dejar de calificar como desleal. (*Algunos señores DIPUTADOS: Muy bien.*)

El señor PRESIDENTE: Señor Sáenz de Cosculluela, ¿calificar de qué?

El señor SAENZ COSCULLUELA: De desleal, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Le llamo al orden, señor Sáenz de Cosculluela. (*Aplausos y rumores.*) Esa palabra se retirará porque no parece que esté dentro de la cortesía parlamentaria.

El señor SAENZ COSCULLUELA: Señor Presidente, yo acepto la reprimenda del señor Presidente, pero creo que tengo derecho a consignar mi protesta...

El señor PRESIDENTE: Sí, por supuesto. Me refería exclusivamente al uso de esa palabra, señor Sáenz de Cosculluela. (*El señor Herrero Rodríguez de Miñón pide la palabra.*) Tiene la palabra el señor Herrero Rodríguez de Miñón.

El señor HERRERO RODRIGUEZ DE MIÑÓN: Una cuestión de orden, señor Presidente.

El Grupo Popular toma buena nota de los criterios, siempre muy respetables y particulares del señor Sáenz Cosculluela, y respalda totalmente la actitud que han tenido sus Ponentes.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. El incidente procesal está cerrado.

El señor SAENZ COSCULLUELA: El Grupo Socialista desea consumir un turno en contra.

El señor PRESIDENTE: ¿En este momento?

El señor SAENZ COSCULLUELA: Sí, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Para consumir un turno en contra del voto particular del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Abejón, por un tiempo de diez minutos.

El señor ABEJON ADAMEZ: Señor Presidente, señorías, en esta mi primera intervención en el debate en torno al dictamen de la Comisión que ha investigado las catástrofes aéreas ocurridas el 27 de noviembre y el 7 de diciembre de 1983 en Barajas y las proximidades del mismo, quiero que mis primeras palabras sean un emocionado y respetuoso recuerdo a las víctimas de tan lamentables sucesos, y un firme, enérgico y decidido saludo de respeto, de cariño y de solidaridad con todos los profesionales de la aviación española que hacen que los cielos de España se vean surcados por nuestras aeronaves, trasladando a millones de nuestros compatriotas y de los muchos visitantes que nos honran con su presencia en España.

Creo que, al margen de las discusiones técnicas y al margen de nuestros debates políticos, deben quedar claras esas dos cosas: el respeto a las víctimas y nuestra solidaridad y nuestro respeto y nuestro cariño con los profesionales que llevan a cabo las honrosas tareas de la aviación civil española.

Con el ánimo de no confundir a SS. SS., y con el ánimo de que el debate sea lo más sencillo y, dentro de lo posible, lo más lineal, este portavoz ha pedido la palabra

para responder al voto particular del Grupo Popular sin mezclarlo con los votos particulares de los otros Grupos, y como el señor Trillo ha hecho una serie de referencias muy concretas y muy puntuales, en vez de enzarzarnos en un gran debate sobre la seguridad aérea y sobre la situación de la aviación española, que evidentemente no procede, voy a contestar también de forma muy puntual y muy precisa a las alusiones y a los comentarios del señor Trillo.

En primer lugar hay que desechar por inadmisibles, hay que desechar por indocumentadas, las alusiones y las dudas que S. S. ha sembrado en este hemisiciclo y que más bien parecían dirigidas a la opinión pública que a los señores Diputados, porque no se puede hablar de lóbulos falsos, no se puede hablar de extraños documentos, no se puede hablar de alusiones a la inseguridad, que, señorías, pueden sembrar la intranquilidad en millones de usuarios y la indignación en cientos de miles de personas que están directa o indirectamente ligadas a la aviación y al turismo. Y como no ha habido una exposición clara y sistemática por parte del señor Trillo, sería mucho que SS. SS. le pidieran a este modesto portavoz que fuera claro y lineal en sus comentarios, y voy a aprovechar algunos de los pies que me da el voto particular del Grupo Popular y las alusiones del señor Trillo para que sus señorías valoren la seriedad, el rigor y la veracidad de las afirmaciones que aquí se han hecho.

Se dice en el voto particular del Grupo Popular, y es una de las pruebas documentales que se citan con más energía y con más seriedad, y que parece que apoyan más su punto de vista, se hace alusión, digo, al dictamen que en su día la Intervención del Estado hizo sobre la situación de los aeropuertos.

Para que no haya lugar a dudas, en la página 11 del voto particular que se ha repartido, se dice: «Por otra parte, en el informe de control financiero del organismo autónomo Aeropuertos Nacionales, de fecha 10 de noviembre de 1983» —es decir, un mes antes de la catástrofe— «se dice textualmente en sus páginas 7/8 Seguridad y señalización: Referida a Barajas, es la señalización la que presenta más problemas. Es escasa y mala en la plataforma. En horas nocturnas o con lluvia, las señales se ven muy mal».

Y luego, en otra página más avanzada, concretamente en la página 14, y citando el mismo documento, se dice: «Informaciones meteorológicas: No resultan efectivas por la demora con que se reciben. El ATIS, que proporciona información por radio en Barajas, no cita la hora a la que el informe se refiere, por lo que la fiabilidad es relativa para los pilotos».

Muy bien. Todas SS. SS. pensarán que estas citas que hace el Grupo Popular en su voto particular, y a las que ha aludido el señor Trillo en su intervención, proceden de un documento constatado y firmado por la Intervención, etcétera. Pues muy bien; lamento decir —y SS. SS. pueden consultarlo en la documentación pertinente— que lo que reflejan esas citas son, lisa y llanamente, un acta de la reunión que tuvieron los citados interventores con la Organización de Usuarios del Aeropuerto, en la

que expresaban sus quejas, comentarios, etcétera. Esta es una prueba de la pureza documental de las contribuciones del señor Trillo.

No quiero citar otros documentos, como las actas notariales a que ha hecho alusión, porque fueron recogidos los datos correspondientes la tarde del accidente, cuando la pista estaba todavía con restos, con las balizas quemadas y fundidas, las señales deshechas, etcétera.

Insisto, lo que se ha pretendido en estos momentos y en este acto no ha sido aportar datos o aportar un punto de vista a los trabajos de la Comisión, sino emitir un voto descalificatorio de tipo político general sobre el trabajo de la Comisión y, de paso, una descalificación general del transporte aéreo español y del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Buena prueba de ello es que el señor Trillo, que ha hablado aquí como la persona entendida por parte del Grupo Popular en el tema, como la persona que ha conocido los documentos, como la persona que ha asistido a las reuniones, que ha conocido las comparecencias, da la casualidad de que no ha sido miembro de la Ponencia encargada de los trabajos y, por tanto, no ha asistido ni a las comparecencias ni ha tenido, o no debiera haber tenido, dado el carácter secreto de los trabajos, conocimiento de los mismos; eso, antes de su salida de la Comisión, a la que se ha incorporado en el último instante, cuando ya estaba firmada el acta, para poder volver a participar en los trabajos y tener acceso a los documentos.

Por tanto, a mí me parece, y creo que este será también el sentir de muchas de SS. SS., que lo que ha hecho el Grupo Popular con este voto particular no es, después de un detenido conocimiento de documentos, de un detenido conocimiento y estudio de las comparecencias, de un detenido conocimiento y estudio de todos los problemas en torno a los dos accidentes que teníamos la misión de investigar, emitir su opinión razonada en base a ello, sino que lo que ha hecho ha sido un juicio, no político, que es una noble palabra, sino un juicio de tipo caótico o catastrófico, como se usa en el argot del propio voto particular del Grupo Popular, en el que se trata de descalificar «in toto» la labor, vuelvo a insistir, de la Comisión y, de paso, la labor del Ministerio y de la Dirección General de Aviación Civil, etcétera.

Y como el señor Trillo ha dicho que numerosos grupos internacionales, numerosas comisiones, etcétera, estaban pendientes de nuestras opiniones y estaban pendientes de nuestros comentarios, quiero recordar al señor Trillo, que ha tenido acceso a ello, aunque haya sido en el último momento cuando ha podido consultar la documentación, porque él no ha querido consultarla antes, cuál es, por ejemplo, la opinión del experto de la Agencia de Aviación Civil Federal de los Estados Unidos, de la famosa FAA, sobre la situación del Aeropuerto.

Les leo a SS. SS. un documento de la carta del citado experto, Mister Robert Bates, de la Oficina de Normas Aeroportuarias de la Administración Federal de los Estados Unidos, que dirigió a la Dirección General de Aviación Civil española. Dice textualmente: «Basándome en observaciones visuales y en una revisión de los documen-

tos de ingeniería de las facilidades instaladas, es mi opinión que este aeropuerto» —se refiere a Barajas— «dispone de la señalización y facilidades de balizamiento luminoso requeridas, y que las mismas se conforman con generalidad a las normas de la OACI».

Por otra parte, varias instalaciones, tales como las luces de eje de calles de rodaje y las luces de zona de contacto en las pistas 19 y 33, están puestas, a pesar de que sólo se requerirían para operaciones de categoría III, luces de eje de calles de rodaje u operaciones de las categorías II y III. Además, existen luces de barras de parada, aun cuando sólo serían exigibles para operaciones de categoría III. O le cito a S. S. el informe que un grupo de expertos de la Organización Internacional de Aeropuertos Civiles (el ingeniero diplomado Helmut Müller, el ingeniero diplomado Jurgen Meyer y el Jefe del Departamento Técnico de la Compañía del Aeropuerto de Viena, Hugo Strasser) hicieron al aeropuerto de Barajas, donde son plenamente coincidentes con los puntos de vista antes señalados.

Como veo que se acerca el tiempo en que tengo que acabar mi exposición, haré una cita más, referida ésta a la seguridad en el espacio aéreo español y que procede de una instancia tan importante y que en estos momentos de la vida política española tiene tal trascendencia como el Parlamento Europeo, concretamente un «rapport» de su Comisión de Transportes, aprobado el 9 de marzo de 1984. Pues bien, en la página 17 de ese «rapport» vienen las cuasicolisiones que se producen en el espacio aéreo comunitario en un año y se citan las de varios países de la Comunidad Económica Europea. Sus señorías podrán leer en ese documento, si lo tienen a bien, cómo en el caso de Bélgica hay 5 anuales, en el caso de Dinamarca, 4; en el caso de Alemania, 40; en el caso de Grecia, 19, y en el caso de Francia, 31, etcétera, mientras que en el caso de España son 35; evidentemente, del orden de las que hay en Alemania y en Francia. Pero hay una afirmación de ese «rapport», que fue aprobado en el Parlamento europeo y que se hizo con información de la IATA y de otras procedencias, en la que se dice textualmente: «La tendencia a la baja es igualmente notable para Bélgica y para España».

Hay otra cita de ese mismo «rapport», donde se dice que el redactor —que ha asegurado, además, la redacción de ese documento— hace constatar que la situación se está mejorando sensiblemente en este punto, el de la seguridad, en particular en España. Un vasto plan-programa, el plan SACTA, planificando la modernización de las instalaciones hasta 1987, permitirá a su finalización dotar a España de una de las coberturas radar más modernas y más completas.

Señor Presidente, señorías, debido a que tendré oportunidad, frente a otros votos particulares, de volver a intervenir, no quiero cansar más a SS. SS., sino únicamente señalar, como muy bien decía el señor Trillo adelantándose a mi objeción, que evidentemente la Organización de Aviación Civil Internacional, instalada en Montreal —que es una agencia especializada de las Naciones Unidas para todos los temas referentes a la aviación civil

y de la que España no sólo es signataria del convenio correspondiente, sino un miembro fundador destacado de la misma— emite una serie de documentos de distintas categorías, y la circular que él ha señalado no es más que eso, una circular procedente del trabajo de un grupo de expertos, pero en absoluto un documento mandatario para ninguno de los países signatarios.

Señor Presidente, señorías, quisiera que mis últimas palabras, al menos en la contestación a este voto particular, sean para tranquilizar a SS. SS. y a todo el pueblo español que tan honrosamente representan, de que la sistemática y la metodología que está siguiendo el Gobierno socialista y que está siguiendo el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Dirección General de Aviación Civil, se atienen, en todo lo pertinente, a la mejora de nuestra circulación aérea y a la seguridad y economía de nuestro tráfico aéreo; que la situación de seguridad de los cielos de España es hoy mucho mejor —y desgraciadamente el que tengamos que lamentar algunos accidentes no es óbice para reconocerlo—, es mucho mejor de la que teníamos hace años, y esperamos que dentro de unos años sea todavía mejor. Y, por otra parte, señalar que los intereses económicos, comerciales y turísticos de España no se defienden con alarmismos ni con exageraciones ni sembrando dudas sobre la seguridad en nuestro espacio aéreo; que se pueden perjudicar notablemente los intereses del sector turístico y de otros sectores de la economía nacional predicando con ese ejemplo de alarma y de anunciado caos sobre nuestros cielos. Es más, que no se me diga, como se ha dicho por alguno de los señores representantes de las minorías, que la vida de un pasajero de avión es mucho más valiosa que la de 30 millones de turistas.

Aparte de que eso no pasa de ser un recurso demagógico, que también se podía aplicar en la seguridad en el trabajo y en otras muchas facetas de la vida nacional, quiero pedir a SS. SS., en nombre del pueblo español y en nombre de los profesionales de la aviación, que consideren si la mejora de la seguridad no se consigue más por la vía prudente del debate técnico, del estudio sosegado, de la prudente concordia de voluntades de todos los colectivos profesionales, con la mejora de las inversiones, o, por el contrario, en el guirigay que algunas personas quieren montar en torno al tema. Yo se que SS. SS. coincidirán conmigo en que la primera fórmula es la mejor. Señor Presidente, señorías, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Abejón.

El señor Trillo, para réplica, tiene la palabra por un tiempo de cinco minutos.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Presidente, señorías, yo lamento, señor Abejón, que su Grupo parlamentario, a pesar de tener 202 Diputados, tenga tan poca idea de la labor en equipo y que usted tenga que hacer de entrenador, de portero, de jugador y, además, el que intenta meter los goles. Nosotros, siendo la mitad, sí que trabajamos en equipo (*Rumores.*), y como su nombre indica, yo soy el portavoz. En cualquier caso, sepa, señor

Abejón, que hago público reconocimiento aquí, ahora y en esta tribuna, de toda la labor que el equipo de Diputados del Grupo Parlamentario Popular ha desarrollado en este tema. (*Rumores.*)

Señor Abejón, el documento de la Intervención General de la Administración del Estado, en su página 88, tiene dos firmas, una la de la auditoría y otra la de la Administración. Señor Abejón, usted ha hablado mucho de la Administración Federal americana, usted ha hablado mucho de los expertos, pero para conocimiento de SS. SS., les voy a decir por quién está compuesto el grupo de trabajo que elaboró la célebre circular 148 de la OACI en 1979, que supongo que saldrá en más de un voto particular que se defiende en esta Cámara.

La circular ha sido preparada por la Secretaría de la OACI, conjuntamente con la ayuda de un grupo de estudio, compuesto por miembros designados por Australia, Estados Unidos, Francia, el Reino Unido, el Consejo Coordinador de Asociaciones de Aeropuertos, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo. Representa el primer paso en la aplicación de las recomendaciones de la VIII Conferencia de Navegación Aérea.

Señor Abejón, está claro que España no ha tenido ni ha tomado absolutamente nada en cuenta esta recomendación, pero también está claro —y usted estará de acuerdo conmigo— que si yo le recomendara a usted cómo tendría que cruzar la Carrera de San Jerónimo y usted no me hiciera caso y se matara, a lo mejor me daría la razón.

Señor Abejón, las recomendaciones son para eso, para recomendar, y cuando un Estado las asume son para que sean preceptivas en todos los terrenos, y da la sensación de que aquí, usted y yo, en lo personal, seguramente pensamos de una manera muy parecida respecto a lo que debe hacerse con la Aviación Civil española, pero da la casualidad de que militamos en grupos distintos y usted tiene que defender una cosa en la que, a lo mejor, no cree. Yo lo lamento de verdad, porque se pierde la Administración española un buen profesional.

Señor Abejón, yo no he dicho que para nosotros valga más la vida de un pasajero aéreo que la de 38 millones de españoles. Yo he dicho que para nosotros vale más una vida que 38 millones de turistas, que es muy diferente. Cualquier vida para nosotros vale más que 38 millones de turistas.

En cuanto al daño a la economía, le voy a decir una cosa, señor Abejón. Nosotros no hacemos daño a la economía. El daño se lo hacen ustedes con la inseguridad que están proporcionando en el espacio aéreo español. Y le voy a decir más, señor Abejón. El número de incidentes —y usted sabe mejor que yo lo que es un incidente— en el año 1980 en España fue de 134. Me refiero a incidentes aéreos. En 1981 fueron bastantes menos y recibimos una felicitación de la IATA. En 1982 fueron bastantes menos que en 1981 y volvimos a ser felicitados por la IATA. En 1983 subimos a 160. Y en 1984 hemos llegado a

206. Los de 1985 todavía los desconozco porque no hemos acabado. Yo preguntaría al señor Abejón por el retraso que está llevando la Comisión de investigación de incidentes —no de accidentes— que según mis noticias se está acercando a los dos años.

Vamos a hablar en serio de este tema. Yo quiero hablar en serio y mi Grupo también. Recapitulando, estos cinco elementos nosotros los consideramos fundamentales en el aeropuerto de Barajas, por aquello de volver al terreno que es de lo que estamos hablando: Señalización y normas de circulación, un radar ASDE para movimientos, una medición e información de vientos, una medición e información veraz del estado de las pistas, un radar meteorológico digital con monitores en torre y oficinas de despacho. A todo esto habría que sumar la necesaria alimentación de energía eléctrica para que no pase como de vez en cuando está pasando en Barcelona, y lo sabe S. S. y yo también. Los sistemas de comunicación han de ser fiables en todas las dependencias. Usted sabe y yo también que no siempre son fiables.

Por último, el conjunto que pueda resultar de las mejoras de Barajas no puede ser un simple agregado de tecnología muy cara y perfecta. Es importante la coordinación de servicios, la formación y puesta al día del personal, la supervisión adecuada, los sistemas de vigilancia de seguridad, un sistema nuevo de informes confidenciales de incidentes que permita evitar luego accidentes, unas respuestas rápidas y ágiles de la Administración. En definitiva, evitar una excesiva burocratización.

Esto lo podremos garantizar sí, definitivamente, tal como se ofreció —y usted también lo sabe porque se hizo público— la Administración, los pilotos, los controladores, los ingenieros y los técnicos de mantenimiento se sientan de una vez. Y tengo que decir porque no me recato en ello, que creo que es una buena medida la que recientemente ha tomado el Presidente de Iberia. Así se empieza el diálogo y no a base de poner multas, y abrir expedientes, como está haciendo el Director General de Aviación Civil. Que se sienten en una mesa, formen una comisión y evalúen seria y profundamente todos y cada uno de los aeropuertos españoles. Y si todo está bien, que se mantengan en perfecto estado, y si algo está mal, que se corrija de forma inmediata. Pero al pasajero, que para él ha sido creada la Aviación, hay que asegurarle la fiabilidad y la seguridad del medio de transporte que ha elegido. A eso estamos obligados, ustedes porque gobiernan y nosotros porque somos oposición, no con cifras capciosas.

Señor Abejón, desgraciadamente ustedes tienen los votos y nosotros tenemos la razón, lo que pasa es que cada vez tienen ustedes menos votos y nosotros vamos teniendo más razón. (*Risas. Rumores.*)

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Trillo.

Tiene la palabra el señor Abejón, por un tiempo de cinco minutos.

El señor ABEJON ADAMEZ: Gracias, señor Presidente.

Señor Trillo, mucho me temo que no tienen ustedes ni razones ni votos y por eso recurren a la confusión, recurren al exabrupto (*Rumores.*), recurren a la crítica generalizada y recurren a la descalificación.

Señor Trillo, no quiero entrar en discusiones técnicas sobre la diferencia notabilísima que cualquier experto de aviación que esté asistiendo a los debates del Congreso puede apreciar entre lo que es una norma y un procedimiento recomendado, que es recogido en un anexo de la OACI, y una circular de un grupo de técnicos. Desconocer eso descalifica a una persona para hablar de estos temas, por mucha afición que tenga a la aviación y por muchos amigos, entre los profesionales de elite, naturalmente, con que cuente en el mundo aeronáutico.

En cuanto al gazapo en que he cogido a su señoría sobre la cita del documento de la Intervención General del Estado, no tengo nada más que recordarle el viejo procedimiento escolástico de coger de un texto larguísimo una parte en la que el autor cita a otro autor o hace inclusive una cita textual, y atribuir al citador lo que es opinión del citado, y eso es lo que ha hecho su señoría. La cita que hace del documento de la Intervención del Ministerio de Economía y Hacienda se refiere a un acta de los interventores sobre los usuarios del aeropuerto de Barajas. Sus señorías pueden ir a la documentación para comprobarlo.

En cuanto a las reformas técnicas que sus señorías proponen para el aeropuerto de Barajas, no sé si lo hacen a título político o a título profesional porque, naturalmente, hay que reducirse a los criterios técnicos aeronáuticos y no caer, en materias de técnica aeronáutica, en el arbitrio a que sus señorías son tan dados en todas las áreas de la vida nacional. Son arbitristas en economía, son arbitristas en política, son arbitristas en un montón de materias...

El señor PRESIDENTE: Señor Abejón, ciña el arbitrio al tema que estamos debatiendo. (*Risas.*)

El señor ABEJON ADAMEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Apróvechando la réplica a la que tal vez imprudentemente le he dado pie, ha de señalar que en el comentario del señor Trillo ha habido una especie de sinopsis histórica en la que se pretende demostrar que íbamos por muy buen camino y que desde que hay un Ministro y un director general que no son afectos a la línea política que representa el señor Trillo las cosas empiezan a ir mal. Nuestros pilotos son unos grandes profesionales, nuestros controladores son unos maravillosos controladores, las instalaciones aeroportuarias y de infraestructura del espacio aéreo eran buenas hasta hace dos o tres años. De golpe y porrazo todo el mundo ha perdido sus facultades profesionales, las instalaciones se han venido abajo y el sistema se ha desintegrado por mor de las figuras políticas que se encuentran en la Dirección General y en el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. O bien los argumentos de su señoría se caen por su base, o

bien todos esos profesionales están haciendo una labor de obstrucción contra el trabajo que está desarrollando el Ministerio. Como me parece que la segunda hipótesis hay que descartarla totalmente porque es insultante para los profesionales, no me cabe más remedio que colegir que sus argumentos son totalmente equivocados.

Por tanto, insisto en una tesis que venimos manteniendo. No es cierto que la situación de nuestra aviación civil sea catastrófica y caótica como parece deducirse de los votos particulares y de las opiniones del representante del Grupo Popular. También sería falso decir que todo es perfecto, que nada es siquiera perfectible, que nada se puede mejorar. Evidentemente, estamos mejorando. Me gustaría que todos fuéramos conscientes de una cosa muy clara, que si bien es cierto que en los años cincuenta y sesenta se va deteriorando la seguridad, la economía y la eficacia en nuestro espacio aéreo —ese gran trinomio que predica la OACI para el tráfico aéreo— debido a que, aunque se produce un gran avance de la tecnología aeronáutica, hay un gran aumento del tráfico, hay una insuficiencia de las dotaciones presupuestarias, hay ciertas deficiencias de organización política y administrativa; si bien es cierto que en los años cincuenta y sesenta se va produciendo dicho deterioro, también es cierto que a lo largo de los años setenta y ochenta se va produciendo una mejoría tanto bajo Gobiernos de UCD como bajo el actual Gobierno socialista. Estamos realizando una tarea que es nacional, que es del Estado español, cual es mejorar nuestras instalaciones y nuestros servicios.

Quiero hacer una última reflexión, señorías. No se piense que hay una correlación directa entre la mejora de instalaciones, de servicios, en habilitar mayores dotaciones presupuestarias y seguridad. La seguridad está garantizada por un complejo de medidas en las que el cumplimiento de las normas y la corrección en la puesta en práctica de los métodos operativos es fundamental. No hay más seguridad en un vuelo hecho con reglas instrumentales IFR que en un vuelo visual. Lo que ocurre es que en un aeropuerto con una aerovía debidamente dotada, sin perjuicio de mantener constante esa seguridad, que es una máxima del transporte aéreo internacional, se puede mejorar los volúmenes de tráfico y se puede seguir manteniendo el sistema de servicio en peores condiciones atmosféricas.

Por tanto, no caigamos en la falacia de echar la culpa a la falta de medios, porque el Estado español, bajo este Gobierno y bajo los Gobiernos inmediatamente anteriores, bien es cierto que en menor proporción, está haciendo un enorme esfuerzo de mejoría. No es cierto que todo sean reformas administrativas o mejoras políticas. Es también cierto que es importante un clima de disciplina y de cumplimiento por parte de todos. Y no se contribuye, desde la instancia política de la que nosotros somos representantes cualificadosísimos, a ese clima de serenidad, y de disciplina con instrumentaciones partidistas de los inconvenientes, con instrumentaciones partidistas de los accidentes, con instrumentaciones partidistas de las dificultades que pueda haber.

Los altos intereses de España, los intereses económicos

especialmente de nuestro sector turístico, la tranquilidad y la buena marcha de nuestra aviación civil y, en un punto muy importante, la propia seguridad se verán beneficiados de ese clima de calma, de ese clima de serenidad que yo una vez más, en nombre propio y en nombre del Grupo Socialista, reclamo de todas SS. SS.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Abejón.

Voto particular del Grupo Parlamentario Centrista. El tiempo se dividirá entre el señor Mardones y el señor Bravo de Laguna. Inicia la intervención el señor Bravo de Laguna.

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: Señor Presidente, señorías, nos encontramos examinando en un mismo documento dos accidentes distintos, y esta es la razón por la que mi Grupo Parlamentario va a dividir el turno en dos intervenciones.

Quiero hacer alguna consideración de carácter general respecto a lo que corresponde efectuar a las Cortes en este tema de los accidentes aéreos. (*El señor Vicepresidente, Torres Boursault, ocupa la Presidencia.*) Aquí se ha oído algunas afirmaciones que casi nos llevarían a la conclusión de que lo que produce alarma social, lo que produce intranquilidad o posible perjuicio a los intereses económicos, turísticos, etcétera, es el debate en la Cámara o la discusión por parte de los Grupos Parlamentarios. Yo creo sencillamente que lo que produce alarma, inseguridad y un sentimiento generalizado de que las cosas no funcionan bien son los accidentes propiamente dichos. Desviar de ello el tema me parece que es superfluo, incluso contando con que lo que une a los dos accidentes, de cara al Grupo Parlamentario Socialista, es la idea de que el Gobierno y la actual Administración aeronáutica no tienen responsabilidad alguna de carácter político.

En efecto, señorías, el papel de las Cortes no es un papel de carácter técnico. Aquí no venimos a analizar, desde una perspectiva técnica, qué es lo que ha pasado con los accidentes, aunque está claro que el sustrato técnico es fundamental para llegar a conclusiones políticas, pero nos encontramos ante una Cámara política. La Cámara debe pronunciarse acerca de si la seguridad de nuestros aeropuertos es completa, como afirman las autoridades aeronáuticas, o no; por qué se produce en España con frecuencia superior a otros países determinados accidentes aéreos; si los medios técnicos, económicos y, por supuesto, personales son suficientes, si están bien organizados y bien dirigidos. Eso es lo que la Cámara tiene que examinar a la luz de los dos accidentes.

El tema no puede ser despachado con llamadas al patriotismo diciendo que no se hable de esto porque produce alarma social. Por ese argumento, desde luego, el Grupo Parlamentario Socialista no hubiera emprendido una acción parlamentaria de derribo y acoso de Gobiernos anteriores en el tema de la colza, que también produjo alarma social, que produjo el hundimiento de la industria conservera, la cual todavía no se ha recuperado y que, sin embargo, se planteó correctamente desde el pun-

to de vista parlamentario, sin perjuicio de las diferencias de criterio de uno u otros Grupos Parlamentarios.

Está claro que esa alarma social, ese posible perjuicio al turismo o a otros sectores económicos se produce por los accidentes y que este país no es capaz de solucionar o solventar los problemas que hayan podido conducir o coadyuvar a esos mismos accidentes. La Cámara estaría haciendo un flaco servicio a la economía del país si no se utilizan los medios de carácter político para exigir responsabilidades. Porque, en definitiva —y ahí vamos al nudo de la cuestión—, todo lo demás, los informes técnicos, recomendaciones de la OACI, etcétera, son puras cortinas de humo para enmascarar el problema de fondo.

¿Cuál es el problema de fondo? Si han existido negligencias por parte de alguna autoridad administrativa, si ha existido negligencia por parte de algún funcionario o de algún servicio dependiente de esa autoridad administrativa y, en consecuencia, si esa autoridad administrativa debe o no responder políticamente de ello.

Bastaría recordar los debates anteriores en el tema de famoso incidente de Santander con don Jaime Blanco o en el tema de la colza para llegar a acuerdos, con todo lo que decían entonces los portavoces socialistas. Además de las responsabilidades penales que pudiera haber, además de la responsabilidad objetiva del artículo 40 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, en virtud del cual la Administración responde con el funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, cuando haya un perjuicio económico hay unas posibles responsabilidades políticas o administrativas. Y estas son las que yo creo que existieron. Voy a referirme, en concreto, al caso del primer accidente. (*Rumores.*) Señorías, puesto que un sector de la Cámara no parece demasiado interesado, por ejemplo, en este accidente que produjo 181 muertos y once heridos, voy a hacer gracia a sus señorías de la relación técnica de cómo se produjo el accidente de AVIANCA, que produjo, como digo, estas consecuencias fatales.

Para no hacer un juicio personal, sino basar mi petición de responsabilidades políticas en un juicio técnico, me voy a referir a un informe del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones: la Comisión de investigación de accidentes, Comisión de carácter técnico que investigó este accidente. De manera que nadie me podrá decir —supongo— ni rebatir que este documento puede ser base para, en su caso, plantear la existencia de responsabilidades de tipo político que es en definitiva lo que aquí estamos tratando.

¿Qué dice el informe técnico? La causa del accidente (página 81) fue que el comandante, sin tener conocimiento preciso de su posición, se dirigió a interceptar el ILS con una trayectoria incorrecta, sin iniciar la maniobra de aproximación instrumental publicada, descendiendo por debajo de todos los márgenes de seguridad hasta colisionar con el terreno. De manera que dejamos perfectamente claro que la causa fue un fallo en el equipo humano que dirigía la aeronave. Correcto. Hasta ahí todo el mundo acepta, todo el mundo ha aceptado que ha existido un fallo humano. Pero inmediatamente hay que decir que

los accidentes se producen o por fallo mecánico o por fallo humano. Pero el fallo humano de un equipo a bordo, ¿no puede ser corregido con las ayudas en tierra? ¿Pudo o no pudo ser corregido con las ayudas en tierra?

Ahora vamos a seguir con el informe. Factores «contribuyentes». Resalto la palabra para que se vea que hay una causa. Dice el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones que hay unos factores contribuyentes. Y, entre esos factores contribuyentes, dice: D) Información imprecisa de posición dada a la aeronave por la torre de aproximación. E) El controlador de torre de aproximación, al no haber comunicado a la aeronave «servicio radar terminado», no mantuvo una correcta observación de la pantalla radar. De manera que, junto al fallo fundamental del equipo humano a bordo —en eso parece que todos estamos de acuerdo—, existieron factores contribuyentes que dependían de los servicios de aproximación y de los servicios de aeropuerto.

Si se leen las actas, si se leen las declaraciones de las personas que han ido pasando por la Comisión, se ve que todos coincidieron en que este avión de AVIANCA había sido perdido por los controladores, hasta el punto de que cuatro minutos después del accidente todavía no sabían dónde se encontraba y llamaron, incluso, a la propia oficina de AVIANCA para saber si había aterrizado en el aeropuerto de Barajas.

Estos son fallos extraordinariamente importantes y graves, y no hacemos ningún servicio al país con ocultarlos y decir que aquí nadie es responsable de nada, y menos puede decirlo un grupo parlamentario que pedía la dimisión de un Ministro del Interior porque un policía armada dio un bofetón a un Diputado o pedía la dimisión de un Ministro porque unos señores, que no tenían nada que ver con la Administración, habían hecho unas mezclas, más o menos adulteradas, de aceite.

Entonces, si hay unos servicios de controladores —que, por cierto ahora están en litigio con el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones—, díganos si no existe responsabilidad de algún tipo en la línea jerárquica hacia arriba. ¿De quién es la responsabilidad de que estos controladores no funcionaran bien? No lo sé. Puede ser de los propios controladores por exceso de trabajo, falta de personal, falta de medios técnicos, desánimo en el personal o por lo que ustedes quieran, pero hay unos responsables políticos que tienen que responder ante la Cámara. Ya sé que no lo van a hacer porque hay 202 votos que van a decir que no responden. En cualquier caso, queda perfectamente claro que en este accidente hay suficientes causas de responsabilidad política para que dimitiera el Ministro de Transportes y para que dimitiera el Director General de Aviación Civil. Ya sé que no lo harán. Ustedes, que antaño pedían tantas dimisiones, hogaño no las practican. No importa. Aquí están lamentablemente los datos. No se puede llegar en este accidente a la conclusión tan fácil de decir que todo ha funcionado perfectamente en tierra y que la única culpa la tienen los señores que estaban a bordo, que lamentablemente no pueden defenderse.

Estoy de acuerdo en que hubo unos fallos humanos,

pero entiendo que los equipos de seguridad de los aeropuertos están justamente para solventar estas cuestiones. En todo caso, insisto en un dato: las responsabilidades políticas de los Ministros dependen muchas veces de coyunturas. Los medios que ustedes hayan puesto para dotar a nuestros aeropuertos me parecen muy bien, pero la realidad es que han ocurrido durante su gobierno tres accidentes muy importantes, y de eso alguien tiene que responder, de la misma manera que antes respondían otras Administraciones de otras cosas que eran, tal vez, accidentales, pero que, en última instancia, existía alguien a quien exigir responsabilidad política. Si en una Cámara como esta, ante estos accidentes que ustedes mismos reconocen se dice que no hay ninguna responsabilidad que exigir, peor para el prestigio de la Cámara. Muchas gracias.

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

El señor Mardones comparte el turno con el señor Bravo de Laguna, teniendo en cuenta que el tiempo del Grupo está agotado. Tiene la palabra.

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Presidente, señorías, consumo este segundo turno en nombre del Grupo Parlamentario Centrista, después de la exposición y análisis general que ha hecho mi compañero señor Bravo de Laguna. Voy a referirme al voto particular que hemos presentado al segundo de los accidentes, acaecido con fecha 7 de diciembre de 1983 sobre la pista del Aeropuerto de Barajas, entre las aeronaves de las Compañías Iberia y AVIACO, con el luctuoso resultado que SS. SS. conocen.

En estos votos particulares, nosotros hemos querido ceñirnos escuetamente a la naturaleza de una Comisión parlamentaria de investigación, que es este control del Ejecutivo y esta petición de responsabilidades; responsabilidades fundamentalmente administrativas.

Lamentablemente, nuestra Comisión de Investigación de las catástrofes aéreas no ha contado en este segundo accidente con un documento capital para la toma de decisiones o el análisis de responsabilidades político-administrativas. Sí ha dispuesto, y ha comentado mi compañero Bravo de Laguna, del dictamen técnico de la Comisión de Investigación de las catástrofes aéreas dentro del seno de la autoridad aeronáutica española. Tengo que suscribir las palabras que recientemente en esta Cámara, con motivo de un debate parecido para pedir una Comisión de Investigación del accidente ocurrido al avión de Iberia con destino a Bilbao, pronunció el portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (PNV) don Marcos Vizcaya, que decía que era necesario también conocer estos dictámenes o informes definitivos de las Comisiones técnicas de investigación de los accidentes aéreos. Pero yo creo que al hilo de algunos detalles que pueden ser objetivados, que pueden ser singularizados, si se evidencian estas responsabilidades administrativas.

Nosotros entendemos que toda catástrofe aérea, todo accidente de aviación es una constelación de circunstan-

cias humanas y materiales. Son circunstancias humanas las de las tripulaciones en las aeronaves; son circunstancias humanas las de los colectivos que prestan su ayuda a la navegación aeronáutica desde tierra; y son también circunstancias humanas las que tienen aquí una trascendencia político-administrativa porque son de organización. Lo que el dictamen técnico para el accidente del avión de AVIANCA llama factores contribuyentes, yo aquí lo califico de circunstancias contribuyentes. Y una de ellas, y no por menos importante en la casuística, pero sí capital para esta Cámara, si de trascendencia para objetivar y razonar la dialéctica de nuestras afirmaciones, no sólo por comisión sino por omisión es la que la Administración aeronáutica española, o el Ministerio de Transportes como titular responsable máximo a través del Gobierno, hace en la dejación del cumplimiento de determinadas garantías.

Señores, vemos la agilidad y la rapidez con que en una Capitanía General se provee una vacante en el Consejo de Ministros siguiente con el nombramiento de la máxima autoridad, ¿cómo se puede dejar al primer aeropuerto de nuestra nación, el aeropuerto de Barajas de la capital del Estado, meses y meses sin un director responsable titular del mismo?

En el mes de noviembre fecha en que el actual director del organismo autónomo «Aeropuertos Nacionales» señor De la Rasilla, fue nombrado para este cargo dejando el que tenía de director titular de Barajas, se produce la intervención de este Diputado, en fecha 11 de abril de 1984, en pregunta oral ante este Pleno al señor Ministro de Transportes, por la cual se le pedía informara por qué todavía no se había cubierto la plaza de director.

En todo sistema orgánico jerarquizado hay unos responsables que después puedan proponer a la Administración aeronáutica correspondiente o al Ministerio de Transportes aquellas normas que debe tener un aeropuerto, por ejemplo que el aeropuerto de Barajas tuviera un procedimiento de operaciones cuando funciona bajo mínimos, que no lo tiene.

La señalización correcta o incorrecta es responsabilidad directa o inmediata del director del aeropuerto, a través de su servicio de mantenimiento, de balizamiento de las pistas del aeropuerto. Que ahí había algo que fallaba, la prueba es evidente, señorías, para todos aquellos que utilizan este aeropuerto. A partir de fechas posteriores a este accidente, la iluminación del aeropuerto de Barajas en balizamiento nocturno parece auténticamente de feria, comparada a la que existía anteriormente. Entra por la vista. Y eso que entra por la vista, para un comandante de aeronave es una cláusula de garantía.

Nuestra exigencia fundamental es pedir responsabilidades, llamando la atención e incitando el celo de la Administración con una de las recomendaciones que proponemos y es que en estos puestos de capital importancia, que contribuyen fundamentalmente a aportar garantías y que si no existen son circunstancias negativas funcionan los procedimientos administrativos de ocupación de las vacantes. En la situación del transporte aéreo actualmente en España es verdaderamente impresentable

que una Administración, con la categoría del aeropuerto y el número de viajeros de entrada y salida/año en Barajas, haya mantenido el aeropuerto un mes sin director titular responsable. Aquí es donde está el punto neurálgico y la clave de toda esta cadena de responsabilidades «in situ», hacia arriba a quien afecten o hacia abajo a quien también afecten. Esto es absolutamente necesario que tenga su clasificación, y no entro en aquellas otras cuestiones que pudieran ser más achacables a deficiencias presupuestarias o cuestiones técnicas que llevarían a otra conducción del argumento totalmente diferente. Porque en estas circunstancias, estas personas, por su calidad técnica profesional, por su título de carrera, por la jerarquización y las competencias que tienen, en esas circunstancias pueden contribuir a paliar, a veces, la constelación de otras circunstancias negativas, contribuyentes a que no haya el clima necesario. Porque si muy importante es que un aeropuerto, si tiene que operar bajo mínimos, tenga toda la garantía de ayudas a la navegación, también es muy importante que la aviación comercial en España, la aviación civil tenga un clima de circunstancias, tenga un medio ambiente de relaciones que no estén fundamentalmente basadas en la desconexión, en la carencia de puestos de responsables administrativos que, siendo posible, podrían contribuir, con una participación humana y de respeto adecuada, a que no existiera esta actual crispación, este enrarecimiento que hay en la Administración aeronáutica española entre autoridades aeronáuticas y del Ministerio de Transportes, pilotos de las compañías comerciales, controladores aéreos, personal de diversa índole, etcétera, que desde luego, eso sí que es más peligroso que la niebla más densa que haya en un aeropuerto para tenerlo bajo mínimos. Estos bajos mínimos hay que despejarlos de una manera clara, rápida, urgente y contundente, porque no se puede seguir en este ambiente de enrarecimiento. Las causas de seguridad aeronáutica no las resuelven los fiscales, señor Ministro; las resuelve un tratamiento político-administrativo de esas circunstancias. No se puede tener permanentemente a los colectivos en ese clima, porque el usuario español que sube hoy a un avión tiene la sensación de ser una especie de objeto por el que nadie se preocupa, porque el colectivo que va delante, en cabina, tiene un contencioso con alguien que está en tierra o porque alguien que está en tierra tiene un contencioso con alguien de la Administración. Este no es clima, señorías, para conseguir las normas mínimas de seguridad y de prestigio que una nación como España precisa, tanto para su transporte aeronáutico como para su turismo y para su economía en general.

En último término, al pedir estas responsabilidades, junto a las competencias del sumario judicial, junto a las competencias de la comisión técnica de investigación de accidentes, me pregunto: ¿quién se está ocupando, señorías, del actual usuario de los que tenemos que usar estas compañías comerciales y, afortunadamente, todavía estamos vivos?

Es necesario que este clima de desasosiego y de intranquilidad se traslade sencillamente a corregir esas altera-

ciones y que en este sentido de lograr un sistema capital y trascendental para el transporte se dirige fundamentalmente la intencionalidad de nuestro voto particular, que hemos singularizado y personificado en que algo no ha estado funcionando bien precisamente cuando las plazas de esta responsabilidad se han mantenido vacantes.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Gracias, señor Mardones,

Por el Grupo Parlamentario de Minoría Catalana tiene la palabra el señor Ferrer Roca.

El señor FERRER ROCA: Señor Presidente, señorías, antes de iniciar la exposición de los votos particulares y recomendaciones que presenta la Minoría Catalana sobre este tema, hemos de aclarar que interesadas versiones, caracterizadas por su truculencia, han intentado confundir nuestras posiciones sobre este tema en algunos medios de comunicación con otras que nos son ajenas. Por este motivo reafirmamos que nuestras posiciones sobre esta materia son únicamente las que expondremos a continuación.

Asimismo, quisiera iniciar mis palabras afirmando que de nuestra exposición no podrá derivarse ningún alarmino sobre la seguridad del tráfico aéreo en España, que creemos en su conjunto en unas cotas viables.

Al presentar hoy en esta Cámara los votos particulares y recomendaciones que el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana expone para su aprobación, creo que es conveniente recordar que fue este Grupo el que propuso en el Pleno del 21 de diciembre de 1983 la formación de una Comisión que textualmente se denominaba Comisión de investigación de las dos catástrofes aéreas ocurridas en las inmediaciones del aeropuerto de Madrid los días 27 de noviembre y 7 de diciembre de 1983, iniciativa que recibió los votos favorables de todos los demás Grupos Parlamentarios en aquella ocasión. Lamentablemente, no ha ocurrido esto hace unos días cuando, al suscitarse la información de una Comisión de investigación a propuesta del señor Bandrés, del Grupo Mixto, Comisión que habría de investigar las causas del accidente aéreo ocurrido cerca de Bilbao, el Grupo Parlamentario Socialista se opuso a ello.

Tras esta breve referencia al origen de esta Comisión de investigación y a la necesidad de esta fórmula cuando los hechos lo requieren, aún debo referirme a dos aspectos del funcionamiento de esta Comisión de investigación, que hay que exponer con claridad en beneficio de la viabilidad de este instrumento parlamentario, que son las Comisiones de investigación.

En primer lugar, hay que lamentar que, a pesar del carácter secreto de sus investigaciones, se ha producido una continuada filtración hacia algunos medios de comunicación, con lo cual creemos se erosiona su credibilidad y su eficacia.

En segundo lugar, esta Comisión de investigación ha constatado la lentitud con que se desarrollan los trabajos de la Comisión técnica de investigación de accidentes,

que depende de la Dirección General de Aviación Civil, cuyo informe sería una ayuda importante para la Comisión parlamentaria. Para demostrar esta afirmación hay que recordar solamente que, hasta el momento, únicamente se ha elaborado el informe técnico del accidente del 27 de noviembre de 1983 y que aún está pendiente el informe del accidente del 7 de diciembre del mismo año.

Entrando ya plenamente en la presentación de los cinco votos particulares y de las tres recomendaciones que el Grupo de Minoría Catalana presenta a este Pleno, para su aprobación, debo subrayar que en su redacción hemos procurado reflejar nuestra posición en términos claros y precisos y que en ningún caso pudieran afectar a los importantes intereses económicos y sociales que representa la navegación aérea.

El primer voto particular que hemos presentado afirma textualmente: «Del análisis de las grabaciones que registran las incidencias del vuelo AVIANCA y AVIACO se desprende que es probable que existiera un error en la ruta a seguir por parte de los comandantes de ambas aeronaves».

A pesar de que existe en trámite una actuación judicial y que aún no disponemos, como acabo de decir, del informe técnico del accidente de 7 de diciembre de 1983, este Grupo Parlamentario, tras el análisis de las grabaciones de los aviones afectados y de los servicios de ayuda y control aéreo, cree que puede afirmar este extremo referido a ambos accidentes.

El segundo voto particular de Minoría Catalana recuerda que —cito textualmente— «la aviación civil posee un complejo y completo conjunto de normas que la han convertido en uno de los sistemas de transporte de mayor seguridad. La aplicación de estas normas exige una atención escrupulosa por parte de las autoridades aeronáuticas, del personal de servicio de control de tránsito aéreo y de las tripulaciones».

Aunque pueda parecer obvio, creemos conviene recordar que la seguridad aérea no es fruto de la buena o mala suerte, sino exclusivamente de la atención escrupulosa de los dos elementos que fundamentalmente intervienen en la navegación aérea: las tripulaciones y el personal de control de tránsito aéreo y, naturalmente, de las autoridades aeronáuticas que tienen la responsabilidad de su correcto funcionamiento, de acuerdo con las normas previstas internacionalmente.

El tercer voto particular que presentamos para su aprobación se refiere a la preparación y atención que exige la función del personal controlador. Decimos: «requiere que se fundamente en la responsabilidad profesional de todos los que intervienen en ella y que se estimule con una adecuada organización, disciplina y constante actualización técnica».

Es oportuno recordar que en la circular de la OACI referida a sistemas de guía y control del movimiento en la superficie, en el año 79, al tratar de la transferencia de responsabilidades entre el controlador y el piloto, señala que, «cuando la visibilidad es adecuada, la responsabilidad para evitar colisiones es una responsabilidad conjunta piloto-controlador, siendo el controlador siempre res-

ponsable de la resolución de conflictos en las intersecciones cuando se suministra servicio de tránsito aéreo. A medida que se reduce la visibilidad» —afirma OACI— «por debajo de la condición 3 dentro de la clasificación de mayor complejidad de visibilidad, dicha responsabilidad se transferirá a la dependencia del controlador».

Obviamente, señorías, las condiciones de visibilidad del aeropuerto de Barajas cuando sucedió el accidente estaban por debajo de la condición 3, que, según describe la circular de OACI, se caracteriza exactamente por una situación, que es la siguiente: «visibilidad suficiente para que el piloto mantenga su posición sobre el eje de la calle de rodaje por referencia visual, pero insuficiente para evitar colisiones con otros elementos del tránsito en la misma calle de rodaje o en las intersecciones por referencia visual, o para que el personal de las dependencias de control ejerza control sobre todo el tránsito a base de vigilancia visual». Estas son las características de la condición 4, de escasa visibilidad. Esta era previsiblemente, la condición 4 o la 5, la que existía aquel día en el aeropuerto de Barajas.

Para subrayar la importancia en la seguridad aérea del personal controlador basta recordar el informe técnico, del que ya disponemos, referido al accidente del 27 de noviembre, que, en sus recomendaciones, afirma, en el apartado d): «Reiterar e instruir a los controladores que deben seguir estrictamente las normas y procedimientos operativos reglamentados, especialmente» —se dice— «en transferencias, identificación y prestación de servicio radar a las aeronaves».

Fácilmente, señorías, creo que podemos deducir que el trabajo del personal controlador no es, en modo alguno, una actuación mecánica, burocrática, sino que requiere una gran preparación y atención.

El cuarto voto particular que presentamos afirma: «La OACI» (la Organización Internacional de Aviación Civil) «prescribe que en cada aeropuerto exista un sistema de guía y control del movimiento en la superficie para cada situación atmosférica, configuración de aeropuerto y cantidad de tráfico. Estas normas cuando se produjo el accidente en el aeropuerto de Barajas no existían, ni existen en la actualidad, y esta imprevisión o negligencia pudo influir en las causas de aquel accidente». Debo precisar que por «normas de procedimiento» se entiende unas instrucciones al personal controlador que le señalan exactamente cómo debe operar ante cada situación atmosférica. Concretamente, ante una situación de escasa o nula visibilidad, como la que se produjo en el aeropuerto de Barajas el 7 de diciembre de 1983, la norma de procedimiento que recomienda la OACI prescribe, afirma, aconseja, que no se ponga en movimiento ningún aparato mientras el que está preparado para despegar lo haya hecho. Recuerdo a SS. SS. que aquel accidente se produjo por colisión entre un avión de IBERIA que desplegaba y uno de AVIACO que se dirigía a la cabecera de la pista para despegar posteriormente.

Por último, nuestro quinto voto particular constata que «parece necesario señalar que en la época en la que se produjeron los accidentes existía entre el personal

controlador un clima de desánimo ante el grave deterioro de la organización de estos servicios».

Ese «clima de desánimo ante el grave deterioro de la organización de estos servicios» no se produjo solamente entre los meses de noviembre y diciembre de 1983, sino que es un problema antiguo, anterior a 1982, pero que durante 1983 continuó agravándose. (*El señor Presidente ocupa la Presidencia.*)

Estos son los cinco votos particulares que presentamos para su aprobación, convencidos de que reflejan las causas más relevantes que ocasionaron los dos accidentes y que proponen las previsiones necesarias para evitarlos en el futuro.

Paso ahora rápidamente a comentar las tres recomendaciones que Minoría Catalana presenta a esta sesión.

La primera recomendación se refiere a «la organización y realización de un plan de seguimiento de las condiciones de trabajo del personal controlador, cumplimiento del mismo y actualización técnica».

En algún momento de esta exposición me he referido a que el trabajo del personal controlador no es, en modo alguno, rutinario o mecánico, sino que necesita de renovados planes de seguimiento de las condiciones de trabajo, cumplimiento del mismo y actualización técnica. A la vista de los resultados, quiero decir de los accidentes, creemos que conviene un nuevo plan de estas características que se aplique con efectividad.

Nuestra segunda recomendación propone lo siguiente: «La complejidad e importancia que para la seguridad de la navegación aérea se reconoce a la actuación del Cuerpo especial de los Controladores de la Circulación Aérea aconseja se proporcione a éstos un estatuto especial, similar al que ya adoptaron otros Estados como Francia y Portugal, que conlleve una consideración específica de sus condiciones laborales, sociales y económicas».

La responsabilidad del trabajo del personal controlador ha sugerido la conveniencia a otros países europeos de proporcionar a estos trabajadores un estatuto especial. Creemos que también el Estado español debe adoptar esta fórmula.

Y, finalmente, la tercera recomendación que proponemos es la siguiente: «La estricta aplicación de las instrucciones de OACI, particularmente las que se refieren al "Sistema de Guía y Control del movimiento en la superficie", que exige que el personal controlador posea unas normas de procedimiento para cada una de las situaciones». La conveniencia de cumplimentar también lo que expone esta recomendación es evidente. Ya me ha referido con anterioridad a su importancia.

Por último, hemos de señalar que no nos corresponde ni sería lícito deducir de toda nuestra exposición ni de la descripción de este problema responsabilidad política de ninguna clase. En todo caso, cada autoridad aeronáutica valorará en qué medida los hechos ocurridos ayudan o no a su continuidad en el ejercicio de sus funciones.

Hasta aquí nuestra exposición referida a las causas que motivaron los dos accidentes aéreos que hemos investigado, causas que deben evitarse para que jamás se repitan. Porque, señorías, este no es un problema de votos,

sino de responsabilidad y de seguridad. Esto es, al menos, lo que creemos en el Grupo de la Minoría Catalana.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ferrer.

El señor Abejón tiene la palabra para turno en contra de estos dos votos particulares, por un tiempo de diez minutos.

El señor ABEJON ADAMEZ: Señor Presidente, señorías, muy brevemente voy a tratar de responder a los tres votos particulares que SS. SS., Bravo de Laguna, Mardones y Ferrer, han presentado.

En cuanto a la intervención del señor Bravo de Laguna, no puedo por menos de hacer unos comentarios previos de contestación a sus alusiones, y es que, evidentemente, cada uno respira por las heridas que tiene y que le sangran, y al señor Bravo de Laguna parece que le sangra el incidente de nuestro compañero Jaime Blanco y le sangra el incidente o desgraciado «affaire» de la colza. Me parece que esos son los motivos que le llevan a hacer un voto particular que resulta absolutamente desproporcionado con el informe de la Ponencia, que carece de justificación en absoluto y que, vuelvo a insistir, o es una vieja herida que le duele o es una nueva carencia que le acerca a otros horizontes de la Cámara; no sé muy bien por dónde va...

El señor PRESIDENTE: Señor Abejón, entre en la cuestión.

El señor ABEJON ADAMEZ: Sí, señor Presidente.

En cuanto a que nosotros queremos despachar el asunto de forma rápida y con alusiones al patriotismo, nada de eso, señor Bravo de Laguna. Lo que nos gustaría es que la oposición, la que representa su Grupo y la que representan otros Grupos, fuera más seria, más coherente y más documentada en sus trabajos. Porque, señor Bravo de Laguna, lo que no se puede decir es que sus intervenciones no perjudican al turismo; eso se lo cuenta usted a sus electores canarios, que le digan qué opinan de sus intervenciones.

En cuanto a lo que dice de que nuestra alusión y comentarios a la OACI, etcétera, son cortinas de humo, es evidente. Como S. S. no se ha tomado la molestia de leer el documento, como S. S. no se ha tomado la molestia de ir a los trabajos de la Ponencia y de la Comisión, le parecen músicas celestiales todas las cosas que decimos y no tiene el conocimiento suficiente y pertinente para entender siquiera el informe 1/85.

El informe 1/85, de la Comisión de Accidentes de la Dirección General de Aviación Civil, habla de una causa principal y de unos factores contribuyentes. Pues bien, señor Bravo de Laguna, «factor contribuyente», en el lenguaje técnico de la Comisión de Encuestas de Aviación Civil, que se regula por el anexo 13 de la OACI y por el Decreto español que recoge los procedimientos, se refiere no a las causas que, desde un punto de vista penal, administrativo, técnico y político, hayan podido ser determi-

nantes del accidente, sino a posibles mejoras o a posibles cambios de procedimientos.

Si, por ejemplo, el procedimiento que se hubiera seguido en el caso de AVIANCA hubiera sido una aproximación radar-precisión y el seguimiento se hubiera hecho con vectores-radar, evidentemente hubiera sido pertinente la fraseología y la técnica correspondiente de avisar al piloto de que había terminado el proceso de aproximación, etcétera. Por eso, el documento dice que, como factor contribuyente, el que no se haya utilizado esa técnica, ha sido contribuyente —valga la redundancia—, pero lo dice como una posible mejora, como un posible cambio futuro, no tiene nada que ver con la situación actual.

A ese respecto se aplicó por los controladores, y se aplicó por el sistema de control de la circulación aérea, los procedimientos actuales, los procedimientos que conocen las tripulaciones, los procedimientos que están recogidos en las cartas, etcétera.

No puedo por menos de resistir la tentación de leer a SS. SS. la carta que el Jefe del Departamento administrativo de Aeronáutica Civil de Bogotá (Colombia) ha dirigido al Subdirector General de Aviación Civil, en la que le muestra su conformidad y su satisfacción por el modo cómo se realizó la investigación y por cómo ha sido tratado el tema en España.

Para no leerles todos los puntos, doy lectura únicamente a los más importantes. «Le agradezco al director la comprensión y colaboración en la averiguación de este incidente, el cual ha sido investigado de manera clara y exhaustiva. Considero que la forma profesional como se ha llevado la investigación conduce a unir más las relaciones aeronáuticas de los dos países.»

Seguidamente paso a comentar el voto particular del señor Mardones, que, la verdad, confieso que creo que se ha dejado arrastrar por su entusiasmo parlamentario y por su solidaridad de grupo con el señor Bravo de Laguna, más que por la coherencia del contenido de su propio voto particular.

En su voto particular hace única y exclusivamente la alusión de que no estaba nombrado el director del aeropuerto de Barajas en la fecha del accidente y que en lo sucesivo se sea más ágil en el nombramiento de estos directores.

No puedo por menos de recordarle al señor Mardones, porque él lo sabe muy bien, que hacía muy pocos días que el anterior Director del aeropuerto había sido nombrado Director General del organismo autónomo Aeropuertos Nacionales y que en esos momentos estaba cubierta la plaza interinamente por otro profesional competente que luego ha sido nombrado titular de la misma Dirección. En una organización administrativa, el pensar que en un momento dado el que el cargo de un directivo sea cubierto interinamente puede tener alguna relación o alguna concomitancia con posibles desgracias o accidentes, evidentemente es un caso de lógica extraña que nosotros no podemos, por supuesto, admitir.

No entro en otras consideraciones sobre los argumentos de S. S. porque, en cierto modo, han sido concordantes, y vuelvo a decir que debe ser por solidaridad de

Grupo con los del señor Bravo de Laguna y no merecen mayor comentario.

Si quisiera centrarme en los argumentos del señor Ferrer. En primer lugar, agradecerle dos cosas: una, su afirmación, clara y taxativa, de que la seguridad en el espacio aéreo español cubre unos mínimos aceptables, viables, creo que ha dicho exactamente, y otra, decir que no se deducen inmediatamente unas responsabilidades políticas de los resultados de nuestra Comisión, aunque ha hecho una cierta alusión a la conciencia de cada cual, que me imagino que es una cláusula de estilo muy aceptable.

En cuanto a otro comentario, el de las filtraciones de prensa, lo que es obvio es que el Grupo Socialista, en el trabajo de esta Comisión, ha sido de una escrupulosidad, de una discreción y de una prudencia a la que nadie podrá poner tacha y que si ha habido filtraciones, desde luego no han tenido origen en nuestro Grupo Parlamentario.

En cuanto a lo de la lentitud del informe, lo único que le rogaría a S. S., el Diputado de Minoría Catalana, señor Ferrer, es que compare otros tiempos de la Administración española y compare lo que sucede en otras Administraciones aeronáuticas de otros países y verá que los tiempos en que se están produciendo los informes ahora no sólo no son mayores, sino que son menores que en esos casos y, de cualquier modo, obedecen a la metodología, a los procedimientos y a los ritmos que la seriedad y el rigor de estas investigaciones merecen y que, en todo caso, están de acuerdo, como he señalado antes, con el Anexo 13 de la OACI.

Sin más dilaciones, y para obedecer al requerimiento del señor Presidente de que sea breve, voy a referirme a los votos particulares y a las recomendaciones de su Grupo Parlamentario, señor Ferrer. Para ser sintético y no pasar revista a todos ellos, voy a decir que, a mi modo de ver, se centran en tres cosas: en la atribución de responsabilidades a los profesionales de la Aviación civil, concretamente a los pilotos de los dos vuelos, y al clima de desánimo y de intranquilidad de los controladores; en unas declaraciones sobre la necesidad de ser concordes, ser coordinados y ser rigurosos, que me parecen tautológicas, y en unas alusiones a la mejora de condiciones de trabajo de los controladores y, finalmente, en la circular famosa de la OACI, que no sé por qué se ha convertido en protagonista de esta sesión.

Muy brevemente, voy a referirme a los tres puntos anteriores. Mire usted, señor Ferrer, hay una cosa que ha sido evidente para la Comisión de investigación, y es que no podíamos entrar ni en una consideración pormenorizada y detallada de las cuestiones técnicas y operativas, porque eso era de otro ámbito, aunque no hemos renunciado a enterarnos de cómo habían sucedido las cosas y a recibir las informaciones pertinentes para poder emitir juicio rectamente, ni entrar, bajo ningún concepto, en el terreno, que sería propio de los tribunales, de atribuir culpabilidades o responsabilidades de tipo penal. Así, aunque bien pudiera ser que de la parte expositiva de nuestro informe se dedujera que las tripulaciones de los

vuelos involucrados en el accidente, de AVIANCA y de AVIACO, fueran directamente responsables de los sucesos, nos hemos librado muy bien de manifestarlo en nuestras conclusiones, porque entendíamos que la misión de la Comisión, y entendemos que la de este Pleno, es buscar responsabilidades políticas, como muy bien decía el señor Bravo de Laguna, y hacer atribución de las mismas, pero no suplantar a los tribunales.

A mí me parecería un intento por parte de esta Cámara de constituirse en un tribunal político, por no decir otra cosa, si atribuyéramos responsabilidades a los pilotos o a los controladores. Únicamente estamos aquí para decir si ha habido responsabilidades de indole política o administrativa o no las ha habido. Por tanto, aun reconociendo la posible justificación y la posible razón de su afirmación, que probablemente sea cierta y que me parece muy razonable que usted la sostenga y, también, me parece razonable que un Grupo Parlamentario, bajo su responsabilidad, haga la afirmación, porque se desprende del informe, aun reconociéndolo, me parecería peligroso, me parecería un principio que habría que evitar el que el Pleno de la Cámara, aun cargado de razón, pudiera atribuir esas responsabilidades, y no ya sólo por un respeto a no invadir las atribuciones propias del Poder Judicial, no ya sólo por eso, sino por una razón mucho más profunda, y es porque la propia mecánica procesal, y SS. SS. perdonarán a este Diputado, legislador, pero no jurista de profesión, estas reflexiones, digo, porque la mecánica procesal de una Comisión de investigación política no ofrece las garantías y las seguridades de tipo penal que ofrecen los Tribunales, mientras que es perfectamente lícito que con sus procedimientos de encuesta y dialéctico emita si hay responsabilidades políticas o no.

Sobre la otra cuestión de la recomendación de mejores condiciones de trabajo, de mejores métodos de selección, etcétera, del personal controlador, el señor Ferrer me reconocerá que coincide prácticamente con la recomendación sexta del propio informe, ya que él insistió en lo mismo en los trabajos de Ponencia y Comisión y está prácticamente recogido.

El señor PRESIDENTE: Le ruego que vaya terminando.

El señor ABEJON ADAMEZ: Sí, señor Presidente, unos breves instantes para terminar.

Por lo que se refiere al tema de la circular famosa de la OACI, creo inevitablemente necesario repetirme. Se trata de una circular producto de un trabajo de expertos; no se trata de una norma o de una recomendación; no está aprobada por la OACI; no está reconocida ni aceptada por los estados signatarios; es el fruto de un grupo de trabajo de técnicos. Por otro lado, está obsoleta y no se ha puesto en práctica en ningún sitio y lo único que sucede es que si la estamos elevando aquí a una categoría extraordinaria, puede producirse una confusión gravísima. Su señoría, en este tema, y otras señorías que le han precedido en el uso de la palabra y que han hecho un recurso al mismo argumento están cayendo en el mismo

error de una persona no versada en las lides parlamentarias —en las que todas SS. SS. son maestros y yo un puro aprendiz— que confundiera una ley aprobada por los Plenos de esta Cámara y del Senado no con una proposición de ley de un Grupo Parlamentario o con un proyecto del Gobierno, sino con un mero borrador propuesto por un grupo de técnicos para tratar algún problema de la vida nacional que requeriría a juicio de ellos una ley. Me parece muy peligroso. Me parece que puede confundir a la opinión pública.

Por tanto, resumiendo, señor Ferrer, no podemos tampoco aceptar su voto particular, aunque entendemos que, por lo que se refiere a la recomendación general, está incorporada en el texto, aunque reconocemos que en la afirmación que hace sobre posibles responsabilidades, tal vez le quepa la razón, pero no creemos que esta Cámara deba pronunciarse, y porque en el tema de la famosa circular creemos que S. S. ha sido mal informado.

Muchas gracias, señor Presidente, por su indulgencia con este portavoz.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Abejón. Tiene la palabra para réplica el Grupo Centrista. ¿Se van a repartir los tiempos? (*Asentimiento.*) En ese caso, son dos minutos y medio cada uno. Tiene la palabra el señor Bravo de Laguna.

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: Gracias, señor Presidente. El señor Abejón ha dicho que él es un modesto aprendiz de parlamentario, pero yo creo que no, que es un hábil parlamentario, en la misma línea de habilidad con que normalmente suelen subir a la tribuna los portavoces socialistas, que es tratar otra cuestión, a ver si nos enredamos en una discusión distinta a la que nos ocupa. Por eso sacaba lo de las heridas y lo de las referencias para ver si yo me enredaba en ese terreno.

Estamos hablando del accidente de AVIANCA y a usted lo que le ha molestado, señor Abejón, es que el informe técnico del propio Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones sea incluso más duro que las propuestas que ustedes hacen, como Grupo Parlamentario Socialista.

Usted me dice que yo no entiendo de estas cosas y que mi intervención no está seria y documentadamente basada; a ocho años de parlamentario me remito.

En cualquier caso, usted afirma que los factores contribuyentes del accidente no son factores contribuyentes. Supongo que tampoco las conclusiones serán conclusiones, sino que serán otra cosa. Pero como yo soy un modesto Diputado que no entiendo de estas cosas, leo conclusiones del accidente y veo, por ejemplo, que el controlador de ruta transfirió la aeronave en lugar y hora distintos de lo acordado. Otro punto, que el controlador de aproximación, al efectuar la transferencia de tráfico, no dio referencia de la posición precisa ni a la torre de control ni a la aeronave. Otro punto, que el controlador de aproximación transfirió de la torre a la aeronave sin haber recibido confirmación de la tripulación de que habían interceptado alguna ayuda para la aproximación o

que tenían referencia visual. Otro punto, que el controlador de aproximación no mantuvo la debida vigilancia de radar, al no haber comunicado la aeronave: servicio de radar terminado. Otro punto, que la fraseología y los procedimientos de comunicación empleados, tanto por los controladores como por la tripulación, no se ajustaron a los recomendados por la OACI.

En definitiva, lo que subyace en nuestro planteamiento —y yo creo que en toda la Cámara—, independientemente del enfoque que ahora se dé a los votos, es si con un adecuado servicio de control de vuelo, con una vigilancia de ese radar, con una disposición técnica mejor de los servicios de tierra se hubiera o no podido evitar el accidente de AVIANCA.

Yo creo, y los acontecimientos posteriores nos van dando la razón, porque hay un conflicto permanente entre el Ministerio de Transportes y los controladores, etcétera, que hay una desorganización en los servicios y un desánimo en los controladores, que no sé a quién es imputable, pero yo digo que políticamente es responsable el señor Ministro, y lo hago en la misma línea en que ustedes exigían anteriormente responsabilidades políticas. Y no me diga que son viejas heridas, son temas parlamentarios, y los precedentes algo cuentan en la vida parlamentaria.

Estoy convencido, señor Abejón, de que si usted estuviera en la oposición en lugar de estar en el Gobierno, estaría diciendo no estas cosas que yo digo, sino otras mucho más duras, como solían hacerlo ustedes.

La cuestión está en esto: hay una desorganización de los servicios que constituye un factor contribuyente del accidente. Yo mismo he reconocido que la causa fundamental fue, según los informes técnicos, un fallo humano, de acuerdo, pero ese fallo humano pudo haber sido corregido, porque si cada vez que un comandante o una tripulación cometen un fallo humano y hay un accidente, ¿para qué sirven los servicios de tierra? Aquí se demuestra que ha habido fallos de los servicios de tierra y el señor Ministro es el responsable político de ellos, aunque yo ya sé que no maneja directamente los controles, pero les he puesto ejemplos de que la responsabilidad política corresponde a quien corresponde.

Ha sido una casualidad, una mala fortuna, una desgracia, ¡qué le vamos a hacer!, pero él es el responsable político, como lo es el Director General de Aviación Civil, etcétera, y mientras la Aviación Civil continúe en sus manos y se sigan produciendo accidentes, nosotros tendremos el legítimo derecho de pedir al Grupo mayoritario que le sustituya por otra persona, de su Partido, por supuesto, pero que le sustituya, porque ese aspecto concreto de la Administración no está funcionando adecuadamente. Y esto es lo que alarma a los electores. No van a conseguir enfrentarme con ningún tipo de elector, porque la alarma que se ha producido en los sectores críticos no ha sido como consecuencia de mis palabras. No vaya a tener ahora la culpa del accidente la oposición. La alarma que se ha producido en los sectores turísticos y económicos se produce como consecuencia de tres gravísimos accidentes, dos de los cuales estamos examinando

aquí y en dos de los cuales ustedes dicen que no hay ningún responsable, que todo funcionó perfectamente y que la culpa fue únicamente de los muertos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Bravo de Laguna.

Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Presidente. Con la venia, voy a responder en este segundo turno a lo que me ha dicho el señor Abejón.

Yo puedo comprender, no sé si por una mal entendida cortesía parlamentaria, que se haya referido conjuntamente a los argumentos expuestos por mi compañero de Grupo, señor Bravo de Laguna, y por mí mismo, aunque no entiendo que no merezcan un análisis en la réplica. No voy a hacer de esto cuestión primordial, pero no me deja otro terreno. Señor Abejón, usted dice que nuestros votos particulares son desproporcionados con respecto al informe de la Ponencia y la verdad es que cualquier voto particular que se haga al informe de la Ponencia es desproporcionado. No nos pida usted que hagamos un voto de felicitación a la propia administración aeronáutica española, porque eso sí que hubiera sido verdaderamente desproporcionado.

En el accidente de 7 de diciembre la Ponencia solamente da dos conclusiones y la segunda de ellas es que tampoco se advierte motivo alguno para atribuir responsabilidades a las autoridades aeronáuticas en torno a este accidente. Y punto final. Naturalmente, cualquier voto particular, cualquier adición, sale desproporcionada, porque es tal la reducción a cero infinito de este informe que cualquier punto que se ponga en el mismo resulta desproporcionado. Lo que yo plantearía es si realmente, ante la opinión pública, no es desproporcionado hacia abajo el dictamen que se ha dado con el mínimo de seriedad con que todos tratamos en esta Cámara estos problemas, a fin de que los dictámenes de la misma tengan fundamento y sean acordes con la realidad y gravedad de los hechos.

Lo que yo he pretendido con estos votos particulares presentados al segundo accidente, igual que al primero —y no por una cuestión de entusiasmo parlamentario, como usted me decía—, es afirmar que no deseo este problema, señor Abejón, lo digo con toda sinceridad; me habría gustado, en cuanto a este tema de catástrofes aéreas, en mi «currículum» de intervenciones en la Cámara, no haber tenido oportunidad de intervenir, porque hubiera sido señal de que no habrían ocurrido los accidentes. Estos temas me resultan tremendamente desagradables precisamente por las circunstancias que concurren, y creo que sería mejor hablar de otras cuestiones de las que el legislador debe ocuparse ordinariamente. Si vengo a hablar de estos temas es únicamente por una responsabilidad hacia el ciudadano, que espera un pronunciamiento de esta Cámara, aunque sea con su voz testimonial, para excitar, incitar y estimular el celo de la Administración a poner en su área de responsabilidades

todas las causas coadyuvantes que aminoren o absorban, por su sistema de organización o de racionalización, cualquier error posible de las tripulaciones de las aeronaves.

Finalmente, con mi voto particular, yo he querido poner un botón de muestra de algo que pudiera estar ocurriendo con mayor generalidad en la administración aeronáutica española, que viene a evidenciar que se está produciendo una baja de calidad en los servicios, que se está produciendo una degradación, porque si no hay un responsable en la fila de mandos, mal puede ocurrir que en todas las restantes circunstancias se pueda funcionar a la perfección.

Derroten ustedes, señores de la mayoría, estos votos particulares, pero, por favor, arreglen el problema.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Mardones.

Tiene la palabra el señor Ferrer, por cinco minutos.

El señor FERRER ROCA: Señor Presidente, señorías, brevemente, para replicar algunas de las afirmaciones que ha expuesto el señor Abejón.

Sobre el tema de las filtraciones a los medios de comunicación a los que me he referido, este Grupo Parlamentario lo ha hecho con la intención natural de ayudar a la fiabilidad, al funcionamiento y a la utilidad de las Comisiones de Investigación y, en último extremo, de los temas que tratan las Comisiones de Investigación, porque a mí me parecería un error imperdonable dejar de lado y acostumbrarme —por así decirlo— a ese vicio parlamentario, o de algunos parlamentos, que significa las filtraciones, allí donde no debe haberlas. O sea, que aunque sea reiterar un tema, que estoy de acuerdo con él en que es marginal respecto al problema central, creo que sí vale la pena referirse a él.

Sobre la lentitud en la elaboración del informe de la Comisión técnica, usted me aconseja que compare con otros tiempos; yo no quiero comparar con otros tiempos, creo que usted tampoco debería hacerlo. En fin, yo le he dicho, y vuelvo a afirmarle, que hay lentitud por parte de esta Comisión, referido no a otros tiempos, sino a la rapidez que es exigible en un marco democrático, sencillamente.

La Comisión de Investigación (esta Cámara seguramente ya tiene conciencia de ello, pero es bueno quizá subrayarlo) es una Comisión que ha trabajado; el Presidente de esta Comisión ha dicho que se ha reunido en veinticinco ocasiones. A lo largo de los trabajos y de los meses hemos llegado a conclusiones y, por tanto, a este Grupo Parlamentario le parecería erróneo acabar elaborando y exponiendo en esta Cámara una serie de vaguedades.

Nuestros votos particulares y nuestras recomendaciones tienen una preocupación: la seguridad aérea en España. O sea, que hemos procurado expresamente, con intención, ser muy concretos y evitar las vaguedades. Por eso en alguna ocasión, como por ejemplo en el primer voto particular, nos hemos referido a una conclusión que creo que comparte toda la Comisión, más o menos expre-

sada, y es el error en que incurrieron previsiblemente, y así está redactado nuestro voto particular cuando se dice exactamente que es probable que existiera un error en la ruta a seguir por parte de los comandantes. Es una aproximación al análisis final que, estoy de acuerdo con él, se acabará haciendo naturalmente por la vía judicial. Pero es una aproximación que esta Comisión, si ha llegado a ella, tiene la obligación de decirlo en esta Cámara.

Yo no he atribuido en ningún momento responsabilidades a los profesionales que trabajan en este sector. Muy al contrario, si el señor Abejón relee nuestros votos particulares y recomendaciones observará que nuestra preocupación precisamente es la de dar mayores medios, unas condiciones de trabajo mejores para que se desarrolle con más precisión el trabajo de controladores o de las tripulaciones. O sea, que en ningún momento he atribuido responsabilidades a los profesionales, sino que sistemáticamente hemos insistido —e insistimos— en la necesidad de un plan de seguimiento y actualización de sus conocimientos, de analizar en profundidad su situación económica, social y, en conjunto, técnica, y esto analizarlo no con vaguedades, sino que se transforme en un plan, que haya un programa de seguimiento.

La circular de la OACI recomienda, efectivamente, señor Abejón, lo que han de ser pautas a seguir por parte de los controladores en los aeropuertos, en el sentido de que tengan normas de procedimiento. Esto no tiene fuerza obligatoria, pero es aconsejable, y si S. S. ha leído y conoce naturalmente estas instrucciones, sabe cuán bien nos hubiesen venido si en España se hubiesen aplicado ya.

Por último, simplemente volver a insistir en que por encima de cualquier otra consideración, a este Grupo Parlamentario le interesa la seguridad, y como le interesa la seguridad en el espacio aéreo español, hemos insistido y continuaremos insistiendo, si cabe, en las condiciones de trabajo en que se desarrollan tripulaciones y controladores.

Nada más. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ferrer.

El señor Abejón tiene la palabra por cinco minutos para replicar.

El señor ABEJON ADAMEZ: Señor Presidente, señorías, me subo a esta tribuna, espero que por última vez, para hablar de este tema y procuraré seguir las indicaciones del Presidente de ser muy breve y muy conciso.

En cuanto a los comentarios del señor Bravo de Laguna, no vamos a volver a entrar en la polémica de quién es más hábil o quién sufre más por sus viejas heridas, porque yo creo que ha quedado ya claro.

Lo que a mí me gustaría es que, dado lo delicado del asunto, no hiciéramos citas parciales. Por ejemplo, el señor Bravo se ha saltado la que es absolutamente contradictoria con su voto particular, la que dice que las ayudas a la navegación y aproximación funcionaban correctamente, de acuerdo con las comprobaciones realizadas. Esa se la ha saltado. Pero no vamos a entrar en ese tema,

porque quiero hacer una contestación conjunta a los señores Mardones y Bravo de Laguna.

Sus señorías han hecho unos votos desproporcionados en cuanto al contenido del informe y al contenido de las investigaciones, y han sido desproporcionados por muchas razones. Una de ellas, porque tal vez desde el principio no han tenido el tiempo, o la oportunidad o las posibilidades materiales de trabajar intensamente en la Comisión y, por tanto, sus juicios son claramente partidarios. Y me parece legítimo, absolutamente legítimo que un Grupo Político, un Grupo Parlamentario de esta Cámara venga y diga: «Estamos en contra del Gobierno Socialista, estamos en contra del Ministro de tal ramo y creemos que la política que lleva es equivocada por tal, por tal y por cual cosa». Me parece absolutamente legítimo. Lo que me parece que enturbia un poco la comprensión de los señores Diputados que no han participado en los trabajos de una Comisión de Investigación, y oscurece el entendimiento que los medios de comunicación y la opinión pública perciben de lo que es una Comisión de Investigación, es el que no se haya trabajado en la Comisión de Investigación, el que no se tenga pleno conocimiento de lo que allí se ha discutido y se ha dilucidado, y luego se haga pasar como resultado de las investigaciones lo que es fruto de un legítimo «apriorismo» político o de un legítimo juicio de valor global.

Perfecto, sus votos particulares me parecen correctos como juicios políticos; me parecen absolutamente desproporcionados si se piensa que hay alguna relación de causa-efecto entre los trabajos de la Comisión y las conclusiones de SS. SS. Por lo demás, correcto. Y sus argumentaciones, señor Bravo de Laguna, al caso colza o a otros casos, abonan un poco mi tesis de que se trata de ese juicio político. No quiero insistir más en el tema.

Desde luego, en el caso del señor Mardones, al que me unen una vieja amistad y simpatía, que no me impide, como Aristóteles respecto a Platón, decirle que le amo mucho a él, pero amo más a la verdad (*Risas.*), tengo que decirle que le ruego disculpe lo que posiblemente haya habido de descortesía parlamentaria, llevado por mi ardor dialéctico, en el desprecio que usted haya podido percibir en mis palabras, que no ha habido tal; y decirle también que hay desproporción entre lo que usted afirma en su voto particular —y es una simple cuestión de unos nombramientos que no estaban hechos en el momento— y una descalificación global.

Por último, unas brevísimas reflexiones sobre la intervención del señor Ferrer. De acuerdo completamente con el tema de las filtraciones, señor Ferrer, de acuerdo con todas las demás consideraciones que ha hecho S. S., pero quiero hacerle dos observaciones: le reto públicamente, señor Ferrer, ante la opinión pública y ante los señores parlamentarios, a que lea el informe de la Ponencia y de la Comisión —en el que usted ha trabajado muy activamente y ha participado muy vivamente— y los votos particulares que usted ha presentado y que aplique la calificación de vaguedad en el sentido que merezca. No quiero hacer más comentarios ni más juicios.

Volviendo a insistir en los puntos de su voto particular

y su recomendación, insisto, de la lectura de su voto particular —que me parece muy bien sostenido por un Grupo Parlamentario, me parece perfecto—, veo peligroso que la Cámara, el Congreso de los Diputados de España, después de una encuesta de tipo político, con un procedimiento de encuesta tipo parlamentario, atribuya responsabilidades a ningún colectivo profesional o a ninguna persona en concreto. Es muy posible... (*El señor Roca hace gestos dirigiéndose al orador.*) Señor Roca, participe usted de las encuestas y de las comisiones y no haga tantos gestos y tantas alusiones. (*Rumores.*)

El señor PRESIDENTE: Señor Abejón, continúe.

El señor ABEJON ADAMEZ: Gracias, señor Presidente. Pido disculpas al señor Roca.

Decía que no pienso que ustedes en su voto particular hagan esa atribución explícita, pero es muy probable que si mañana los pilotos de líneas aéreas de España y los controladores aéreos de España leyeran que esta Cámara había aprobado el voto particular de Minoría Catalana y lo había hecho suyo, entendieran que había un juicio político descalificatorio. Probablemente no fuera esa su intención y me parece correcta su buena voluntad, pero objetivamente podría darse ese problema.

En cuanto al tema reiterativo de la circular, ya me aburre hablar de ella, no voy a insistir en el tema de la circular. Creo que la lectura de las actas de esta sesión dará clara distinción entre lo que es un trabajo técnico de expertos y lo que es una recomendación de una organización internacional, y huelga que abundemos en la cuestión.

Por último, y para terminar esta intervención, insistir en la reflexión inicial de que tanto los intereses económicos, turísticos, de todo tipo, como la propia seguridad, pueden conseguirse mucho mejor en un clima de tranquilidad, de sosiego y de vivo debate sobre las cuestiones en concreto y no tratando de darle vueltas o de sacarles punta partidista a los temas.

Señor Presidente, señorías, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Abejón.

¿Grupos Parlamentarios que quieren fijar posiciones? (*Pausa.*)

El señor Fernández Inguanzo tiene la palabra, por el Grupo Mixto.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Señoría, los Diputados comunistas del Grupo Mixto... (*Murmillos.*)

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

El señor FERNANDEZ INGUANZO: ... estamos de acuerdo en lo sustancial con los documentos que constituyen el dictamen de la Comisión y, en consecuencia, lo vamos a votar favorablemente.

Fijada nuestra posición, creemos necesario acompañar a la misma de alguna explicación que demuestre que

nuestra actitud no ha sido en ningún momento expresión de un comportamiento gratuito o una valoración basada en el desconocimiento o la despreocupación por las tareas que ha realizado la Comisión, sino justamente lo contrario, en nuestra opinión. Si bien es cierto que nuestra incorporación a la Ponencia fue tardía por razones obvias, desde el momento en que aquélla se produjo y siempre en la medida de nuestras posibilidades, nuestra actitud estuvo en todo momento motivada por la necesidad de que al final existiese el acuerdo más amplio posible que permitiese a todos dar el voto favorable a los documentos elaborados por la Comisión para que, de una manera inmediata, fuesen llevados a la práctica por la Administración, ya que es de sentido común para nosotros que no puede existir una verdad para la Cámara legislativa y otra para la Administración.

Si de algo, a juicio de los comunistas, se trataba prioritariamente, era de esclarecer los factores que produjeron los fatales desenlaces que hoy consideramos. Las tareas de investigación que hemos desarrollado no podían dirigirse, pues, a cargar la responsabilidad a este Gobierno o a una persona simple y llanamente, ni tampoco a caer en la especulación, dejándonos arrastrar al campo de las hipótesis no avaladas claramente por informaciones solventes. Estos aspectos han determinado en gran medida el apoyo de ciertas resoluciones o ciertas recomendaciones, pero nunca han determinado nuestra posición con relación al accidente. Nosotros creíamos desde un principio que era necesario indagar a fondo sobre el hecho de que se produjesen los accidentes, agravándose, sin duda, por el comportamiento que ante los mismos tuvieron los órganos administrativos, lo que permitiría concluir sobre la existencia o no de una responsabilidad política que las Cortes Generales pudieran exigir.

Sinceramente y después de un análisis completo, después de analizados mucho todos los elementos que hemos tenido a nuestro alcance, después de un trabajo crítico en la Comisión, no hemos descubierto responsabilidad directa en la Administración, y si existiese inducida, dado como se desarrollaron los accidentes y los elementos en juego, llegaríamos a la conclusión de que la responsabilidad radicaría en no haber impuesto un ritmo más acelerado a la corrección de viejas insuficiencias en el tráfico aéreo de nuestro país.

Nuestra posición es una opinión comprometida y favorable a los trabajos que se han venido realizando y que permitieron que hiciéramos en los trámites precedentes recomendaciones y observaciones que en buena parte han sido recogidas en las conclusiones finales y que, a nuestro juicio, son expresión del reconocimiento de que todo no funcionó a la perfección y que es necesario y urgente adoptar medidas para modificar ciertas estructuras y elevar el nivel de seguridad de nuestros aeropuertos. Este es precisamente el fundamento de las recomendaciones y ha sido la razón fundamental por la que nosotros no presentamos un voto particular que teníamos preparado hasta el último momento, en que nos han interpretado nuestros sentimientos en las recomendaciones que han sido hechas.

Comprenderán igualmente, señor Presidente, señoras y señores Diputados, el sentido general de nuestras propuestas. En primer lugar, en cuanto al funcionamiento de la Comisión, para nosotros estaba claro que había que dejar a salvo el papel institucional de las comisiones parlamentarias de investigación, y yo creo que esto ha quedado claro en el documento que hemos presentado.

Yendo ahora a los aspectos más directamente relacionados... (*Rumores.*)

El señor PRESIDENTE: Por favor, señor Abascal, guarde silencio. Continúe, señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Pasaré a considerar los aspectos que hemos tenido ocasión de destacar sucesivamente, para después referirme globalmente a las conclusiones alcanzadas.

Nosotros pensamos que, acerca del accidente de AVIANCA, se produjeron una serie de factores que han podido ayudar, de un modo o de otro, a su producción. Esta impresión viene suscitada, como ya se dice aquí, por la lectura del informe de la Comisión Técnica acerca de este accidente, del que a nuestro juicio podría extraerse claramente que se habían dado cita una excesiva acumulación de errores y que la no utilización al máximo del control ATP y de sus posibilidades de ayuda a la aviación pudieran haber contribuido, lo cual no nos puede llevar a la conclusión de que ha sido el factor determinante, ni mucho menos. ¿Por qué? Este último elemento nunca creímos, repito, que fuese un factor desencadenante del accidente. El control actuó de conformidad con las normas vigentes. Si permite establecer dudas acerca de si un empleo más adecuado de sus medios hubiese podido conducir a la evitación de esta catástrofe; pero ello entra, repito, en el campo de la especulación, en la que nosotros anunciamos que no queríamos entrar.

Debido a las consideraciones anteriores, nosotros propusimos que la Ponencia y la Comisión introdujesen en sus conclusiones la necesidad de incorporar todas las mejoras posibles en los equipos técnicos de ayuda a la navegación aérea, debiendo garantizarse, asimismo, su correcto y eficaz mantenimiento, así como el de las habituales ayudas. Esta propuesta recogida, a nuestro juicio, redundará en una mayor seguridad tanto en el presente como en el futuro para usuarios y trabajadores del sector.

El señor PRESIDENTE: Le ruego que vaya terminando, señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Termino, señor Presidente.

También hemos propuesto que en las conclusiones se introdujesen las recomendaciones formuladas en el informe de la Comisión técnica del accidente del 27 de noviembre, porque en su asunción por el Ministerio de Transporte se lograrán igualmente cotas de seguridad más elevadas en la navegación aérea. No consideramos necesario explicar una por una cuáles son dichas reco-

mendaciones de la Comisión técnica. Yo las he visto reflejadas en muchos de los votos particulares que se han presentado aquí. Lo importante es que las mismas se han incorporado al dictamen de la Comisión y que el significado de las mismas garantiza el logro de estas cotas mayores de seguridad.

Esta mayor seguridad consideramos que va a venir dada, en cierta medida, desde el momento en que todas las comunicaciones utilicen la fraseología recomendada por la Organización de Aviación Civil, prescindiéndose de términos ambiguos tanto en posición como en altitudes o niveles. Vendrá dada desde el momento en que se instruya a la tripulación en técnicas y conocimiento de normas operativas; en el cumplimiento de la comprobación entre altitudes de seguridad; en la necesidad de apoyarse en las ayudas radioeléctricas y terrestres para fijar su posición y no en los sistemas autónomos de las aeronaves; en la instrucción también a los controladores para que exijan las normas previstas, especialmente en transferencias, identificación y prestación de servicios de radar a las aeronaves; en la utilización de los medios precisos y las acciones a tomar en supuestos de alarma; en el establecimiento de un método por la Administración para la comprobación del seguimiento real de las recomendaciones aludidas. Estas cuestiones, repito, han sido admitidas en las conclusiones.

Respecto al accidente ocurrido en el Aeropuerto de Barajas el 7 de diciembre de 1983, también manifestamos en su momento la existencia de puntos oscuros que tendían a evitar una completa y satisfactoria calificación de las catástrofes ocurridas. De ahí que en reiteradas ocasiones señalamos la existencia de marcas borradas de pintura en alguna de las calles de rodadura del aeropuerto y manifestamos la existencia de dudas sobre el correcto funcionamiento del cartel «no entry» en la fecha del accidente. Creemos que esta llamada de atención también ha sido recogida en algunas conclusiones anteriores. Estos datos avalan algunas propuestas que, en su globalidad, han sido distribuidas en el dictamen de la Comisión.

Nuestro Grupo, como se habrá visto, no ha pretendido utilizar jamás, en ningún momento, los accidentes que se produjeron en 1983. Los daños —hay que repetirlo— que en nuestra economía pueden producir accidentes del tipo de los que consideramos no deben resolverse nunca buscando el sensacionalismo partidista y provocando la confusión, sino anteponiendo los intereses nacionales y obrando con la objetividad y serenidad que dramas de este tipo nos imponen a los representantes del pueblo español.

Nosotros hemos huido siempre del peligro de sembrar una imagen más oscura sobre los servicios de aviación, manejando supuestos no suficientemente confirmados. Lo importante —repito— para nosotros no son las cabezas, cuando que caigan cabezas puede significar una injusticia, si no está determinada claramente esa responsabilidad. Lo fundamental para nosotros, lo que va a dar confianza a nuestro pueblo, son las medidas prácticas para afrontar esa situación y para mejorar la seguridad de nuestra aviación.

El señor PRESIDENTE: Le ruego que concluya, señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Nosotros creemos que eso está recogido en lo fundamental. El problema ahora es que las Cámaras controlen o determinen que el Ministro responsable las lleve a la práctica.

Creemos necesario que se señalen plazos de tiempo para el cumplimiento de las recomendaciones y conclusiones de la Comisión, y que la misma tome las medidas necesarias en lo concerniente a infraestructura humana y material, de un modo inmediato.

Igualmente consideramos urgente que se arbitren medidas económicas para relanzar las mejoras sustanciales en las ayudas a la navegación aérea y al servicio de mantenimiento, así como la realización de supervisiones continuadas de la navegación aérea en sus dos vertientes humanas: actuaciones de las tripulaciones, actuaciones del control del tráfico aéreo.

Paralelamente consideramos debe fomentarse un fuerte apoyo técnico y una constante formación a todo trabajador del sector, pues si el error humano producible en todo tipo de actividad puede dar lugar a accidentes y catástrofes de consecuencias dramáticas, la reducción al mínimo de dicho riesgo será contribuir a la evitación de tales accidentes.

El señor PRESIDENTE: Para fijar posiciones, por el Grupo Parlamentario Vasco, PNV, tiene la palabra el señor Vizcaya.

El señor VIZCAYA RETANA: Señor Presidente, señorías, muy brevemente para manifestar que el Grupo Parlamentario Vasco apoya el informe de la Ponencia y dictamen de la Comisión, las conclusiones de la misma y las recomendaciones que contiene.

Después de un análisis realizado lo más objetivamente posible sobre las circunstancias que concurren en ambos accidentes, este Grupo llegó a la conclusión, tanto durante la tramitación de los trabajos de ponencia y Comisión, como durante el estudio de las conclusiones que, en primer lugar mi Grupo no iba a utilizar jamás desgracias de este tipo, que todos lamentamos, como instrumentos políticos arrojados de unos contra otros.

En segundo lugar, que más que mirar para atrás, era importante mirar hacia adelante, al efecto de restaurar una desconfianza posiblemente creada con estos accidentes y con opiniones que constantemente están saliendo en la prensa y que no están contribuyendo, en modo alguno, a crear el clima necesario para discutir estos problemas, y sobre todo, para generar la tranquilidad que se merece nuestra industria aeronáutica y nuestro sector aéreo.

Pero es que además, mi Grupo ha llegado a otra conclusión, y es la siguiente. Del examen de ambos accidentes, dentro de las posibilidades, como inexpertos que somos, que nos permiten nuestros limitados conocimientos, hemos extraído una conclusión evidente: no han sido precisamente los factores que se han tratado en esta Cámara, que estuvieron presentes en ambos accidentes re-

lativos al control aéreo de los aeropuertos, los que han sido precisamente causa de accidente.

Mi Grupo se ha sorprendido de que sólo haya venido el Ministro de Transportes. Se tendrían que haber orientado las investigaciones por otro Ministerio, el de Industria, del cual depende la Compañía Iberia. Quizá ese sea uno de los temas de fondo que aquí nadie se ha atrevido a tratar, pero que independientemente de no atrevernos a señalar las causas directas o los culpables directos, sería bueno entrar en esta Cámara en un debate sobre el funcionamiento de la Compañía Iberia y con ese sector tan intocable como parece que es el de los pilotos.

Mi Grupo, señorías, no ha querido formular votos particulares que sería añadir algo a lo que se ha establecido en el informe de la Ponencia y en el dictamen de la Comisión, pero algo ha extraído de verdad y es que al margen de elementos colaterales, ha habido unas responsabilidades humanas que mi Grupo las tiene claras, y eso es lo que puede suscitar más desconfianza.

Estamos investigando a los controladores, el control de Paracuellos, el control de Torre de Madrid, etcétera, ha venido el Ministro de Transportes, del cual dependen los Aeropuertos y no estamos investigando si los pilotos, comandantes, etcétera, y otro personal de vuelo, cumplen estrictamente. Ha venido el Ministro de Transportes del cual depende aeropuertos y, sin embargo no estamos investigando si los pilotos, comandantes y otro personal de vuelo cumplen estrictamente las normas que se señalan en las aproximaciones en los vuelos. No estamos investigando si hay una especie de laxitud en el cumplimiento, en la profesionalidad por el número de horas. Muchas veces se señala en el currículum de un comandante que tiene 14.000 horas de vuelo. Sí, pero por ejemplo, yo puedo ser un experto conductor de coches y tener muchas horas de conducción y convertirme en el peor conductor como si acabara de sacar el carnet de conducir porque pongo menos atención. Hay quien aterriza de memoria sin mirar las cartas.

Por tanto, señorías, quizá ese es el elemento que ha estado ausente en este debate por un prurito de la Cámara de decir: no vamos a hablar de responsabilidades de personas que desgraciadamente han fallecido. No es intención de mi Grupo tachar de culpable a quien no se puede defender. Por esta razón estoy hablando de cara al futuro y por eso mi Grupo no ha querido presentar un voto particular incluyendo este aspecto humano, pero he de señalar que nuestro Grupo considera que tanto en estos dos accidentes como en otros el 95 por ciento de las posibles responsabilidades se debe al factor humano.

Si entramos en el terreno de las hipótesis y en el supuesto de que haya habido un error humano nos preguntamos por qué no se ha evitado, también hemos de llegar a la conclusión de que el funcionamiento de los servicios fue normal. En ambos casos podía haber más o menos control, más o menos ayudas de aproximación; evidentemente, pero el funcionamiento fue normal en los dos días en que se produjeron esos desgraciados accidentes. Por tanto, las operaciones de vuelo, de despegue y de aterrizaje fueron normales en ambos días.

Sin embargo si SS. SS. leyese el informe de la Comisión técnica y el informe de la Ponencia, por ejemplo, sobre el accidente de AVIANCA se llevarían las manos a la cabeza sobre el cúmulo de incumplimiento de obligaciones por parte de la tripulación. Vuelvo a decir que estamos hablando de un controlador, de si no avisa, de si no está controlando a la hora en que el avión se está aproximando y que vuela más bajo. Estoy de acuerdo, pero existe ahí un error previo al fijar la altura inferior a la debida. Hay otros muchos puntos y sería muy estimulante que SS. SS. escuchasen las conversaciones que se mantienen en las cabinas y que están en las cajas negras.

Por último, quisiera añadir que tampoco podemos entrar en el capítulo de las hipótesis de qué hubiese pasado si se hubiera podido evitar el accidente, si hubiera habido un radar de superficie, o si el controlador hubiera tenido un elemento más a su servicio que pudiese detectar si el avión iba a la altura debida o, por el contrario, por debajo. Por supuesto que podíamos entrar en todo este capítulo de hipótesis, pero no es esta nuestra misión. Porque en el terreno de las hipótesis también nos podríamos preguntar qué hubiese pasado si el piloto de AVIANCA que se siente perdido —y yo deduzco de las cajas negras que estaba perdido hacía bastante tiempo— o no estaba seguro de por dónde iba si, de repente, parara en seco el avión, llamara a torre de control y dijera que estaba perdido e inmediatamente se hubiera ordenado que no se moviera ningún avión del aeropuerto de Barajas, y no lo hizo. También podríamos acogernos a la hipótesis de que si hubiese pedido un coche amarillo que son los que llevan a la cabecera de pista no hubiese habido accidente. Tampoco quiero hacer demasiado énfasis en esta hipótesis. También podríamos pensar en la hipótesis de que si el piloto de AVIANCA hubiera cumplido las normas de la senda de aproximación, hubiera puesto bien la altura o hubiera atendido la alarma de su avión tampoco se hubiera producido el accidente, pero aquí nadie ha hablado de esas hipótesis. Por tanto, señorías, las hipótesis hay que manejarlas cuando estamos entrando en el fondo de una cuestión, pero en esta Cámara, hoy, en este debate hemos andado un poco de puntillas como si nos diese miedo entrar en el tema de verdad. Aquí ha habido hipótesis sólo de un género: las de tipo técnico, acerca de si los controladores le hubiesen avisado al piloto. Al margen de estas hipótesis también digo: si el piloto hubiese cumplido todas las normas de aproximación que le dieron no hubiera habido accidente.

Por consiguiente, dejando las hipótesis a un lado y yendo a lo que objetivamente se desprende del informe no contemplado con ojos políticos, sino simplemente como el informe realizado por una Comisión de investigación, mi Grupo ha llegado a la conclusión de que no hay responsabilidades políticas y que, en cualquier caso, ha echado de menos la presencia del Ministro de Industria, que no se haya hablado de la compañía Iberia, ni se haya hablado de los pilotos, ni de los servicios de aeropuerto de la Compañía. Estos temas también deberíamos comentarlos y tratarlos algún día en esta Cámara.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Vizcaya.

Terminado el debate del dictamen y de votos particulares de esta Comisión de investigación, vamos a proceder a las votaciones que, como ya se hizo en temas relacionados con anteriores Comisiones de investigación, se inician por los votos particulares concluyendo con la votación del dictamen.

Vamos a votar los votos particulares entendidos como enmiendas al dictamen por el mismo orden de las intervenciones producidas.

Voto particular del Grupo Parlamentario Popular.  
Comienza la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 264; a favor, 73; en contra, 188; abstenciones, dos; nulos, uno.*

El señor PRESIDENTE: Queda desestimado el voto particular del Grupo Parlamentario Popular.

Voto particular del Grupo Parlamentario Centrista.  
Comienza la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 274; a favor, 81; en contra, 180; abstenciones, 11; nulos, dos.*

El señor PRESIDENTE: Queda desestimado el voto particular del Grupo Parlamentario Centrista.

Voto particular del Grupo Parlamentario de Minoría Catalana. (El señor Trillo y López-Mancisidor pide la palabra.)

Puede hacer uso de la palabra, señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Desearíamos, señor Presidente, que se separara el primer epígrafe del voto particular de la Minoría Catalana del resto de los epígrafes.

El señor PRESIDENTE: Muy bien.

Vamos a votar el primero de los epígrafes del Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana.

Comienza la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 278; a favor, 20; en contra, 181; abstenciones, 76; nulos, uno.*

El señor PRESIDENTE: Queda desestimado el primer epígrafe del voto particular del Grupo de la Minoría Catalana.

Vamos a votar el resto del voto particular.

Comienza la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 278; a favor, 95; en contra, 180; abstenciones, dos; nulos, uno.*

El señor PRESIDENTE: Queda desestimado el voto

particular del Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana.

Vamos a votar el texto del dictamen de la Comisión de Investigación sobre Catástrofes Aéreas.

Comienza la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 280; a favor, 184; en contra, 87; abstenciones, nueve.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado el dictamen de la Comisión de investigación sobre las dos catástrofes aéreas ocurridas los días 27 de noviembre y 7 de diciembre de 1983 en las inmediaciones y en el propio aeropuerto de Madrid-Barajas.

Vamos ahora a proceder, de acuerdo con lo anunciado ayer, a las votaciones de totalidad.

El señor HERRERO RODRIGUEZ DE MIÑÓN: Señor Presidente, si no recuerdo mal, creo que en el Reglamento se prevé la publicación de las conclusiones de la Comisión y, en caso de que los Grupos Parlamentarios así lo demandaran, las de los votos particulares formulados.

El señor PRESIDENTE: Así es.

El señor HERRERO RODRIGUEZ DE MIÑÓN: En ese sentido, el Grupo Parlamentario Popular pide que se incluyan las conclusiones íntegras de su voto particular.

El señor PRESIDENTE: ¿Todos los Grupos quieren que se publiquen? *(Asentimiento.)* De acuerdo con el Reglamento, se publicarán las conclusiones. Se cumplirá estrictamente el Reglamento.

#### VOTACIONES DE TOTALIDAD:

##### — DEL PROYECTO DE LEY ORGANICA SOBRE DERECHOS Y LIBERTADES DE LOS EXTRANJEROS EN ESPAÑA

El señor PRESIDENTE: Vamos a proceder a la votación de totalidad del proyecto de ley orgánica sobre derechos y libertades de los extranjeros en España.

Comienza la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 280; a favor, 274; en contra, tres; abstenciones, tres.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado, en votación de totalidad, de acuerdo con el artículo 81.2 de la Constitución, el proyecto de ley orgánica sobre derechos y libertades de los extranjeros en España. Su tramitación continuará de acuerdo con el procedimiento reglamentario.

##### — DE LAS ENMIENDAS DEL SENADO AL PROYECTO DE LEY ORGANICA DE REFORMA DEL CODIGO PENAL EN MATERIA DE DELITOS CONTRA LA HACIENDA PUBLICA

El señor PRESIDENTE: Vamos a proceder ahora a la votación de totalidad de las enmiendas procedentes del Senado aprobadas en relación con el proyecto de ley orgánica de reforma del Código Penal en materia de delitos contra la Hacienda Pública.

Comienza la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 283; a favor, 194; en contra, 19; abstenciones, 70.*

El señor PRESIDENTE: Quedan aprobadas en votación de totalidad las enmiendas procedentes del Senado al proyecto de ley orgánica de reforma del Código Penal en materia de delitos contra la Hacienda Pública.

En relación con las peticiones anteriores y de acuerdo con lo establecido en el artículo 52.5 del Reglamento de la Cámara, se publicarán las conclusiones aprobadas por el Pleno en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales». Asimismo, a petición de los Grupos Parlamentarios proponentes, se publicarán también en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» los votos particulares rechazados.

#### MOCIONES CONSECUENCIA DE INTERPELACION:

##### — DEL GRUPO MINORIA CATALANA SOBRE MEDIDAS PARA ESTIMULAR LA CREACION DE PUESTOS DE TRABAJO

El señor PRESIDENTE: En relación con la moción consecuencia de interpelación sobre medidas para estimular la creación de puestos de trabajo, se solicita por el Grupo proponente que se debata mañana por la mañana, después de la toma en consideración de las proposiciones de ley.

El señor SAENZ COSCULLUELA: Entiendo, señor Presidente, que es una proposición de cambio del orden del día.

El señor PRESIDENTE: No. Es una solicitud que el Presidente ha contrastado con los diversos Grupos Parlamentarios, entre los que parecía que había acuerdo.

El señor SAENZ COSCULLUELA: Parece que es un cambio del orden del día. En todo caso, si hay posibilidad de mantener una nueva consulta, desearíamos evaluarla con la Presidencia.

El señor PRESIDENTE: Ruego a los señores portavoces que comparezcan un momento ante la Presidencia. *(Pausa.)*

Moción consecuencia de interpelación del Grupo Parla-

mentario de Minoría Catalana sobre medidas para estimular la creación de puestos de trabajo. (*Rumores.*)

Ruego a SS. SS., a las señoras y a los señores Diputados que quieran mantener tertulia que la mantengan fuera del salón de sesiones.

El señor Roca tiene la palabra.

El señor ROCA I JUNYENT: Señor Presidente, señorías, lamenta nuestro Grupo haber introducido esta cuestión procedimental, que no queríamos discutir, como no lo hemos hecho antes ni ahora, sobre la facultad de ordenación del debate que al Presidente corresponde. Acatando su decisión, empezamos en este momento la defensa de la moción.

Esta moción es consecuencia de la interpelación que el otro día presentó y defendió ante esta Cámara nuestro Grupo. Queríamos llamar la atención de SS. SS., e incluso de los representantes del Gobierno, sobre uno de los temas que en la opinión pública es de preocupación prioritaria, que es, nada más y nada menos, que el tema del nivel de paro alcanzado en nuestro país.

Señalábamos en aquel momento (y recuerdo a SS. SS. que en el año 1984, al 31 de diciembre, en España se había alcanzado la cifra de 2.869.000 parados) la transcendencia que ello comportaba de cara incluso a lo que podemos calificar como el mantenimiento del propio clima, de la estabilidad social y de la convivencia en el conjunto del país.

Teníamos la satisfacción en aquel momento de ver cómo el Ministro de Economía reconocía que la política económica —no tenía inconveniente en aceptarlo— en este punto de la creación de puestos de trabajo había tenido un fracaso. Y era bueno, era sano, que el Ministro reconociese un fracaso.

Si quería no sentirse de este fracaso diríamos, especialmente responsabilizado, nuestro Grupo le otorgaba, generosamente, que lo considerase como un fracaso colectivo de la sociedad española al no poder garantizar una ocupación a los ciudadanos sin empleo.

De la misma manera que en esta Cámara reconoció este fracaso, inmediatamente, fuera de ella, el señor Ministro se acogió a la expresión de fracaso colectivo, como diríamos; una especie de lenitivo de su especial y directísima responsabilidad.

El hecho cierto es que los niveles de desempleo son los que son y ahí están las cifras, estadísticas en mano, las que se quieren, las que se utilizan por unos y las que se utilizan por otros. Pero lo que sí es cierto es que el nivel de desempleo es importante. También es cierto que en el momento en que se debatía esta interpelación existía en el país un problema todavía no resuelto: el de si existen o no unas medidas económicas anunciadas por el Ministro, no adoptadas por el Gobierno en su sesión anterior y, según parece, no adoptadas por el Gobierno en su sesión del día de hoy.

Por lo tanto, parecía evidente, y lo sigue siendo, que es bueno que estos temas se reconduzcan en esta Cámara. La opinión y el interés de nuestro Grupo Parlamentario era que esta Cámara, al lado de otros temas que son muy

importantes, pudiera dar también respuesta a preocupaciones prioritarias del conjunto de los ciudadanos, como es este tema de la situación económica y de las tasas de desempleo.

Por eso nuestra moción se articula en tres puntos, que yo estoy convencido de que el partido que apoya al Gobierno también querrá sostener en este debate.

El primer apartado de esta moción se limita a pedir que el Congreso constate con preocupación el incremento del paro en España, e inste al Gobierno para que adopte las medidas pertinentes para una mayor flexibilidad del mercado de trabajo. Estoy convencido de que el Grupo Socialista querrá apoyar esta petición, porque si existe un problema y hemos reconocido que ha habido un fracaso, como mínimo, hay que trasladar al conjunto de la sociedad que la Cámara constata con preocupación la existencia de este problema.

Esto es evidente y, por lo tanto, esta solidaridad de la Cámara con el conjunto de aquellos que se encuentran en situación de desempleo y con sus familias, parece obvio que puede merecer la aprobación de todos los Grupos de la Cámara.

Es más, con el segundo apartado de este primer punto, cuando decimos que insta al Gobierno a adoptar las medidas pertinentes para conseguir una mayor flexibilidad del mercado de trabajo, ha querido este Grupo recoger literalmente la expresión que el señor Almunia, Ministro de Trabajo, ha repetido en diversas ocasiones: «Soy partidario —ha dicho literalmente— de una mayor flexibilidad del mercado de trabajo». Creo recordar que en la última reunión de la Comisión Ejecutiva del PSOE, el portavoz, hoy aquí presente, al anunciar que se había debatido sobre la situación económica, dijo: «No debe confundirse la flexibilización de plantillas con la mayor flexibilidad del mercado de trabajo, de la que soy partidario».

Si todos somos partidarios de lo mismo, digámoslo, porque con ello quizá la Cámara lo que hará es solidarizarse con el peso de decisiones que a veces tienen su carga de rigor o de impopularidad por parte del Gobierno, que a su vez podía basarse en una decisión ampliamente mayoritaria de esta Cámara, que apoya aquello que puede traducirse en creación de puestos de trabajo, aun cuando, a veces, en su presentación inicial, puede dar la apariencia de que no se sintoniza con la sensibilidad de algunos sectores muy concretos que el país y la sociedad reclaman, como el Ministro reconoce y como el portavoz del Comité Ejecutivo Federal del PSOE, en aquella ocasión también reconocía.

Por tanto, no veo en qué manera esta Cámara podría decir que no. Podría decir que no, por ejemplo, si es que lo que se pretende es, pura y simplemente, seguir sosteniendo que es preferible avanzar en la economía sumergida que no legalizar y buscar situaciones que den salida a este grave problema.

Hoy, en nuestra sociedad, la economía sumergida representa ya del 15 al 20 por ciento del producto interior bruto —es una expresión más o menos estadística—, lo que quiere decir que para que se produzca este producto

interior bruto, para que alcance estos niveles, tiene que ser que, acto seguido, en el proceso productivo haya un porcentaje muy importante de personas, de trabajadores que están en ella sin tener su situación legalizada.

La Cámara, con la aprobación de esta moción que se propone, lo que haría es decir que lo que quiere es avanzar por la vía de la creación de puestos de trabajo en la legalidad, no avanzar en la inseguridad de una economía sumergida que, al final, a todos dañará, y, sobre todo, a los que no tienen trabajo de una manera más especial y singular.

Segundo punto. Nuestro Grupo está convencido de que el segundo apartado de nuestra moción va a constituir también un motivo de aceptación por todos los Grupos porque lo que pedimos es que el Congreso, para potenciar la creación de puestos de trabajo —objetivo y preocupación prioritaria de cualquier programa político de los partidos aquí representados— estima como imprescindible la adopción de nuevas medidas —sólo se habla estos días de las nuevas medidas del Gobierno— que estimulen la inversión privada y aceleren la realización de las previsiones presupuestarias de la inversión pública.

Es evidente que esto no puede ser discutido y que es positivo porque en economía el clima de confianza es fundamental para la generación de aquel estímulo decisivo que puede traducirse en una inversión efectiva. Este clima de confianza parece, al menos hasta la fecha, por lo que han sido actuaciones parciales desde ópticas políticas concretas, que no lo han conseguido. Esto es cierto. Que la inversión se ha reducido, pues que sea desde la óptica mayoritaria, desde una perspectiva común de esta Cámara, desde donde se apoyen estas medidas que quizás puedan generar una mayor confianza.

No se diga que no es necesaria esta operación, no se nos hable de votos, confianzas, sondeos. Hasta ahora se nos ha hablado de una cosa: que el clima de confianza no se ha traducido en inversión efectiva. Nadie en una situación como la que nos encontramos debería renunciar lícitamente a este plus de confianza que esta Cámara con un acuerdo de amplia mayoría podría suscitar en el conjunto de la sociedad. El señor Ministro dijo que no sería exclusivamente con medidas incentivadoras del consumo como íbamos a conseguir la reactivación de nuestra economía. Por ello, no hablemos de unas medidas que digan que se va a reducir la retención del impuesto sin modificar las tarifas para el año 1986, puesto que la inyección monetaria que se da a este consumo es exactamente la misma del importe de las devoluciones que se están produciendo hasta la fecha por Hacienda. Se le está diciendo al contribuyente: en vez de devolver a final de año le iremos disminuyendo la retención mes por mes. Eso está bien; aceptado. Pero esto no quiere decir que haya una inyección nueva porque la masa monetaria será exactamente la misma a final de año.

En todo caso, no discutamos este punto. Lo que sí es cierto es que para no discutir este tema que es precisamente polémico —ya no les hablo de la demanda, no les hablo del consumo, les hablo de la inversión, y he visto algunos signos de disconformidad—, rebatan ustedes, se-

ñores Socialistas, mi argumentación pero voten la moción porque de ello no se habla en dicha moción. No hay excusa para la disconformidad porque en nuestra moción decimos que debemos acelerar la realización de las inversiones públicas, y esto sí que es verdad. Hasta el 30 de marzo de 1985 el Gobierno sólo ha invertido el 2,5 por ciento de las inversiones públicas presupuestarias; por tanto, es bueno que esta Cámara estimule la inversión pública. Es un proyecto de ustedes, es su Presupuesto, y es bueno que esta Cámara en este momento dé su apoyo a esta política económica que ustedes proponen.

El tercer aspecto de la moción estoy convencido que está en el ánimo del Grupo Parlamentario Socialista prestarle su apoyo. El señor Ministro dijo hace exactamente una semana: Miren ustedes, esto de las magnitudes macroeconómicas no tiene importancia; se habla de dos puntos y medio y puede quedarse en dos puntos; se puede decir que la inflación va a reducirse hasta el 7 por ciento y luego se queda en el 8; que el producto interior bruto puede crecer tanto y luego crece menos. Esto no tiene trascendencia, ya saben todos los economistas que esto es así. Esto que saben los economistas es bueno que lo entendamos todos.

Aquí hubo un debate presupuestario y en dicho debate se señaló un cuadro de macromagnitudes económicas. Se dijo: vamos a encajar nuestra política económica de acuerdo con este marco. Lo dijeron ustedes, lo dijo el señor Ministro, se incorporó el cuadro en los documentos del propio Presupuesto y ahora nos dicen que se ha variado. No lo discutimos, debe ser intrascendente seguramente, pero si esta variación se ha producido, lo lógico es que la Cámara vaya en este momento a realizar un debate sobre el nuevo marco económico en el que se producen los ajustes —como dice el señor Ministro— de su política, o su rectificación, como digo yo. Pero si él quiere decir ajuste, diga ajuste. Lo que me tiene que reconocer es que no es justo, no es bueno, no es generador de confianza el que en estos momentos se resuelva este tema por Decreto-ley, que llegue a esta Cámara cuando esté aprobado, o que se resuelva por vía de decretos sucesivos cuando ya estén adoptados.

¿Qué pedimos? Pedimos que por la vía de una comunicación, que puede ser urgente, se celebre en esta Cámara un debate sobre la situación económica del país en la que el Ministro defendiera sus posiciones. El dirá que vamos bien —fantásticamente, queremos creer que vamos bien— pero donde por lo menos los demás podremos opinar, manifestar nuestras posiciones discrepantes, e incluso quizá —puede reconocerse— ilustrar el criterio del Ministro en algún punto que puede ser bueno, y generaremos otra vez una mayor confianza en el conjunto de las prestaciones.

Ya termino, antes de que el señor Presidente me advierta que mi tiempo ha concluido.

El señor PRESIDENTE: Le agradezco que se haya adelantado a la advertencia de la Presidencia.

El señor ROCA I JUNYENT: Gracias, señor Presidente,

nuevamente por abusar de su amabilidad. Estoy convencido de que este abuso se verá correspondido por la satisfacción de que podamos hoy, en este tema de tanta trascendencia, aprobar una moción que introduzca y genere en el país la confianza de que estamos de acuerdo en unos puntos básicos; unos puntos en los cuales podamos constatar la preocupación por un aspecto del paro, de estimular medidas pertinentes en esta línea, tanto en el campo de creación como de inversión, y por último reflexionar sobre la necesidad de un debate en profundidad sobre la situación económica del país.

Estoy convencido de que SS. SS., singularmente aquellos que de su peso más decisión cabe esperar, podrán dar en este caso su apoyo a nuestra moción.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda. Tiene la palabra el señor Rato.

El señor DE RATO FIGAREDO: Gracias, señor Presidente. Señorías, el Grupo Parlamentario Popular presenta una enmienda al punto 3 de la moción consecuencia de interpelación de Minoría Catalana que acaba de ser defendida.

El motivo de nuestra enmienda, referido exclusivamente a este punto, no es desde luego que no estemos de acuerdo no ya con la letra, ni siquiera con el espíritu de lo que se ha manifestado ni de lo que está dicho por escrito en la moción; es más, todas estas medidas han sido solicitadas en diversos debates, interpelaciones y proposiciones no de ley por el Grupo Parlamentario Popular. Pero hemos creído que era necesario aportar algunas sugerencias que entendemos son mejoras en el punto 3 de esta moción.

Señorías, no se trata exclusivamente de que el cuadro macroeconómico del Gobierno haya sufrido modificaciones; no se trata de que el índice de inflación o de consumo o que otras previsiones del Gobierno no se cumplan. De lo que se trata es de que los objetivos del Gobierno de creación de empleo y crecimiento no se cumplen. No estamos en una discusión de economistas en la que simplemente se plantean problemas puramente técnicos que no afectan a la vida de los españoles. Estamos en una discusión política de temas y de objetivos marcados por el Gobierno período de sesiones tras períodos de sesiones, criticado por la oposición no en los objetivos, sino en las medidas, que ahora vemos que no se cumplen, y llevan sin cumplirse desde el principio de la legislatura.

Por tanto, no se trata sólo de hablar de cuadro macroeconómico, sino de saber por qué unos objetivos no se cumplen. Es imprescindible que este debate, que tan certeramente pide Minoría Catalana, se celebre urgentemente, porque de lo que no se trata es de que el Gobierno en el mes de septiembre quiera explicar qué pasaba en el mes de marzo de 1985. Porque, además, los propios datos que el Gobierno ha tenido que dar al país sobre lo que pasó en 1984 contradicen todos las afirmaciones del Gobierno a finales del año pasado.

Como decía la semana pasada el señor Ministro, no se puede pretender que las magnitudes macroeconómicas coincidan todas, pero igualmente difícil debe ser que no coincida ninguna.

Por tanto, es imprescindible el debate urgentemente. Además, siendo importante y serio el hecho de que los objetivos del Gobierno no se cumplen, lo que todavía es más importante es saber cuál es la política económica del Gobierno. Porque así como nos vamos alejando cada vez más de la posibilidad de mejorar la vida material de los españoles en términos económicos, lo más grave es que el Gobierno propone ahora oficiosamente medidas que contradicen las que figuraban en los Presupuestos. Hay Ministros que dicen lo contrario de lo que dicen los otros y, en definitiva, estamos en una ceremonia de la confusión económica en la que no se sabe exactamente si se pretende relanzar el consumo, incentivar la inversión, financiar el déficit público, reducir las disponibilidades líquidas, etcétera. Nosotros estamos convencidos de que el Gobierno quiere hacerlo bien y decíamos hasta hace poco que no estábamos de acuerdo con sus medidas, pero ahora lo que solicitamos es saber cuáles son las medidas reales del Gobierno. No podemos continuar más semanas escuchando que las tablas que el Ministro lleva al Consejo de Ministros no son aprobadas; que las medidas de reforma de la Seguridad Social no se conocen y que en el fondo con lo único que se está jugando es con una propaganda.

El señor PRESIDENTE: Cíñase al tema, señor Rato.

El señor DE RATO FIGAREDO: El tema es la enmienda de mi Grupo que claramente especifica todas estas cosas, señor Presidente.

Nosotros pedimos que el gobierno se defina de una vez sobre cuál es su política económica porque, señorías, no sabemos si las relaciones laborales en España se van a regir por el sistema general de la libertad, con excepciones, o al contrario, porque por el camino que va el señor ministro de Trabajo va a sacar un Decreto-ley sobre relaciones laborales para cada español, ya que estamos en la excepción continua a la regla general y no sabemos si el Gobierno quiere o no libertad o intervencionismo. Que lo diga.

No vamos ni siquiera a criticar cuál sea la postura, pero sería bueno que los españoles lo supieran. ¿De la Seguridad Social qué se puede decir a estas alturas? ¿Qué es lo que quiere el Gobierno? ¿Aumentar o reducir las pensiones? Es verdad que hay déficit de la Seguridad Social. ¿Cuál es el planteamiento? ¿Qué tiene que ver la Ley de Sanidad con los proyectos que dice el señor Almunia que nos va a traer? ¿Cómo va a financiar la Ley de Sanidad que ha traído ya a la Cámara con lo que está diciendo en sus declaraciones públicas?

En cuanto a la política fiscal, el Gobierno ha dicho que quiere incentivar la inversión. No lo ha conseguido nunca, pero ahora parece ser que lo que quiere es incentivar el consumo. Lo que no sabemos es qué medidas va a tomar y cuál es su concepción fiscal. No se conoce si la política

monetaria va a ampliarse, como ha sucedido en el primer trimestre, o a restringirse para el sistema financiero y a ampliarse para los individuos durante estos meses hasta finales de año; y si esa política va unida a una lucha contra la inflación o simplemente lo que se pretende es una política de saltar las magnitudes monetarias para acelerar unas elecciones.

Con respecto a la liberalización del sistema financiero, después de aumentar los coeficientes durante casi dos años, el Gobierno ahora habla de liberalizar el sistema financiero. Lo que no sabemos es lo que va a poder liberalizar, pero sería bueno que lo dijera.

Por último, el Gobierno ha firmado un acuerdo que le compromete a cosas concretas, como es reformar la Seguridad Social y adecuar nuestro sistema laboral al existente en el promedio de las comunidades europeas, con unos grupos sociales, y además lo ha publicado en el «Boletín Oficial del Estado». Que nos diga qué influencia tiene eso sobre la política económica que piensa seguir, si es que piensa seguir alguna concreta.

Por tanto, señor Presidente, y ya acabo, parece increíble que al cabo de tres años la oposición no critique las medidas del Gobierno, sino que le pregunte qué es lo que quiere hacer, porque es de lo que se trata, de saber cuál es la política que el Gobierno pretende seguir.

Es probable —y nosotros así lo creemos y lo practicamos— que una oposición tenga que presentar alternativas concretas a planes del Gobierno. Pero lo que no cabe ninguna duda es que un Gobierno tiene que tener planes concretos para los problemas de la sociedad, y lo que queremos es saber cuáles son esos planes y lo antes posible.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Rato. ¿Grupos que quieren fijar su posición? (Pausa.) Por el Grupo Centrista tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor ORTIZ GONZALEZ: Señor Presidente, con brevedad y desde el escaño. La posición de nuestro Grupo es plenamente favorable a la moción que presenta Minoría Catalana respecto a la tasa de desempleo y también es favorable a la enmienda del Grupo Popular que pretende introducir modificaciones en el apartado 3. Lo que pretende es algo así como el índice de lo que sería esa comunicación sobre la situación económica española. Desde nuestra propia inquietud y preocupación compartimos, ¡como no!, la preocupación y la inquietud de Minoría Catalana, y queremos que se convierta en preocupación del conjunto de la Cámara respecto al crecimiento del paro, donde el Gobierno socialista va a conseguir —se ha dicho muchas veces— el objetivo prometido pero al revés. Pronto llegaremos a los tres millones de parados y si el Gobierno socialista no se adelanta disolviendo las Cámaras, seguramente que el final del mandato habremos llegado a 800.000 puestos de trabajo destruidos.

Evidentemente, también compartimos la preocupación de Minoría Catalana respecto a la flexibilidad del mercado de trabajo o del empleo, y no tanto porque sea la

impresión de una política como ha manifestado el señor Almunia —al menos de la política de un departamento; seguramente, no de todos, porque parece que la solidaridad empieza a hacer agua en este Gobierno—, sino también porque constituye un dato fundamental del famoso AES, del Acuerdo Económico Social. Ahí se contrajeron unos compromisos en materia de flexibilidad de trabajo que han quedado inéditos en sus planteamientos más sustantivos y de más fuerza.

Compartimos con Minoría Catalana y con el Grupo Popular, en ambas, moción y enmienda, la preocupación por la inversión privada y por la pública. Me parece que ya es ocioso recordar que la formación bruta de capital —el señor Caballero, que sin duda va a ser el interviniente por el Grupo Socialista, lo conoce bien— ha bajado en 3,5 puntos a lo largo de 1984, a pesar de haberse propuesto objetivos notablemente más ambiciosos, en todo caso, de signo positivo y no de signo negativo. Bajar 3,5 puntos en la formación bruta de capital es la expresión de los resultados de toda una política.

En materia de inversión pública un botón de muestra es que los presupuestos registraron ya, y tuvimos ocasión de denunciarlo en la tribuna cuando su discusión, una baja en cifras que acojan la tasa de inflación mínima que se prevea, y más recientemente el Ministro de Obras Públicas —ya que estamos haciendo uso de declaraciones ministeriales— ha tenido que admitir que de las viviendas programadas en el Plan cuatrienal de Vivienda en 1984, las construidas con respecto a las programadas han sido exactamente la pavorosa cifra del 50 por ciento.

Es difícil que un objetivo como éste pueda alcanzar cotas más bajas: el 50 por ciento de las programadas, según las declaraciones de don Julián Campo.

Evidentemente, parece lógico que el Gobierno socialista y el Grupo que le apoya aclaren cuál es su política económica, que tengamos claro si es política de Gobierno, lo cual quiere decir si es de todo el Gobierno, y, segundo, si es política socialista, porque evidentemente las últimas medidas anunciadas por el señor Boyer son todo, menos política típicamente socialista, aunque últimamente estamos viendo, como dijo un conocido Diputado francés, que la definición mejor de política socialista es la política que haga en cada momento un Gobierno socialista.

Por estas razones, vamos a apoyar tanto la moción de Minoría Catalana, como las enmiendas que ha presentado el Grupo Popular.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Para fijación de posiciones, por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Caballero.

El señor CABALLERO ALVAREZ: Señor Presidente, señorías, para establecer la postura del Grupo Socialista en la moción que hoy sometemos a discusión. Parece necesario, a raíz de las intervenciones que ha habido en la Cámara, que recordemos la política económica del Gobierno, porque sorprendentemente oímos afirmaciones

que nos dejan estupefactos, ya que ponen de manifiesto claramente y sin ninguna duda que por parte de Grupos de la oposición no se sabía la política económica del Gobierno.

Pues bien, los objetivos estaban muy claros. Los objetivos de la política del Gobierno eran la creación de empleo, como objetivo último, y manejando como objetivos intermedios una serie de escalones instrumentales: la consecución de crecimiento económico de la economía, la reducción de la inflación, la solución del problema exterior y la solución del problema del déficit del sector público.

Los objetivos que planteaba el Gobierno como objetivos instrumentales, en términos de su propia naturaleza, mantenían circunstancias que hacían que su consecución simultánea presentaba problemas. Presentaba problemas por la misma naturaleza de los objetivos y por la misma naturaleza de la situación en que se encontraba la economía en 1982. Así, la consecución de la reducción de la inflación —que, dicho sea de paso, no entendemos cómo por parte de los intervinientes en este debate no se dejó claramente establecido que hubo logros importantes— conjuntamente con el mantenimiento del poder adquisitivo y con la necesidad de la recuperación de los excedentes empresariales, significaba manejar variables que en sí tenían elementos difícilmente encuadrables en su conjunto.

Efectivamente, la consecución del objetivo de inflación —y recordemos que la reducción en medias anuales fue de 3,2 puntos en dos años, en tanto que en los últimos cinco años solamente se había reducido 1,3— planteó problemas de poder adquisitivo, sustancialmente en 1984, porque simultáneamente se están recuperando los excedentes empresariales. Por tanto, en la consecución de dos objetivos instrumentales aparece un efecto no querido que a su vez va a producir los problemas con los que se encuentra la demanda efectiva en este momento de la economía. Pero, insistimos, como consecuencia de la consecución de dos de los objetivos.

Segundo, el crecimiento económico, el saldo de la balanza de pagos y el déficit público. La obtención del crecimiento económico como objetivo instrumental, pero importante, planteaba una serie de dificultades. Planteaba como dificultad fundamental la existencia de un saldo de balanza de pagos muy deficitario, una situación muy complicada en el sector exterior, tremendamente complicada y, a su vez, un déficit público de las características que aparecen.

Pues bien, el Gobierno se plantea la consecución del máximo crecimiento económico, por una parte. Obtiene un 2,2 en el primer año y un 2 en el segundo año, y consigue algo que realmente era poco predecible que se consiguiese en tan poco tiempo: hacer cambiar en dos años un saldo negativo de balanza por cuenta corriente en un saldo netamente positivo, y, al mismo tiempo, reducir el déficit público. ¿Qué es lo que sucede? Lo que sucede es obvio. Lo que sucede es —y con esto vamos a explicar el problema de la aparición de la destrucción de puestos de trabajo— que las mismas condiciones en que

se desenvolvía la economía y la dificultad de resolver estos problemas estructurales no permitían conseguir todos los objetivos al mismo tiempo.

Por tanto, en los dos primeros años el Gobierno no se puede plantear crecer al 4 o al 5. Es absolutamente imposible. Está fuera de la cuestión. Crece al 2, que es el tope máximo que permite el sector exterior. Y, al mismo tiempo, ¿qué vía elige? La única que era posible: el sector exterior. Es una batalla decidida y firme en la consecución de la mejora del sector exterior.

Efectivamente, lo consigue, y es el mismo sector exterior el que empuja por el crecimiento de la economía en 1983 y el que empuja por el crecimiento de la economía en 1984. En 1984, a su vez, se mezcla con la caída de una demanda efectiva, que hay que compensar por la vía del comercio exterior. Pero vamos viendo cómo entre objetivos que plantean dificultades, por su propia naturaleza de consecución simultánea, se van consiguiendo los instrumentales, y se van consiguiendo además en una cadencia que es la absolutamente necesaria. Se va consiguiendo que, uno a uno, se vayan logrando determinadas metas que son imprescindibles para la obtención de la definitiva y de la deseada, que es el incremento del empleo. Así podría, si tuviese un poco más de tiempo, citarles otro tipo de bloques o de objetivos que son difícilmente encuadrables en conjunto, pero que hay que tratar de compatibilizar para conseguir el objetivo final.

Pues bien, como consecuencia de un crecimiento económico, que no puede llevarse más adelante del 2 por ciento en los dos años por dificultades objetivas del sector exterior, se produce un crecimiento negativo del empleo. Efectivamente, hay una destrucción de empleo en 1983 y hay una destrucción de empleo en 1984. ¿Qué nos pone de manifiesto? Nos pone de manifiesto algo que quizás habíamos olvidado. Nos pone de manifiesto que la economía española necesita una profundísima reestructuración y que todavía tiene capacidad de hacer crecer su productividad a tasas muy importantes.

Efectivamente, la política de reforma estructural que aplica el Gobierno tiene sus resultados en mejoras de determinados sectores, en mejoras de determinadas estructuras, pero también tiene una contrapartida, y es un incremento importante de la productividad, porque, efectivamente, cuando uno se separa de la variable empleo y se viene a la variable de productividad, uno se encuentra con que la economía española, en el 84, vio crecer su productividad a la tasa del 4,2 por ciento, que significa mantener las elevadas tasas de crecimiento de la productividad de los anteriores años, lo cual es sorprendentemente alto para países de la OCDE. Claro, cuando uno se viene al análisis desagregado, se encuentra con que la agricultura tuvo una tremenda tasa de crecimiento de la productividad, del 14,4, en un año excepcionalmente favorable para la agricultura, lo que pone de manifiesto que todavía este sector tiene que recorrer un camino para equiparar su población activa a la de los países similares de la OCDE. En la industria, todavía hay que hacer una mayor reforma de estructuras, todavía hay que terminar la reforma de estructuras que

está haciendo el Gobierno, a efectos de ponerla a la altura de la productividad que le corresponde. Pues bien, con este prolegómeno quizá largo, pero que me parecía necesario, quiero hacer unas pequeñas referencias a las medidas que anunció el Gobierno la semana pasada, porque, efectivamente, de lo que se trata es de mantener la tasa de crecimiento de la economía como objetivo fundamental. Así lo hace, así se mantiene; manteniendo el objetivo de empleo como objetivo final.

En estas condiciones son en las que se plantea la moción del Grupo Parlamentario de Minoría Catalana, por una parte, con las enmiendas que presenta el Grupo Popular. En primer lugar, el primer punto de la moción del Grupo de Minoría Catalana insta al Gobierno para que adopte las medidas pertinentes para una mayor flexibilidad del mercado de trabajo. (*El señor Vicepresidente, Torres Boursault, ocupa la Presidencia.*) Es conocido por esta Cámara que el Gobierno ha actuado en la línea que propone la moción del señor Roca, y lo ha hecho a través de una serie de medidas a las que voy a dar lectura muy rápida. En primer lugar, el Real Decreto 1991, de 1984, por el que se potencia el contrato a tiempo parcial, introduciéndose además la figura del contrato de relevo. En segundo lugar, el Real Decreto 1992, de 1982, por el que se potencian y mejoran las condiciones de aplicación de los ya existentes contratos en prácticas y para la formación. En tercer lugar, el Real Decreto 1989, de 1984, por el que se flexibiliza la contratación temporal. En cuarto lugar, el Real Decreto 2104, por el que se mejoran las condiciones de aplicación de diversos contratos de trabajo de duración determinada y de trabajadores fijos discontinuos. Igualmente, se introduce una nueva e importante figura contractual, cual es el contrato de relanzamiento de nueva actividad. En quinto lugar, existe un proyecto de adaptación a la normativa sobre jubilación especial a los sesenta y cuatro años. Finalmente, se va a intensificar y a racionalizar el apoyo a la creación de empresas en régimen de cooperativas de trabajo asociado o laboral.

Nosotros creemos que en la línea de flexibilizar el mercado de trabajo, el Gobierno ha actuado y ha actuado decididamente; ha actuado con medidas contundentes, que nos parecen acertadas. Pero no somos nosotros, el Grupo Parlamentario que sostiene al Gobierno, solamente los que lo decimos, porque en el Capítulo VI del AES se dice literalmente, y doy lectura: «Las organizaciones firmantes han podido constatar que la nueva normativa sobre contratación aprobada por las Cortes Generales por Ley 32/1984, de 2 de agosto, introduce innovaciones positivas para el empleo y, en especial, para los jóvenes, así como para las modalidades a tiempo parcial, por relanzamiento de nueva actividad».

Podría seguir leyendo aspectos que aparecen en el AES, en el que se reconocen los avances que en esta línea se han producido por parte del Gobierno. Pero hay más todavía, y es que en el AES se establece, y leo literalmente: «A tal efecto, las organizaciones firmantes del presente acuerdo» —a efectos de adaptación de la legislación laboral, etcétera— «elevarán al Gobierno las correspon-

dientes propuestas a través del informe que deberá elaborar una comisión constituida paritariamente en el plazo de seis meses».

Nosotros creemos que antes de proceder en cualquier línea de flexibilización del mercado de trabajo es necesario escuchar las propuestas que establezca esta Comisión, creada por un acuerdo, cuyo cumplimiento nos merece el máximo de atención.

El segundo punto de la moción del Grupo Parlamentario Minoría Catalana establece, en primer lugar, la adopción de nuevas medidas que estimulen la inversión privada y que aceleren la consecución o la realización de las previsiones presupuestarias de la inversión pública.

No me voy a detener demasiado en la cuestión, porque realmente explicarle, señor Roca, las medidas que tratan de reactivar la inversión es volver otra vez a explicar toda la política económica. Y la política económica del Gobierno está clara. La política económica del Gobierno fue debatida en esta Cámara con reincidencia, multitud de veces, y, por tanto, si yo ahora quisiera entrar en el debate específico de lo que usted plantea, me encontraría con que ese debate ya se ha hecho en multitud de ocasiones.

Además, en última instancia, creemos, además, que las medidas son perfectamente ajustadas; creemos que las medidas que se establecieron por parte del Gobierno para estimular la inversión privada, en términos globales de lo que es la política estructural, son acertadas, y las «modificaciones» (entre comillas) de adaptación a las condiciones cambiantes de la estructura —y no una nueva política— creo que ya han sido debatidas, explicadas y consideradas en la Comisión de Economía.

Por tanto, no creemos que sea necesaria la adopción de nuevas medidas. Nosotros creemos que la política del Gobierno, tal como se está aplicando hasta ahora, es suficiente para hacer frente al problema de la inversión que, por cierto, en palabras del Gobernador del Banco de España —y ya no estoy aludiendo a las palabras del señor Ministro—, la inversión privada mostraba en los últimos meses signos de reactivación. Son palabras del Gobernador del Banco de España.

Por último, su tercer punto es el debate sobre la economía. Señor Roca, nosotros creemos que debatir sobre economía es bueno y estamos dispuestos a debatir todo lo que haga falta sobre la economía, porque realmente demuestra un interés que es bueno para la misma, pero nos da la impresión de que el debate que usted propone —por la forma en que lo plantea y por las alusiones que ha hecho en su exposición oral— pretende ser un debate testimonial en el Pleno, dotado de toda la grandeza de un debate en el Pleno, cuando en el último mes —no quiero dar fechas exactas, pero si quiere se las leo— el señor Ministro de Economía ha comparecido en el Pleno con motivo de una interpelación del Grupo Popular, así como para una interpelación de su propio Grupo —la suya—, la semana pasada. También en Comisión ha intervenido la semana pasada en un amplio debate de la situación económica y de las posibilidades de adaptación, debate en que por cierto no estaba presente su Grupo, y ha in-

tervenido ayer en la Comisión para someter de nuevo a debate un tema de economía de cierta envergadura, como era el tema del Banco Urquijo.

Señor Roca, efectivamente nosotros creemos que en esta Cámara ha habido mucho debate de economía. Ha habido todo el debate que se ha planteado, y no nos negamos a que siga habiéndolo. Lo que sucede es que queremos que sea un debate serio; nosotros queremos debates en profundidad, no debates testimoniales, y en esta línea, señor Roca, el Grupo Parlamentario Socialista ya solicitó —y no ahora, como consecuencia de esta interpelación— la comparecencia en Comisión de los tres Secretarios de Estado del Ministerio de Economía y Hacienda: del Secretario de Estado de Economía y Planificación, del Secretario de Estado de Hacienda y del Secretario de Estado de Comercio. ¿A efectos de qué? A efectos de someter a un debate exhaustivo la política económica correspondiente a esos tres subdepartamentos del gran Ministerio de Economía.

En consecuencia, no nos negamos a ese debate, que está ahí. No nos negamos al debate en Comisión. Los Secretarios de Estado, nosotros, de «motu proprio» los tenemos ya citados para continuar el debate que inició el Ministro, pero, por otra parte, recalamos que aquí ya ha habido debate; ya lo ha habido, en una interpelación del Grupo Popular y en su propia interpelación, en el Pleno, y ha habido debate en Comisión la semana pasada. Es decir, ha habido cuatro comparecencias del Ministro en el último mes.

En consecuencia, y como lógica disposición, el Grupo Socialista se va a oponer a los tres puntos que componen la moción del Grupo de Minoría Catalana. (*El señor Presidente ocupa la Presidencia.*)

Lo que también resulta evidente a raíz de mi exposición, y sin entrar en debate con las exposiciones detalladas que se hicieron por parte del señor Roca, del Grupo Popular y del Grupo Centrista, lo que sí está claro es que tampoco vamos a votar a favor de la enmienda planteada por el Grupo Popular, porque de hecho...

El señor PRESIDENTE: Señor Caballero, ese tema dependerá de que se vote o no, de que sea aceptada la enmienda por el Grupo proponente de la moción.

El señor CABALLERO ALVAREZ: En cualquier caso, si es aceptada la enmienda, nosotros manifestamos que nuestro voto va a ser en contra, porque disintimos de la propia filosofía que inspiraba la intervención del señor Rato cuando se preguntaba cuál es la política económica del Gobierno. A mí me parece sorprendente, porque, como político y como técnico, la política económica del Gobierno está clarísima; es una política clara y coherente. Puede usted estar en desacuerdo o no, puede presumir que es una política ineficaz, puede presumir que no va a dar resultados, pero lo que nadie puede negar, lo que nadie puede someter a discusión, con un mínimo de seriedad, es que exista una política económica coherente y consecuente. Nosotros, además, creemos que es una política económica acertada.

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Señor Monforte, tiene la palabra.

El señor MONFORTE ARREGUI: Para pedir votación separada de los apartados uno, dos y tres.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

A los solos efectos de manifestar la posición del Grupo proponente sobre la enmienda presentada por el Grupo Popular, doy la palabra al señor Roca.

El señor ROCA I JUNYENT: Señor Presidente ¿a los solos efectos de fijar la posición? ¿No puedo replicar?

El señor PRESIDENTE: Este debate es muy estricto, pero siempre se ha flexibilizado si hay motivos por los que S. S. considera que debe replicar inexorablemente.

El señor ROCA I JUNYENT: Gracias, señor Presidente.

Haré un uso muy breve de esta inexorabilidad. Simplemente decirles, señor Caballero, que yo le agradezco su explicación. Conocíamos de los objetivos de la política económica del Gobierno y conocíamos de las rectificaciones introducidas en la actualidad en estos objetivos, y precisamente porque las rectificaciones se han producido es por lo que queremos el debate.

No se nos diga que han comparecido en cuatro ocasiones el Ministro o sus Secretarios de Estado en Comisión o donde sea, porque no han comparecido todavía para anunciarnos y debatir unas medidas que el Gobierno no ha adoptado. Usted nos dice: «Voy a anunciarles las medidas que el Gobierno ha adoptado». Rara intuición la suya, porque el Gobierno todavía no las ha adoptado, y, por tanto me parece que sería bueno que, antes de que esto nos lo dijese usted, nos lo diga el Gobierno.

¿Será testimonial el debate? No lo sé, señor Caballero. Será testimonial en todo caso, según el contenido de la comunicación del Gobierno, porque el que introduce el debate en una comunicación del Gobierno, como estoy convencido de que no la hará testimonial, sino de enjuiciar en su contenido, el debate lo será así. Por lo tanto, en todo caso dejamos a su suerte el contenido. Lamento que ustedes no acepten nuestra propuesta.

En cuanto, muy concretamente, a la posición señores del Grupo Popular, yo les voy a decir que no a su enmienda por una razón. Yo comparto lo que ustedes ponen ahí, pero yo quiero que digan que no a lo que nos han dicho a nosotros; quiero que digan que no a lo que nosotros pedimos, y que nadie pueda excusarse en una palabra que ustedes ponen en su enmienda, que se diga la justificación, es decir, como pueden los socialistas votar una enmienda que dice que se reconoce el fracaso de la política económica. No quiero ahorrarles este cáliz, quiero que voten que no a una cosa en la que pedimos pura y simplemente un debate una información, la constatación de una preocupación, queremos que voten que no a esto, ya que lo han dicho así. Por tanto, lo lamento, nosotros no aceptamos su enmienda.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Roca. Señor Caballero, tiene la palabra con la misma brevedad y a los solos efectos de contestar al medio minuto que el señor Roca ha dedicado a su intervención anterior.

El señor CABALLERO ALVAREZ: Señor Presidente, literalmente medio minuto.

Señor Roca, nosotros no queremos que haya habido rectificación de los objetivos, ha habido una modificación de algunos de los objetivos, como consecuencia de adaptación a una coyuntura cambiante pero esto es elemental en política económica. Cuando las circunstancias sobre las que se opera varían, es necesario variar la forma en la que se actúa sobre la realidad. Lo contrario sería un gran error y de hecho nos dicen lo que harían ustedes que serían absolutamente inflexibles en unas medidas que hubieran anunciado de antemano, si no aceptan que es posible modificar cuando la realidad en la que se opera, por circunstancias internas y externas varía.

Nosotros creemos que las medidas que efectivamente anunció el señor Ministro de Economía en la Comisión —en la que recuerdo que su Grupo no estaba— y que se van a adoptar por el Gobierno, van a ser eficaces. No nos negamos en absoluto al debate. Seguimos diciendo que el señor Ministro compareció en el último mes cuatro veces en esta Cámara, y desde luego, no nos negamos a que sigan existiendo las comparecencias.

Insisto, el Grupo Socialista ya solicitó la comparecencia de los tres Secretarios de Estado y estamos dispuestos a cualquier debate que ustedes planteen, pero creemos que los debates en detalle y a fondo se hacen mejor en la Comisión.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Caballero.

Señor Monforte ¿su petición es que se voten, por separado los tres apartados? (*Asentimiento.*)

Vamos pues a votar, por su orden el primero de los apartados de la moción del Grupo Parlamentario Minoría Catalana.

Comienza la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 280; a favor, 97; en contra, 164; abstenciones, 19.*

El señor PRESIDENTE: Queda desestimado el primero de los apartados de la moción.

A continuación, votamos el segundo apartado de la moción.

Comienza la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 280; a favor, 104; en contra, 165; abstenciones, 11.*

El señor PRESIDENTE: Queda desestimado el segundo apartado de la moción.

Seguidamente, pasamos a votar el apartado tercero de la moción.

Comienza la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 277; a favor, 32; en contra, 167; abstenciones, 77; nulos, uno.*

El señor PRESIDENTE: Queda desestimado el tercer apartado de la moción, y, así, definitivamente desestimada la moción del Grupo Parlamentario Minoría Catalana, a consecuencia de la interpelación defendida ante el Pleno del Congreso de los Diputados el día 17 de abril de 1985, relativa a la tasa de desempleo en España.

#### INTERPELACIONES URGENTES:

##### — DEL GRUPO POPULAR SOBRE LOS ACUERDOS RECIENTEMENTE ALCANZADOS EN EL CAPÍTULO DE AGRICULTURA EN LAS NEGOCIACIONES DE ADHESION A LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA

El señor PRESIDENTE: Interpelación urgente del Grupo Parlamentario Popular sobre los acuerdos recientemente alcanzados en el capítulo de agricultura en las negociaciones de adhesión a la Comunidad Económica Europea.

Para la defensa de la interpelación, tiene la palabra el señor Navarro.

El señor NAVARRO VELASCO: Con la venia, señor Presidente.

Señor Presidente, señorías; el Grupo Parlamentario Popular quiere en este momento reiterar una vez más su rotunda vocación europea, que, por reiterada, no deja de ser fundamental. (*El señor Vicepresidente, Torres Bour-sault, ocupa la Presidencia.*)

La importancia de nuestra incorporación a la Comunidad Económica Europea no puede, en modo alguno, valorarse sólo por efectos de carácter económico, social o comercial. Hay aspectos fundamentales de la misma, como son el histórico, el cultural y el científico, así como la corresponsabilidad que España adquiere en fórmulas superiores como pueden ser la política y la defensa.

Sabemos, y lo hemos dicho desde esta misma tribuna, que los intereses de España no son en modo alguno la suma aritmética de los intereses sectoriales. Y desde esta base, y con las reservas propias que hicimos en su día, hemos presentado una interpelación sobre el capítulo agrícola, que ha sido dejado para el final. Por otra parte, señorías, esta interpelación obedece a requerimientos en declaraciones hechas por el propio Ministro de Asuntos Exteriores y por el Presidente del Gobierno, en las que reconoce que el incentivo que le puede ocasionar la oposición al Gobierno sirva, y leo textualmente, «para corregir cuanto haya habido de defecto en la actuación inter-

na en cuanto a la corrección dentro de la Comunidad Económica Europea».

Yo podía caer en la tentación de haber planteado esta interpelación con la descalificación de aquellos que han cerrado y dejado para el final el capítulo agrícola, pero no lo voy a hacer. Podía incluso, señor Ministro, caer en la tentación de hacer un panegírico de los antagonismos que han existido entre su departamento y la Secretaría del Estado a la hora de cerrar el capítulo agrícola, pero tampoco voy a entrar en ese tema. Podía incluso caer en la tentación de pedir una reprobación de su señoría, tampoco vamos a caer en ello, porque el tema es lo suficientemente serio para plantearlo adecuadamente y en los términos equilibrados que hoy demanda la sociedad española.

La negociación de la entrada en la Comunidad Económica Europea presenta, en su contexto general, beneficio para la sociedad. Es como cuando se hace una carretera que afecta a una propiedad, que en definitiva aporta al colectivo beneficios, pero la propiedad por la que pasa necesita de una compensación, de una indemnización. Ese es el fondo de la interpelación, poner de manifiesto cuáles son los graves quebrantos y sacrificios que se le exigen a determinados sectores agrarios, para que se arbitren las soluciones que palién en cierto modo el impacto negativo de la adhesión.

La negociación se ha llevado mal por varias razones. Primero, porque ustedes han dejado la asignatura más difícil para el final y quizá, señor Ministro, sea un simbolismo lo solo que se encuentra usted hoy en el banco azul, como solo se encontró cuando dejaron para el final que se cerrase el capítulo correspondiente a su cartera ministerial. A usted le han impedido también hacer una preparación en cuanto a aproximación de precios, porque el señor Ministro de Economía y Hacienda estaba más preocupado del índice de precios al consumo que de una preparación previa a nuestra adhesión a la Comunidad Económica Europea. Pero esa factura, señor Ministro, la va a pagar los agricultores españoles. Usted estará conmigo en que los flecos pendientes de la negociación llegan hasta el 70 por ciento de aquello que se ha negociado. Han pesado para usted también tremendamente los pactos bilaterales que sobre leche y cereales se han suscrito con el Gobierno francés.

Yo quisiera brevemente pasar a analizar uno por uno todos los sectores, empezando quizá por aquellos en los que es más grave el impacto negativo de la adhesión.

El sector de porcino, que supone el 20 por ciento de la producción final ganadera y el 10 por ciento de la producción agraria, prácticamente lo ha llamado usted a desaparecer de nuestro país, por una razón, porque ustedes van diciendo por ahí que el porcino se va a ver beneficiado porque hay precios superiores en la Comunidad y nos vamos a acercar a ellos. No señor, ustedes han aceptado montantes compensatorios, que quiere decir que todo el porcino que venga de Europa tendrá una prima para que entre en el mercado nacional al mismo precio que el precio indicativo que tenemos en nuestro país. Quiere decir, en otras palabras, y para que SS. SS. lo

entiendan, que todo el porcino viene subvencionado de la Comunidad a España en la diferencia que hay de precio.

Ustedes no han podido conseguir siquiera un equilibrio en cuanto a la sensibilidad del porcino. Quiere decir que el cerdo y todos sus derivados pueden importarse en España y nosotros no podemos exportar nada hacia la Comunidad Económica Europea. Quiere decir también que, al haber mezclado en el paquete porcino la carne fresca con los embutidos, España no tiene posibilidades ni siquiera de exportar aquellos embutidos que por su cocción o manufactura no son transmisores de la peste porcina africana. Quiere decir también, en definitiva, que nosotros no hemos recibido la ayuda extra correspondiente para combatir la peste porcina africana.

El porcino, señor Ministro, le quiero recordar —digo señor Ministro porque me dirigiría al Gobierno, pero el Gobierno está hoy solamente representado por el señor Ministro— que consume el 80 por ciento de la producción de cebada en España; luego habrá grave quebranto para la industria ganadera del porcino. ¿Qué vamos a hacer con su plan de expansión del cultivo de la cebada? ¿Qué vamos a hacer con nuestra cebada? Si en la parte que queda por negociar fuesen capaces de conseguir que no hubiese montantes compensatorios, a través de que al precio base se le aplicase el 78 por ciento, de manera que fuese prácticamente igual el precio de intervención español al otro por tener menos de un cinco por ciento de diferencia, habríamos paliado en parte el problema. Pero, por otro lado, quedaría todavía el aspecto de la sensibilidad.

En productos lácteos —y voy rápido porque quiero dar un repaso a los productos de impacto negativo en la adhesión—, haber dejado abierta la puerta sin contingente de la importación de leche en polvo va a tener un quebranto importante para toda la ganadería de vacuno para leche en la Cornisa Cantábrica. Además, sabe usted que los precios en la Comunidad Económica Europea son más bajos que aquí. El índice de grasa, a efectos de precio indicativo, está en el 3,7 y en España de la leche que producimos en el 3,2.

Pero no es sólo eso. Es que la fijación de la cuota de producción que ustedes están negociando y en las términos en que se está desarrollando, supone algo paradójico, y es que España, deficitaria en lácteos, acepta una reducción por cuota de explotación del 8 por ciento de la producción láctea española. No es sólo que importamos, sino que ustedes aceptan en esta cuota de producción una reducción del 8 por ciento. Seguramente la popularidad de los negociadores en la Cornisa Cantábrica irá creciendo a medida que vayan viendo las medidas que ustedes han aprobado.

En carne de vacuno, para ir también sector por sector, no son solamente las 12.000 cabezas de becerro que entran desde el momento de la adhesión sino los montantes compensatorios de esa adhesión, que son subvenciones —lo mismo que pasa en la leche— montantes compensatorios que son subvenciones cuando viene de allí para acá, y los precios allí son más bajos que aquí en un sentido o en otro. Quiérese decir con eso que en vacuno habrá

12.000 este año y los incrementos, que eso yo no lo voy a criticar. Lo que sí voy a criticar es que dentro de cuatro años, cuando esté liberalizada la importación de animales vivos, España tendrá que transformarse a los niveles que lo ha hecho la ganadería italiana. Es decir, que la ganadería extensiva ha sido condenada totalmente a su desaparición. El problema surge a partir del quinto año, por supuesto.

En frutas y hortalizas, que debieron ustedes separarlo de los cítricos, tenemos un periodo de adaptación, un periodo transitorio de diez años: cuatro en que prácticamente estamos fuera de la Comunidad Económica Europea —y eso hay que decirlo así, fuera de la Comunidad Económica Europea— y seis años en los que hacemos una transición. Ha sido un error de ustedes, no haber conseguido atraer la sensibilidad española para aquellos productos hortofrutícolas que son concurrentes, y hay que decirselo a las zonas hortofrutícolas productoras. Los voy a enumerar muy brevemente para que la Cámara tenga conocimiento de lo que puede entrar en España con montante compensatorio, es decir, subvencionado: patata de siembra, coles y coliflores, endivias, guisantes, cebollas, espárragos, pepinillos, champiñón, manzanas, peras, melocotones, nectarinas, riñones, cerezas, ciruelas y fresas.

Esto quiere decir que el productor español de champiñón, con coste de producción más elevado, va a tener a los mismos precios, porque viene subvencionada desde la Comunidad, la competencia del champiñón comunitario. Y así el resto de los productos hortofrutícolas.

Además, al no haberse preparado ustedes y haber dejado que la Comunidad se prepare —porque son de aplicación exactamente igual en el tema cítricos que el paralelo en frutos y productos hortícolas— han aceptado discriminación con Israel durante tres años y discriminación con Marruecos durante cinco años. Y no crean que es una broma, porque ustedes están hablando del 12 por ciento de arancel, pero en melocotón y en nectarina son el 22 por ciento y en albaricoque el 25 por ciento. ¿Sabe usted lo que eso ha supuesto la semana pasada? Pues que en melocotones se han pagado, en concepto de arancel, 43 pesetas por kilo; que los exportadores españoles en concepto de arancel en nectarina han pagado 112 pesetas por kilo, y que en albaricoque han sido 77 pesetas por kilo. Ustedes han aceptado en el sector de cítricos algo gravísimo, que es el incremento del precio de referencia, en lugar de lo que consiguió Grecia que era el precio de oferta.

Para que SS. SS. se enteren (*Un señor DIPUTADO: Muchas gracias.*), porque no todos tienen por qué conocer los mecanismos comunitarios (*Rumores.*), el precio de referencia es un precio que fija la Comunidad, y cuando dos días consecutivos o cinco alternos se cotiza por debajo quiere decirse que se incurre en tasa compensatoria, que es la diferencia entre el precio de los mercados testigo y el precio de referencia. Pero a ese precio de referencia se suma la tasa compensatoria, con lo cual generamos una espiral al alza difícil de alcanzar, porque llega un momento en que los impuestos que se pagan por tasa com-

pensatoria y aranceles son superiores a los precios de oferta.

Los aranceles que van a pagar los cítricos españoles, en definitiva los productores de cítricos, a lo largo de diez años son 45.000 millones de pesetas, y eso sin tener en cuenta que están renegociando los acuerdos de ayuda con Marruecos y con Israel, antes de que entremos nosotros, a los niveles que actualmente tienen en cuanto a las ayudas.

Pero hay otra cosa también, señor Ministro. Ocurre que las variedades que están catalogadas por la Comunidad Económica Europea, hechas con anterioridad a la negociación, no incluyen ninguna de las variedades de cítricos españoles a los efectos de la reestructuración y ayuda sectorial.

En grasas vegetales, ¿qué han hecho ustedes con el aceite de oliva? Una aproximación de precios en veintias partes, como si el periodo transitorio fuese a durar veinte años. Ya sé que a los diez años se produce un salto del 50 por ciento, lo que produce una distorsión del mercado, pero ustedes han tenido prácticamente... (*El señor Ministro de Agricultura sonríe.*) En Jaén se reiría menos. (*Un señor DIPUTADO: ¡Ah! le duele, ahí le duele!*)

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Señor Navarro, le ruego que vaya resumiendo.

El señor NAVARRO VELASCO: Quiere decirse que es por veintias partes. Luego es como si el periodo de adaptación de precios fuese durante veinte años y al final salta en un 50 por ciento, lo que producirá una distorsión del mercado.

Las ayudas al consumo para que haya un equilibrio entre el precio del aceite de oliva y el precio de aceites vegetales no empiezan a funcionar hasta el quinto año. Y en cuanto a los aceites de semillas, es que a usted le han puesto una cuota de producción al girasol, que es un producto alternativo como bien sabe, y yo le he oído decir por la radio que es el que va a sustituir a la remolacha, que, por otra parte, también tiene cuota de producción. Los cereales también están con montantes compensatorios. Después de lo que le va a ocurrir a la cebada como consecuencia del resultado del porcino, va a tener usted una cuota de producción en trigo duro de 207.000 toneladas, lo cual quiere decir que no podremos producir más de 207.000 toneladas de trigo duro y que tendremos que importar 175.000 toneladas de trigo blando. En definitiva, que el pequeño agricultor que no tenga una producción de 80.000 kilos, o sea, 80 toneladas, no puede mandar a intervención, no puede acogerse al precio de garantía. Eso es así y hay que decirlo. No han conseguido la petición española de que fuesen 10.000 kilos, y un agricultor, o tiene 80.000 kilos o —como usted ha liberalizado el comercio del trigo no ha hecho una promoción asociativa de agricultores— difícilmente va a poder acogerse a los precios de intervención.

En remolacha, señor Ministro, la cuota de producción es un millón de toneladas, cuota de producción superior a la que usted hizo en la ordenación de la campaña re-

molachera. En definitiva, como es por debajo del consumo de España, ello nos impide un flujo de exportación de remolacha hacia Portugal, donde podríamos tener unas posibilidades más amplias para seguir manteniendo cuotas de producción crecientes.

Pero no todo son inconvenientes; también hay ventajas. Los trescientos millones de consumidores y la ventaja de que aquel que llegue, por lo menos, va a tener la seguridad de un mercado protegido y la seguridad de que las decisiones en política agraria se tomarán desde la perspectiva de Bruselas y no desde la arbitrariedad del Gobierno socialista. (*Fuertes rumores.*)

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Para contestar en nombre del Gobierno, tiene la palabra el señor Ministro de Agricultura.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): Señor Presidente, señorías, cada vez que interviene el señor Navarro en nombre del Grupo Popular y en el suyo propio me produce una especie de cambio. Usted me provoca un cambio en cada una de sus intervenciones. Generalmente empieza bien —y además cada vez lo hace mejor y más serenamente— intentando situarse en los temas, pero a medida que va avanzando la interpelación se pierde, yo creo que incluso pierde las fichas con los datos. De verdad que lo siento, y lo siento porque le tengo una cierta estima, indudablemente. (*Risas. Rumores.*) Creía que hoy íbamos a tener un debate sereno, un debate con respecto a las dificultades que tenemos en el tema de la adhesión y sobre lo que este país ha conseguido y lo que no ha conseguido. Pero yo creo que usted, a medida que empieza la intervención, se va acelerando —perdóneme la expresión— y al final nada o casi nada tiene que ver con la realidad. Como hay ocasiones de contrastar fuera de esta Cámara, yo le invito, de verdad, a que siga con el tema, a que intervenga otras veces, en Comisión o en Pleno, en la Cámara o fuera de ella, donde quiera, incluso en Jaén. He estado hace poco en Sevilla y con mucho gusto voy a Jaén en cuanto pueda. Pero usted exagera y ese es su problema: exagerar con temas de esta naturaleza.

Hay otro problema en el que yo no quería haber entrado. Yo me había preparado la interpelación seriamente, producto por producto, pero usted me quita las ganas de contestar con seriedad. (*Risas. Rumores.*)

De entrada, quiero situarle en lo que fue el tema del encuentro de ayer entre el Comité Mixto Cortes Generales-Parlamento Europeo. En la reunión de ayer, como consecuencia de una proposición del Grupo Popular, apoyada por algunos otros Grupos, se quitó de la resolución la palabra «equilibrado» en el acuerdo, por considerar que introducía un elemento de valoración del mismo. Se consideraba que como había tantos flecos, no se podía hacer una valoración y fue cambiada, creo, por la palabra «fundamental», que entendían ustedes que no establecía valoraciones. Sin embargo, hoy me encuentro con una interpelación en la que lo que me está pidiendo,

independientemente de esas negociaciones, es que valoremos una serie de productos. Hay una cierta contraposición entre la postura de ayer y lo que plantea la interpelación, que son valoraciones de una serie de producciones, y las valoraciones que usted ha introducido después.

Como realmente soy consciente, igual que lo es usted, de que estamos negociando aspectos importantes, hay que ser responsables y tener una idea exacta de lo que se puede y no se puede decir, por las repercusiones que puede tener dentro y fuera de la Cámara, en Madrid y en Bruselas. Voy a intentar valorar lo menos posible y no entrar en aquellos temas que en este momento se están negociando, como usted mismo reconocía ayer en el Comité Mixto Cortes Generales-Parlamento Europeo. Por tanto, usted tiene la ventaja de adelantarse y valorar los temas, independientemente del hecho de la negociación. Sí quiero agradecerle que ponga la carga en una serie de productos, porque a lo mejor nos ayuda algo, aunque como lo pone tan negro otros interlocutores pueden pensar que el tema de la adhesión es verdaderamente negro para la agricultura. Creo que como lo exagera tanto es casi ineficaz esa ayuda, aunque yo se la agradezco.

Voy a intentar contestarle. Yo había preparado seriamente mi intervención, aunque tengo la tentación de contestarle a sus fichas. Voy a decirle lo que usted no ha dicho de una serie de producciones. Me pregunta en la interpelación por la valoración que hace el Gobierno sobre la situación en que han quedado los productos continentales, los productos lácteos, cereales, azúcar, carne de bovino y de porcino. No voy a entrar a valorar aquellos temas que aún estamos negociando.

Empiezo por este orden. Usted ha preguntado por los productos lácteos. Como S. S. conoce tenemos un precio indicativo, un nivel deseable con respecto a una materia grasa diferente de la española. El precio de la Comunidad es más bajo que el que se produce en España y este es un problema para el sector lácteo español. Hemos intentado fundamentalmente la persistencia del precio español por encima del comunitario, diferencia fundamental que teníamos en nuestro mercado. Van a existir compras en régimen de garantía de una serie de productos, incluida la leche en polvo y la mantequilla, y una serie de ayudas que S. S. ya conoce; ayudas a la leche desnatada, a la leche destinada a la alimentación animal, a la fabricación de caseína, mantequilla destinada a la pastelería, heladería, etcétera, mantequilla destinada para todo tipo de fines. Se establece un tipo de ayudas que se irán incrementando en tramos iguales durante siete años, hasta llegar al nivel comunitario visto.

Respecto al régimen de intercambio, en el acuerdo hemos conseguido un sistema de apertura en los cuatro primeros años, en los cuales se limita la importación a España de leches líquidas, tanto a granel como emvasadas, pasteurizadas, UHT, esterilizadas, mantequillas y quesos, que estarán contingentados. Por si quiere recordarlo, los contingentes son 200.000 toneladas en el primer año, de las cuales 180.000 son de leche fresca.

No quiere decir que a partir de ese período nuestro mercado no tenga protección. Lo que va a funcionar es el

sistema que ya tiene establecido la Comunidad. Dicho de otra manera, lo que funciona a partir de los 15 años es un sistema general para los países comunitarios diferente del nuestro. No quiere decir que el nuestro sea mejor, pero de momento lo hemos preferido. El sistema que tiene la Comunidad es un balance de aprovisionamiento del mercado español, que permitirá modular las importaciones en nuestro país y puede llegar a interrumpirlas cuando se plantee una situación grave para el mercado español. Es un mecanismo de intervención que tiene la Comunidad que está ensayado desde hace varios años. Ustedes, que son partidarios de unos y otros sistemas, no pueden decirme ahora que ese sistema sea mejor o peor que el sistema que tenemos en el Ministerio de Comercio español. Nosotros hemos defendido un sistema de contingentes máximos durante cuatro años, lo cual quiere decir que por las cantidades no va a entrar nada, y a partir de ese momento comenzamos a controlar el mecanismo español con los mecanismos comunitarios, que han demostrado la eficacia en algunos países de la Comunidad. Cuando hablamos de productos que terminen el cuarto año con el sistema especial español, eso no quiere decir que en este momento la Comunidad no tenga mecanismos para intervenir cuando se produzcan alteraciones en un país o en una región. Eso es lo que pasa con la leche, que a partir de ese año van a jugar ese tipo de mecanismos.

Con respecto a la ayuda a terceros países vamos a insistir en el tema. Vamos a jugar con las restricciones a la exportación que plantea la Comunidad y con los sistemas de protección frente a terceros países. Está por negociar la cuota de leche para España. Indudablemente la postura del Gobierno español es no aceptar la actitud de la Comunidad actualmente, o la postura que constituye la base del documento de la Comisión para negociar. En estos momentos la postura es la contenida en un documento de la Comisión española. Y cuando se termine de negociar diremos en qué medida se ha acercado más a la posición española o a la postura sostenida por la comisión. Ese es un elemento de negociación. Mi deseo al igual que el suyo es que se aproxime a la posición que mantiene España, pero es un elemento duro de negociar. También hay una discusión pendiente, aún no cerrada, sobre el sistema de centrales lecheras. Esto en cuanto al tema de la leche. Con respecto al tema del sistema de la leche deshidratada, de la leche en polvo, he de señalar que no es que no existan mecanismos de control, sino que lo que rige son los mecanismos comunitarios.

Siguiendo el orden en que usted plantea la interpelación, de una manera breve paso a referirme a los cereales, y tengo que decirle que mi cuadro no se parece en nada al suyo. En relación con los cereales partimos del supuesto de que era un sector sensible, un sector en el que se ha jugado a mantener durante un período transitorio de siete años un sistema especial de vigilancia de nuestras importaciones de trigos blandos panificables. Se ha marcado el objetivo máximo de importar a España durante ese período 175.000 toneladas el primer año, que irán pasando a 201.000, etcétera, en los años siguientes.

A partir del quinto año y como máximo hasta el décimo, se someterá ese producto a un mecanismo complementario de intercambios pactado con carácter general, que es el mecanismo comunitario. Para el resto de los cereales la transición será la clásica, también de siete años, y las diferencias de precios se corregirán dos veces. Las ayudas al trigo duro se van a implantar desde el primer día de la adhesión y se aumentarán hasta que se produzca la ayuda comunitaria en tramos sucesivos en los siete años. Indudablemente, en este escalón nos queda por hacer la liberalización de las concesiones administrativas del arroz. La protección exterior será la que tenga la Comunidad, es decir, una protección superior a la que tenemos nosotros y se aplicará desde el primer día las restricciones a la exportación. Se establecerán ayudas a la exportación de cereales españoles a terceros países, tema que, como su señoría conoce, es importante por las posibilidades que tenemos de exportar algunos tipos de trigo. Además de ello contaremos desde el principio con las ayudas a los trigos duros, que ahora no exporta España y que realmente puede constituir un elemento importante para nuestro sector de cereales.

Quedan por discutir algunos aspectos referidos a la industria de pastas y derivados, y no puedo referirme a este punto hasta que no concluya la negociación.

Siguiendo el orden de su interpelación, aunque pueda resultar pesado, voy a hablarle del sector azucarero. Voy a ser muy breve. En relación con dicho sector tenemos un problema fundamental y es el que se refiere a la diferencia de precios con la Comunidad. Nuestro azúcar procedente de la remolacha es un 20 por ciento más caro que el de la Comunidad y, además, la Comunidad tiene unos problemas tremendos de excedentes que podrían hacer peligrar nuestra producción actual de remolacha. El objetivo español se ha conseguido. El objetivo español ha sido mantener una cuota de producción que pueda cubrir nuestro consumo, una cuota de producción de un millón de toneladas, que es aproximadamente, lo que cubre nuestro consumo, de las cuales 960.000 son de remolacha A y solamente 40.000 son de remolacha B.

La Comunidad ha hecho una excepción con el sector azucarero español y en el acuerdo pone que ese precedente no se volverá a repetir, etcétera. Esto quiere decir que la Comunidad, como sabe S. S., establece que el azúcar será un 10 por ciento de tipo de cuota A, pero de cuota B, y en el caso de España ha hecho una excepción, ha hecho bastante, y se mantiene un 4 por ciento, es decir, mantenemos el cupo de producción necesario para nuestro consumo, exactamente el mismo que viene en el Decreto y mantenemos el nivel de precios españoles, un nivel de precios superior al comunitario, lo cual permite a nuestros agricultores seguir cultivando la misma remolacha que tenían y al mismo precio español, precio más alto que el comunitario.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Le ruego que resuma cuanto le sea posible.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y

**ALIMENTACION (Romero Herrera):** Realmente, es difícil el tema. Estamos casi en el principio. Es el problema de intentar contestar sector por sector.

Para resumir, quiero decir que sólo hay que preguntar al sector profesional de la industria azucarera y le podrán decir todos a S. S. que el acuerdo es satisfactorio, siendo uno de los productos más difíciles. Por tanto, no creemos problemas donde no los hay.

Carne de vacuno. En mi opinión, independientemente de lo que ha afirmado el señor Navarro, no hay grandes problemas con respecto a la situación en que ha quedado la carne de vacuno. El nivel de contingentes de importación de 20.000 toneladas, en el cual se incluyen animales vivos, carnes refrigeradas, carne congelada, productos transformados, es un contingente claramente asumible, y solamente aquel tipo de carne que más problemas puede plantear es la carne refrigerada. Se van a importar, como máximo, 2.000 toneladas, cifra realmente poco importante. Incluso para el año 1989 solamente se importarían 2.846 toneladas.

De todas maneras, incluso a partir del 5.º año, igual que en los sistemas anteriores, no quiere decir que no tenga protección de mercado; empieza a funcionar el sistema de balance de abastecimiento, que es el modo que la Comunidad tiene para establecer si un determinado producto puede crear problemas en un tema o en otro.

Tengo que indicar que, a partir de la adhesión, se aplicarán en España los sistemas de protección que tiene este producto en la Comunidad, y que nosotros no tenemos en igual grado. Entre ellos está el precio de orientación o nivel deseable, que es, incluso, más alto que el nuestro, con unos precios, por ejemplo, de intervención también más altos y podrá dar lugar a las ayudas o los niveles de restitución a la exportación, que son significativamente importantes.

Me parece que, a continuación, usted ha entrado en el sector de porcino. No estoy absolutamente de acuerdo con usted; tenemos problemas. La posición española era intentar aislar el mercado de porcino durante cuatro años, hasta que solucionáramos el problema de la peste porcina africana en este país, para lo cual vamos a hacer un gran esfuerzo. Realmente ha sido un objetivo planteado en la negociación como postura negociadora, y es claro que no ha salido la postura española, sino otra postura.

Indudablemente, en cuanto al futuro del sector, no coincido absolutamente nada con el que ha planteado S. S. Creo que quedan temas muy importantes por negociar. Por tanto, no es que se haya fijado todavía nada que vaya a marcar una influencia importante. Va a depender de cómo quede el capítulo, fundamentalmente.

Sin embargo, como usted conoce, las ayudas de almacenamiento y las ayudas de restitución a las exportaciones importantes para este sector, siempre que los terceros países puedan recibir productos de porcino que no estén afectados por la peste porcina africana, ayudas que nosotros no tenemos a este nivel, como un sector que quedamos en negociar, va a depender —quiero decirlo claramente— de cómo quede el tema de las compensa-

ciones. Ahora bien, indudablemente, no puedo estar de acuerdo con la valoración de carácter general de que va a ser un tema de catástrofe. Mi impresión personal es que va a seguir manteniendo el mismo ritmo actual de producción de porcino, ritmo que va a ir en función del consumo interior, que va a seguir creciendo a un ritmo moderado.

Los problemas fundamentales de competencia exterior dependen de ese capítulo, y ya hablaremos de él. Dentro de unos días les daré una valoración, que no coincide con la que su señoría formula.

En el tema de frutas y hortalizas —por ser breve solamente me voy a referir a algunos temas—, nosotros hemos conseguido algunos logros positivos. Otros temas se alejan de las posiciones que España mantenía, es el resultado de cualquier negociación. Tenemos un proceso inicial de cuatro años, en el cual se van a ver rebajados de un modo muy pequeño en la primera fase, los precios de referencia de los países comunitarios. Sin embargo, en la segunda fase se va a jugar fuertemente. Lo que sí van a jugar son los sistemas de protección desde el primer día. Las agrupaciones de productores pueden proceder a retirar los productos del mercado cuando los precios de garantía descendan por debajo de ciertos niveles y a España se van a aplicar desde el primer momento. Van a tener unas consecuencias importantes la pera, melocotón, uva de mesa, etcétera, y en el caso de hortalizas, el tomate, coliflor y berenjenas. Estarán protegidas por mecanismos de protección de mercado, que constituye una novedad importante para esos sectores, especialmente para el sector de hortalizas, por lo que el sector valora ese hecho.

A partir de ese momento, el proceso contará con una serie de ayudas a la importación, y partir del segundo período se va a abrir rápidamente el proceso de apertura de los mercados.

En cuanto al sector del vino, me va a permitir referirme telegráficamente al mismo. Yo creo que la solución que hemos encontrado para lo que se denomina vino de consumo corriente, es decir, vino ordinario nuestro, es una buena fórmula, en cuanto a cantidad. No hay referencia a los precios y los vinos de calidad creo que no van a plantear excesivos problemas, sino todo lo contrario. No voy a darle más datos porque no tenemos tiempo.

En cuanto a materias grasas, ya que me ha citado el tema de Jaén, yo quiero decirle solamente dos cosas. Nosotros, en aceite de oliva.—usted lo sabe muy bien— tenemos un precio más bajo —cien pesetas— que el precio comunitario. Tenemos un nivel de ayuda de doce pesetas por kilo. La Comunidad lo tiene de casi noventa. El sector significa lo que está significando en Jaén: que el olivo se está revalorizando y el que tiene un olivo quiere plantar ya dos. Y hace muy bien en cuidarle. Significa, básicamente que la aproximación menor que podría hacer es una subida de casi trece pesetas anualmente. Entre la diferencia de precio y la aproximación de las ayudas, significa una subida, mínima, posible, por debajo de 13 pesetas año. Realmente, este es un motivo de alegría para los olivereros y usted, como persona ligada a este sec-

tor, se encuentra contento. Por tanto, tendré un gran placer en coincidir con S. S. en Jaén para celebrar la entrada del aceite de oliva en el Mercado Común.

Siento no tener más tiempo para entrar en más detalles. Espero sus aportaciones. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Muchas gracias, señor Ministro.

Para turno de réplica, el señor Navarro tiene la palabra.

El señor NAVARRO VELASCO: Gracias, señor Presidente. Señor Ministro, yo le agradezco, en primer lugar, esas consideraciones y lecciones que me da de su elocuencia dialéctica, agresividad, simpatía y conocimiento de las materias. (*Risas.*) Realmente, los que le han preparado el papel, a pesar de su buena voluntad, han cometido errores. Uno de ellos el decir que el período de adaptación del sector lácteo va a ser de siete años, cuando son diez.

Pero sí acepto una cosa. Acepto un debate con usted aquí o fuera de aquí. Para no estar constreñidos por el tiempo, yo le aceptaría, con las organizaciones profesionales, un debate en televisión (*Rumores.*), para empezar a hablar. (*Rumores.*) Eso se hace en países democráticos serios. (*Rumores.*)

Miren ustedes, el problema es que ya no tienen credibilidad. (*Rumores.*) Dicen: No podemos aceptar, no vamos a aceptar durante la siguiente negociación. Al principio lanzaron las campanas al vuelo. Decían que ya habían terminado las negociaciones, todo había terminado, ya hasta el champán. Ahora usted reconoce aquí que todos los flecos que quedan son la mayoría fundamental del capítulo agrícola.

Usted dice que no ha tenido tiempo; yo también he tenido poco tiempo para poder hablar de todos los sectores. Yo sí propongo ayudas que en la moción van a IVA, cero, para la agricultura. (*Rumores.*) Lo estoy diciendo en serio. Lo lleva Inglaterra, por ejemplo. Sería, en parte una de las medidas que vamos a proponer en la moción, que es la otra parte de la interpelación a la que usted no ha contestado.

Usted ha hablado muy por encima, de dos sectores, diciendo que no ha podido conseguirlo. ¿Por qué dijo el señor Presidente del Gobierno en la feria del mueble de Valencia que no iba a poder conseguir la sensibilidad de los cítricos españoles en el Mercado Común? ¿Por qué no dijo el señor Presidente del Gobierno, en la cumbre exportadora, que el sherry se iba a dejar en la Comunidad Económica Europea compartiendo las denominaciones de origen con otros sherry? Porque ustedes también pueden prometer y prometen, y eso de los ciento y pico años... (*Risas.*)

Señor Ministro, seamos serios. Usted ha reconocido que el porcino sale mal, que el lácteo, la leche en polvo, está fuera de los contingentes; usted ha reconocido que los montantes compensatorios son, en definitiva, una prima a la exportación. Y todo lo que se le ocurre decir es: «Oiga usted, pero yo voy a recoger la restitución de las

exportaciones a países terceros para poder exportar lo que no vamos a podernos comer aquí de nuestras propias producciones».

Usted ha reconocido que en cereales van juntos los trigos blandos y que nosotros tenemos que contingentar los trigos duros. Usted no ha hablado aquí para nada del abaratamiento de los piensos ni de la participación de la mandioca, del abaratamiento de los piensos, por ejemplo, al no tener que comprar más a Estados Unidos, o de la soja, que viene restringida.

Usted no ha hablado del incremento de los precios en el vino y, por tanto, de la merma en el consumo. Usted no ha hablado de las marcas del clarete, ni de que, con los montantes compensatorios, se podrá comprar una botella de vino de Burdeos al mismo precio que una botella de Rioja.

No ha hablado tampoco de la importación de ganado vivo a partir del quinto año. Dice que el índice de transformación de carne, es decir, la que se come y la que se produce, es mayor en la variedad de razas que se producen en Europa, en relación con el proceso industrial de aquí, y eso va a arruinar la cornisa cantábrica. (*Rumores.*) Y hay que llamar las cosas por su nombre, para tomar las medidas adecuadas que compensen el impacto negativo de la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea en el sector agrícola.

Yo me aceleraré, pero ¿sabe usted por qué me acelero? Porque siento los temas agrarios. Usted se desacelera porque consiente que su Gobierno le deje solo al final. Usted lo sabe igual que yo. Y al haber dejado la asignatura pendiente para el final de curso le pasa como cuando estábamos de alumnos en el Instituto o en la Universidad, que la última asignatura, la más difícil, la suspendíamos porque la dejábamos para lo último. Eso ha pasado con el capítulo agrícola, señor Ministro. (*Rumores.*)

A mí, lo que me preocupa de su intervención es que no tenga conciencia de tomar las medidas adecuadas que compensen el impacto negativo de la adhesión, que usted no tenga conciencia de que el sector agrario es el sacrificado de la adhesión. Nosotros hemos dicho al principio que la suma de los intereses de España es superior a la suma de los intereses sectoriales. Le he puesto el ejemplo de que los sacrificios se compensan con las indemnizaciones, lo mismo que cuando se hace una carretera. Le he puesto un símil claro, señor Ministro, porque los que le han hecho su papel, papel que nos ha ido leyendo, es una explicación de lo que se ha cerrado y de lo que falta por cerrar; pero lo que no han hecho es una valoración del impacto negativo y, por tanto, me temo muy mucho que no tengan las soluciones adecuadas para que ese impacto sea el menor posible en el sacrificio que se le exige, una vez más, al sector agrario.

Le he hablado de que esa aproximación de los precios de la campaña del olivar jienense y de mi tierra se produce porque usted no ha ido incrementando los precios interiores, y, como los ha tenido frenados, resulta que ahora la diferencial, que, además, por otra parte, para su información, si quiere tomar nota, no son 13 pesetas, sino 11,50 pesetas.

Usted tampoco ha dicho aquí que la subvención al gas-oil agrícola desaparece también cuando entremos en la Comunidad. Que los «in-put» se nos dispararán. Hay que explicarlo, señor Ministro, honestamente y seriamente, y se lo digo en el tono que usted quiere que yo siempre le hable, en el tono ese que a usted le agrada, porque no le gusta que se pongan nervios a las verdades, y sé que le gusta más la conciliación. Pero mire usted, yo, por el sector agrario, estoy dispuesto a hablarle en ese tono. (*F.umores.*) Hay algunos que hablan con el tono de muchos elementos constitutivos del sector agrario. (*Risas.*)

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Señor Navarro, le ruego que vaya concluyendo.

El señor NAVARRO VELASCO: Sí, señor Presidente. Le quiero decir que vamos a hacer el análisis serio de sector por sector. Desaparece la subvención del gas-soil. El porcino escapa mal, porque van a importar porcino con canales de otro tipo distintas a las nuestras y se va a consumir aquí la proteína de carne más barata que hay en España, que va a venir de allí y que va a venir de la Comunidad subvencionada por los montantes compensatorios.

Ojalá consiga usted que los precios no sean los institucionales, sino los de referencia. Pero para eso está aquí la oposición, para decirles a ustedes qué es lo que creemos que debemos hacer y, entre todos, salvar todo el impacto negativo del sector agrario.

El IVA, cero, si el Ministro de Economía y Hacienda se lo permite. Creo que es la justa contrapartida al freno de precios al que le ha tenido usted sometido para controlar el índice de precios al consumo.

En definitiva, vamos a presentar una moción pormenorizada, cuyo primer punto es IVA, cero para la agricultura española, igual que la británica. Vamos a empezar a dar la ayuda sectorial y vamos a conseguir algo que enmiende, como mal menor, algo en lo que se ha integrado a la agricultura española, como la gran sacrificada en aras de unos intereses que yo los considero legítimos, pero, por otra parte, sospecho que están combinados por la fecha del 1 de enero de 1986, que era el temor que nosotros teníamos y que, desgraciadamente, se ha confirmado.

Por otra parte, señor Ministro, no le digo más, porque usted no ha contestado nada, ni ha disipado ninguna de las dudas que el sector tiene planteado y menos las que yo le he planteado.

Muchas gracias.

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

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): Señor Presidente, señores Diputados, nos quedan todavía por negociar algunos precios. Cuando terminemos las negociaciones hablaremos del contenido de la valoración del capítulo agrícola. Yo no quiero comprometer elementos de nego-

ciación en función de quedar mejor o peor en una tribuna. Nosotros nos hemos comprometido y hemos fijado posiciones de Gobierno a negociar, independientemente de saber, lógicamente, como sabe cualquiera que negocie, que las posiciones que vienen marcadas no son las posiciones definitivas en ninguna negociación; si no no serían negociaciones, sería arrasarse, sería un conflicto y cualquier negociación significa que hay elementos de aproximación entre las partes. Y hemos asumido el desgaste; lo puede decir el Presidente del Gobierno, yo mismo y otros Ministros, cuáles eran las posiciones españolas, cuáles iban a ser públicamente, para tener toda la fuerza de la negociación, para que supieran que era en serio, que no se planteaba un tema de cesión o de acuerdo; exactamente, como en cualquier negociación, hay componentes que han salido casi al cien por cien, al 80 o al 60 por ciento, según los casos. Pero lo hemos hecho con cabeza, sabiendo muy claramente, como sabe gran parte del país que se dedica a los sectores, cuáles eran los elementos importantes y los elementos secundarios. Creo que es algo a lo que fundamentalmente S. S. debería prestar algún cuidado.

Lo importante más allá del tema del acuerdo, ya que habla de mociones, es cómo está nuestra agricultura con respecto a la agricultura comunitaria y qué proceso se ha seguido para preparar a la agricultura española para este hecho que se iba a producir de cara a entrar a la Comunidad.

El Tratado de Adhesión es importante, pero va a jugar un papel temporal, y eso lo conocen en su Grupo personas que son partidarias de la competencia. Ha sido mucho más importante el elemento de preparaciones permanentes que elementos incluso de resultados coyunturales de un Tratado, que es coyuntural en la etapa histórica, a pesar de que defendemos con uñas y dientes cada uno de los componentes del Tratado. Por eso no he hablado de determinados temas, porque los estamos negociando en Bruselas. Estamos preparados para el choque fundamental de la agricultura española. Eso lo saben todos los agricultores de este país, independientemente de que hagan muy bien en plantear el problema del porcino o el de la leche. Y también saben varias cosas que sin duda S. S. conocen y que usted, indudablemente, conoce también, pero que voy a repetir, por si acaso.

Nosotros nos encontramos con una aproximación de precios a la Comunidad, y no por el señor Boyer, como usted plantea. España llega a la negociación, afortunadamente, por haber tenido una política coherente este Gobierno desde hace tres años y por no hacerle caso al señor Navarro, entre otros (*Risas.*); una política de precios coherente y responsable que nos ha permitido regular las producciones y llegar a la Comunidad en estos momentos con unos precios competitivos.

Cuando llegamos al Gobierno teníamos siete u ocho productos excedentarios y hemos llegado a la Comunidad solamente con dos: vino y aceite, que van a plantear pocos problemas, especialmente el aceite.

En estos momentos hemos conseguido tener una política de producción de precios, sufriendo el desgaste de

cualquier tipo de impopularidad por no querer entrar a cualquier coste y a cualquier precio; lo que nos ha permitido llegar a la Comunidad con una relación de precios favorable en todos los productos, menos en dos, que son leche y remolacha, afortunadamente para nosotros. Y no hemos podido llegar con más porque no hemos sido capaces, por la presión que han ejercido todos, de intentar ajustar, bajar o crecer menos en el tema de la leche y de la remolacha, cuando la relación era desfavorable para nosotros para cuando entrásemos en la Comunidad.

Entre las valoraciones de precios que ha llevado este Ministro hemos tenido un tema que no hemos perdido desde el punto de vista de la relación de precios con la Comunidad, porque sabíamos que cinco meses antes u ocho meses después íbamos a entrar en la Comunidad, pero que esa relación era básica, y lo era porque ahí estaban puestos los elementos de competencia básica. Eso lo conocen los que se dedican en su Grupo a alguno de estos temas. Son elementos que realmente han permitido a los agricultores la entrada en la Comunidad, empezando por ganar rentas vía de precios desde el primer día, como sucede en el caso del aceite de oliva que usted ha comentado. Eso es una ganancia de rentas por vía de precios y, afortunadamente, hemos sido capaces de mantener esa política, por no hacerle caso, entre otros, al señor Navarro. Y le diré que hemos soportado bastantes oleajes de este tipo.

Por otra parte —y eso lo saben todos los agricultores— vamos a una Comunidad con un mercado más rico, con un nivel de demanda importante para nuestros productos, en un momento en que, cada vez más, nuestra agricultura no depende del interior porque el modelo autárquico se terminó. Nuestra agricultura depende, en la tercera parte, del comercio exterior, especialmente del comunitario, y el crecimiento de ese comercio es el principal elemento de demanda de nuestra agricultura de futuro.

Cuando se planteó esa opción, era una opción clara que teníamos que tomar, y la hemos tomado. Afortunadamente, para los agricultores vamos a un mercado rico, con demanda creciente, que va a seguir tirando más de nuestra agricultura, pero que está más protegido que el nuestro porque es más rico, es más importante, con más nivel de ayuda, y los agricultores lo saben; con un nivel de protección frente a terceros superior al que tenemos en algunos productos y con restituciones importantes a la exportación a terceros países. Tenemos productos importantes en los que la entrada en la Comunidad nos favorece para la exportación a países terceros, a países del Este, a los países nórdicos, al norte de África y de América. Eso lo saben ya todas las personas que se dedican al sector agrario, lo saben claramente y en función de ello se están tomando posiciones. Cuando llegamos a este punto cabe decir que no reconoce lo que se ha venido haciendo. Hemos estado manteniendo una política de precios y producciones ajustada a la Comunidad, hemos cambiado el sistema de precios para incorporarnos a la Comunidad, hemos comercializado el mercado de cereales. Nos quedan muchas cosas por hacer en estos meses y

las vamos a hacer. Hemos modificado y adaptado en este año las tres líneas fundamentales de política de estructura que se derivaban de leyes anteriores, aprobadas en la legislatura anterior por otros Grupos, no por el Grupo Socialista, las hemos desarrollado y hemos ido a por ellas.

Hemos entrado en la Comunidad para desarrollar la agricultura de montaña; ahí están los municipios en los que esto está determinado; el plan de modernización de la explotación familiar es la segunda línea de estructura, así como el proceso de incorporación de jóvenes. La normativa comunitaria contiene, afortunadamente, esos tres renglones básicos. Los únicos elementos que quedan de los flecos de política de estructura van a estar aprobados, cumpliendo el reglamento comunitario, antes de junio, que es cuando se va a publicar el último que falta relativo a la política de estructura.

Quiero decir con esto que todo este tiempo hemos estado acomodando la política de estructura a la normativa comunitaria, de modo que podamos funcionar a partir de primero de enero con una normativa similar a la comunitaria, y que en dos años, tres o seis meses se van a adoptar acciones importantes que decidan toda la política de estructura. Esto es lo que se llama pensar en el tema del Mercado Común.

Que tenemos que hacer un proceso de adaptación. ¡Claro que hay que hacerlo! Que hay sectores que están en mejores o en peores condiciones en la Comunidad. ¡Claro que los hay! A mí me preocupan, fundamentalmente, esos dos productos: la leche y la remolacha. En mi opinión se han cubierto los objetivos que tenía el Gobierno español en cuanto a la remolacha y, en la leche existen diferencias en el tema porque el precio es menor. Seguimos preocupados por la relación de la cuota pendiente, que es muy importante. A partir de ese momento hablaremos del problema de la adaptación que tienen que hacer las estructuras lecheras del Norte o del Sur. En cualquier caso, con entrada en la Comunidad o sin ella, tendrían que haber hecho ese proceso de adaptación para recuperar el nivel de competitividad que se les iba a exigir en un momento determinado.

Ese es el tema y no hay que buscarle más pies al gato. Aprovechar la posibilidad de hacer en este momento un debate mucho más amplio y querer improvisar sobre el IVA, no me parece adecuado. El IVA va a tener el tipo medio de la Comunidad. Básicamente, si no hubiéramos hecho la adaptación de muchos de los sistemas, hoy estaríamos muy mal. Se lo digo en serio. Además de la orientación de precios que usted ha formulado y de las producciones, ahora serían un desastre. Mantengo esta tesis con claridad.

Si usted plantea alguna otra alternativa, dígala, porque este es el momento histórico y oportuno para el sector agrario y para el país. Caben dos actitudes: empujar a los sectores menos informados del campo al miedo a lo desconocido —hay sectores agrarios que no conocen, como los agricultores mediterráneos, lo que es la agricultura integrada en Europa—, cabe jugar al miedo a lo desconocido e incluso hacer declaraciones antes de conocer

los papeles, antes de leerlos, cabe crear ese tipo de inquietud para ganarse una cierta ventaja política bastante oportunista, o cabe reconocer que esta es una oportunidad histórica para la agricultura española y para el sector agrario alimentario, aunque puede haber sectores que tienen que hacer un esfuerzo de adaptación, y esta es la ocasión de que hagan ese esfuerzo que exige nuestra entrada en la Comunidad, y es una esperanza importante para la agricultura española.

La resistencia la han puesto otros, las manifestaciones las han realizado otros agricultores; la opinión pública de otros países ha sido mucho más dura que nosotros; hasta algunos Ministros de otros países se han ido; yo todavía estoy aquí. *(Risas.)*

Este es un tema importante, y cabe jugarlo. Lo que les pido es que aprovechen el juego, que colaboren con nosotros, con el país, que ayuden claramente a que se aproveche esta oportunidad, a pesar de las dificultades que pueda haber en algunas comarcas que tenían estructuras deficientes anteriormente y que tenían que cambiar desde el punto de vista económico, se entrara o no en el Mercado Común. Ayuden a ese proceso, es la ocasión. Jueguen; tengan la esperanza, por lo menos, que tienen los sectores privados incluso, partidarios de la economía de mercado, que apoyan o que se creen identificados con esas posiciones. Tengan confianza incluso en el sector porcino.

Ustedes conocen —y es la oportunidad; es un hecho— que hay dos importantes multinacionales, dos conocidas firmas españolas. Las dos son importantes en el sector de la carne y tienen previstas inversiones tremendas en este país. Indudablemente esas inversiones están referidas fundamentalmente al sector porcino y están pensando en las posibilidades que ofrece no sólo el mercado interior, sino el mercado de exportación, especialmente de productos esterilizados, como ustedes conocen muy bien.

Hago referencia al sector lácteo, al sector del aceite. Hay sectores industriales, empresariales que afortunadamente para este país tienen confianza —no le hacen caso— y están apostando por aprovechar la ocasión histórica que se abre para la agricultura.

Lo que no podemos es decir al agricultor que espere en su casa a que el trigo se lo compre el FORPPA o que ya le llevará el aceite el SENPA o que realmente lo que tiene que hacer es esperar que el Estado le compre la patata allí. Ese modelo se acabó. *(Varios señores DIPUTADOS: ¡Muy bien!)* Tenemos una oportunidad histórica. No podemos tener a los agricultores agarrotados en su pueblo esperando y dejando que continúen con el miedo a Europa. La agricultura española es competitiva. Defendemos los flecos que nos quedan con todo rigor. Buscaremos líneas de apoyo para aquellas áreas en las que existen más dificultades. Pero esta ocasión histórica exige que el sector industrial se movilice, que juegue en el tema y que los partidos políticos —y ustedes han apoyado el proceso— apuesten por la esperanza que se abre con la integración de la agricultura española. Apuesten ustedes; háganlo. No hagan catastrofismo, porque se van a equivocar, y lo veremos dentro de nada. apuesten con

nosotros y pongámonos todos a ver qué dificultades tienen determinadas comarcas, pero jueguen activamente, de verdad. *(Aplausos en los bancos de la izquierda. Varios señores DIPUTADOS: ¡Muy bien!)*

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Gracias, señor Ministro.

¿Algún Grupo Parlamentario desea fijar su posición? *(Pausa.)*

Tiene la palabra, por el Grupo Mixto, el señor López Raimundo.

El señor LOPEZ RAIMUNDO: En nombre de los Diputados comunistas del Grupo Mixto, yo quiero dar nuestra opinión.

Empezaré recordando que nosotros aprobamos —y lo dijimos ya en varias ocasiones— un principio que defendió el señor Presidente del Gobierno para toda la negociación, que consistía en que no aceptaríamos discriminaciones. Esta afirmación se refería indudablemente de una manera especial al sector agrícola, del que estamos hablando hoy en particular.

El señor Morán agregó un matiz en varias ocasiones, y era que se trataba de lograr un acuerdo equilibrado, compensado, que quería decir, a nuestro entender, que si había que ceder en algún producto sería lo que obtendríamos de ventaja en otros.

Nosotros pensamos, por lo que conocemos hasta aquí, y no se ha publicado lo fundamental, que finalmente se han aceptado discriminaciones no compensadas. Eso, en todo caso, sucede en algo tan evidente —que todos los medios de comunicación han resaltado— como el hecho de que en algunos productos durante cuatro años vamos a tener condiciones inferiores a las de países terceros, y no se ve en ninguna parte que esto haya sido compensado.

Pero, en definitiva, yo hablo, sobre todo, porque tengo aquí una declaración de la Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos que, como es conocido, es la organización más representativa de los pequeños agricultores y ganaderos de España, y ellos no opinan en todo caso como el señor Ministro. Brevemente me permito leer algunos párrafos de su declaración. Dicen así: «La propuesta en principio aceptada por España lesiona gravemente los intereses del sector ganadero en su conjunto, así como a gran parte de la industria ligada a esta ganadería por cuanto limita fuertemente el desarrollo de la producción de este sector al establecer un régimen de intercambio que favorece ampliamente los intereses de los actuales países comunitarios». Dice después: «El sistema establecido para los intercambios en carne de porcino pueden provocar una crisis de precios bajos en el sector que muchos ganaderos no van a poder resistir», y hace una referencia también a que este tema repercute indirectamente en los cereales-pienso de los que el pueblo es el más importante consumidor. Y de los productos hortofrutícolas dice que el acuerdo no consigue ventajas importantes, es decir, el rebaje arancelario es insuficiente, el período transitorio muy largo y no se consigue la eliminación del precio de referencia.

Yo lamento profundamente que si la realidad es la que aquí explica el señor Ministro, el señor Ministro no haya hecho algo que parece muy sencillo, y es haber permitido que los representantes más cualificados de las organizaciones profesionales agrarias estuvieran cerca en la negociación; hubieran podido dar su opinión y tener conocimiento directo que, por lo visto, no tienen. En todo caso, sí le sería fácil al señor Ministro convocar e informar a los representantes de las organizaciones profesionales agrarias y contar con ellas. De este modo no se producirá —si es verdad lo que dice el señor Ministro— una contradicción que no entendemos.

En todo caso, nuestra petición sería que el señor Ministro cuente con los representantes de las organizaciones profesionales agrarias.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Muchas gracias, señor López Raimundo.

Tiene la palabra el señor Gangoiti, por el Grupo Vasco.

El señor GANGOITI LLAGUNO: Muchas gracias, señor Presidente.

Voy a ser muy breve, dado lo avanzado de la hora, para exponer la postura de nuestro Grupo respecto a esta interpelación sobre el capítulo agrícola comunitario. Tengo que decir en principio que nuestro Grupo ha valorado la negociación en el momento en que se encuentra como un acuerdo aceptable y más o menos equilibrado. Es cierto que quedan unos flecos por negociar, flecos importantes, como se ha dicho aquí, y que, sobre todo, afectan al sector de la agricultura; se ha hablado sobre todo del sector lácteo. Si tenemos en cuenta que la negociación hasta estos momentos ha sido una negociación acep-

tablemente llevada y que se ha jugado en los tableros defensivos en el sentido de intentar dar lo máximo posible para defender aquellos sectores o subsectores de la economía que podían ser más perjudicados, pienso que en esta ocasión también se va a actuar en ese sentido.

En consecuencia, en el problema que se plantea en el sector lácteo de cuotas de producción y de ayudas estructurales, que es lo que queda por negociar, confiemos en que se actúe en esa dirección. ¿Que las condiciones del capítulo de agricultura son inaceptables? ¿Que se ha sacrificado la agricultura? Hasta el momento, nosotros consideramos que los acuerdos que se han alcanzado son decentes.

Esperemos que en los flecos que quedan no se desequilibre esta negociación, no se desequilibre una negociación que, vuelvo a decir, calificamos de aceptable, porque en ese caso ese desequilibrio se produciría a costa del sector, pudiéramos decir, más pobre, más humilde, como es el agrícola, y dentro del mismo, en contra de un subsector como el lácteo, que reúne un porcentaje importante de la población ocupada en este sector.

Por lo tanto, la postura de nuestro Grupo Parlamentario es de transmitir la inquietud por esos flecos que quedan por negociar, pero esperando que en esos flecos realmente se llegue a un acuerdo, como se ha llegado en el resto de los capítulos.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Muchas gracias, señor Gangoiti.

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

*Eran las nueve y cuarente y cinco minutos de la noche.*

**Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID**

**Cuesta de San Vicente, 28 y 36**

**Teléfono 247-23-00.-28008-Madrid**

**Depósito legal: M. 12.580 - 1961**