

CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

SENADO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ARTURO LIZON GINER

Sesión Plenaria núm. 119

celebrada el jueves, 25 de abril de 1985

ORDEN DEL DIA

Conocimiento directo por el Pleno de proyectos y proposiciones de Ley remitidos por el Congreso de los Diputados:

- Proposición de Ley Orgánica sobre modificación de la Ley Orgánica 1/82, de 5 de mayo, sobre protección del derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 242, de 25 de marzo de 1985).

Conocimiento directo por el Pleno de Tratados y Convenios internacionales remitidos por el Congreso de los Diputados:

- Acuerdo «Acclón Cost 301» sobre ayudas a la navegación marítima desde el litoral («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 232, de 1 de marzo de 1985).
- Acuerdo para la instalación de una Red Europea Experimental de Estaciones Oceánicas (Cost 43) («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 233, de 1 de marzo de 1985).
- Convenio entre los Gobiernos de España y Portugal para la construcción de un puente internacional sobre el río Miño («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 235, de 1 de marzo de 1985).
- Acuerdo complementario de cooperación técnica para el desarrollo de un programa en materia sociolaboral entre España y Méjico («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 238, de 7 de marzo de 1985).
- Convenio básico de cooperación científica y técnica entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República Democrática Alemana («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 239, de 7 de marzo de 1985).

Dictámenes de Comisiones sobre Tratados y Convenios internacionales remitidos por el Congreso de los Diputados:

- De la Comisión de Asuntos Exteriores en relación con el Convenio sobre comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres, hecho en Washington el 3 de marzo de 1973, y proyecto de reserva a efectuar por España («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 226, de 15 de abril de 1985).

- De la Comisión de Asuntos Exteriores en relación con el Convenio relativo a la conservación de la vida silvestre y del medio natural en Europa, hecho en Berna el 19 de septiembre de 1979, y proyecto de reservas a efectuar por España («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 226, de 22 de abril de 1985).
- Acuerdo de asistencia técnica relativa a la modernización y desarrollo del comercio interior, complementario al Convenio Básico de cooperación científica y técnica entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de España («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 234, de 1 de marzo de 1985).
- Dictamen de la Comisión Especial de Investigación sobre la situación de los aeropuertos nacionales («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 144, de 22 de abril de 1985).

SUMARIO

Se reanuda la sesión a las diez y cuarenta de la mañana. El señor Vicepresidente (Lizón Giner) da cuenta de la convocatoria de la Comisión de Defensa.

Página

Conocimiento directo por el Pleno de proyectos y proposiciones de Ley remitidos por el Congreso de los Diputados..... 5647

Página

Proposición de Ley Orgánica sobre modificación de la Ley Orgánica 1/82, de 5 de mayo, sobre protección del derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen..... 5647

El señor Izquierdo Collado expone el dictamen. La señora Secretaria (Urcelay y López de las Heras), da lectura de dos enmiendas transaccionales.

Se aprueba la enmienda transaccional al preámbulo.

Se aprueba la enmienda transaccional al artículo 2.º

Se aprueba el texto del dictamen en su conjunto, con las modificaciones de las enmiendas transaccionales aprobadas.

Página

Conocimiento directo por el Pleno de Tratados y Convenios internacionales remitidos por el Congreso de los Diputados..... 5648

Página

Acuerdo «Acción Cost 301» sobre ayudas a la navegación marítima desde el litoral..... 5648

Se aprueba el acuerdo.

Página

Acuerdo para la instalación de una Red Europea Experimental de Estaciones Océánicas (Cost 43)..... 5649

Se aprueba el acuerdo.

Página

Convenio entre los Gobiernos de España y Portugal para la construcción de un puente internacional sobre el río Miño..... 5649

Se aprueba el convenio.

Página

Acuerdo complementario de cooperación técnica para el desarrollo de un programa en materia sociolaboral entre España y Méjico..... 5649

Se aprueba el acuerdo.

Página

Convenio básico de cooperación científica y técnica entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República Democrática Alemana..... 5649

Se aprueba el convenio.

Página

Dictámenes de Comisiones sobre Tratados y Convenios internacionales remitidos por el Congreso de los Diputados..... 5649

Página

De la Comisión de Asuntos Exteriores en relación con el Convenio sobre comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres, hecho en Washington el 3 de marzo de 1973, y proyecto de reserva a efectuar por España..... 5649

La señora Secretaria (Urcelay y López de las Heras) da lectura de una enmienda transaccional. Para turno a favor interviene el señor Estrella Pedrola. En turno de portavoces hacen uso de la palabra los señores Blanco-Rajoy Martínez-Reboredo y Estrella Pedrola. La señora Secretaria vuelve a dar lectura de la enmienda transaccional.

Se aprueba dicha enmienda.

Se aprueba el tratado.

| | |
|---|--------|
| | Página |
| De la Comisión de Asuntos Exteriores en relación con el Convenio relativo a la conservación de la vida silvestre y del medio natural en Europa, hecho en Berna el 19 de septiembre de 1979, y proyecto de reservas a efectuar por España | 5651 |
| <i>El señor Estrella Pedrola defiende el convenio. En turno de portavoces intervienen los señores Gaminde Alix, Fernández Fernández-Madrid y Laborda Martín. La señora Secretaria (Urcelay López de las Heras) da lectura de una enmienda transaccional.</i> | |
| <i>Se aprueba la reserva primera.</i> | |
| <i>Se aprueba la reserva segunda.</i> | |
| <i>Se aprueba el texto del tratado.</i> | |
| | Página |
| Acuerdo de asistencia técnica relativa a la modernización y desarrollo del comercio exterior; complementario al Convenio básico de cooperación científica y técnica entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de España | 5654 |
| <i>Se aprueba el acuerdo.</i> | |
| | Página |
| Dictamen de la Comisión especial de investigación sobre la situación de los aeropuertos nacionales | 5654 |
| <i>El señor Llorens Bargés defiende una moción previa. Para turno en contra interviene el señor Carretero Rubio. En turno de portavoces hacen uso de la palabra los señores Ferrer i Profitós, Gaminde Alix, Llorens Bargés y Albert San José.</i> | |
| <i>Se rechaza la moción.</i> | |
| <i>El señor Sánchez-Cuenca Martínez presenta el dictamen. Para turno a favor hace uso de la palabra el señor Solano Rodríguez. En turno de portavoces intervienen los señores Ferrer i Profitós, Gaminde Alix, Llorens Bargés y Albert San José. Seguidamente interviene el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barón Crespo).</i> | |
| <i>Se aprueba el dictamen.</i> | |
| <i>Se levanta la sesión.</i> | |
| <i>Era la una y cincuenta de la tarde.</i> | |

Se reanuda la sesión a las diez y cuarenta de la mañana.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Se reanuda la sesión.

Tengo que anunciar previamente a SS. SS. que la Comisión de Defensa se reunirá inmediatamente después de que termine el Pleno esta mañana, a efectos de que los

miembros de la Comisión de Defensa que estén presentes tengan conocimiento de ello y a los que no estén presentes se les comunique.

CONOCIMIENTO DIRECTO POR EL PLENO DE PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY REMITIDOS POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS:

— PROPOSICION DE LEY ORGANICA SOBRE MODIFICACION DE LA LEY ORGANICA 1/82, DE 5 DE MAYO, SOBRE PROTECCION DEL DERECHO AL HONOR, A LA INTIMIDAD PERSONAL Y FAMILIAR Y A LA PROPIA IMAGEN

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Iniciamos el quinto punto del orden del día con la proposición de Ley Orgánica sobre modificación de la Ley Orgánica 1/1982, de 5 de mayo, sobre protección del derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen.

Esta proposición de ley tan sólo tiene dos enmiendas transaccionales que han sido presentadas antes de iniciarse el debate parlamentario. Por tanto, cabe que el señor Presidente de la Comisión exponga el dictamen de la misma.

Señor Presidente de la Comisión, ¿quién va a exponer el dictamen?

El señor IZQUIERDO COLLADO: Yo mismo, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Tiene la palabra el señor Izquierdo.

El señor IZQUIERDO COLLADO: Señor Presidente, señorías, muy brevemente para reseñar algunos datos de esta proposición de ley para modificar la Ley Orgánica 1/82 de 5 de mayo.

En primer lugar, quiero significar precisamente que es una proposición de ley que emerge de la voluntad de todos los Grupos Parlamentarios presentes en el Congreso de los Diputados y que el paso por el Senado se ha caracterizado por una unanimidad que se evidencia en el hecho de que no se hayan presentado enmiendas a la misma.

El objetivo de esta Ley es precisamente que la aplicación de la Ley 1/82, de 5 de mayo no pueda limitar la libertad de expresión política de los parlamentarios y que un uso excesivo o restrictivo de la Ley Orgánica 1/82 de 5 de mayo, no implique eliminación o disminución de la inviolabilidad o inmunidad parlamentarias.

Se han presentado dos enmiendas transaccionales orientadas fundamentalmente a que ese carácter de inmunidad, no solamente de inviolabilidad, quede mejor redactado. Estimamos que estas dos enmiendas consiguen ese objetivo, con lo cual, si son aprobadas por el Pleno de la Cámara, quedaría la Ley con la corrección fundamental en el artículo 2, en que tras el párrafo se-

gundo «... su consentimiento expreso o...» habría que añadir: «... por imperativo del artículo 71 de la Constitución».

Creemos que con la nueva redacción del Preámbulo en la otra enmienda transaccional y con esta al párrafo 2 del artículo 2.º de la Ley 1/82, de 5 de mayo, queda más correcta la redacción, y concretamente el derecho de los parlamentarios a la garantía de inmunidad e inviolabilidad perfectamente recogidos sin detrimento de que se pueda hacer lectura, si así lo considera oportuno el Presidente, de ambas enmiendas.

Quiero reseñar que la unanimidad de esta Cámara no solamente se reflejó en que no hubo enmiendas, sino en que las dos transaccionales presentadas han sido fruto de la colaboración de todos los Grupos de esta Cámara.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿Turno a favor? (Pausa.) ¿Turno en contra? (Pausa.) ¿Señores portavoces que deseen intervenir? (Pausa.)

Como se ha comunicado, existen dos enmiendas transaccionales a esta proposición de ley.

La señora Secretaria va a leerlas a SS. SS. para su información. Una es al preámbulo y la otra al artículo 2.º

La señora SECRETARIA (Urcelay y López de las Heras): Dice así: Los portavoces de los Grupos Parlamentarios abajo firmantes, al amparo del artículo 125 del Reglamento de la Cámara, solicitan la aprobación del siguiente texto como enmienda transaccional al preámbulo de la proposición de ley orgánica de modificación de la Ley Orgánica 1/82, de 5 de mayo, sobre protección del derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen.

Donde dice: «el artículo 71 de la Constitución...» hasta «al amparo de esta ley los parlamentarios pueden verse constantemente amenazados por la iniciación de procesos civiles...», debe decir: «El artículo 71 de la Constitución, en sus números 1 y 2, garantiza la inviolabilidad e inmunidad de los Diputados y Senadores por las opiniones manifestadas en el ejercicio de sus funciones y actividades realizadas durante el periodo de su mandato, garantías que recogen también los Reglamentos vigentes del Congreso de los Diputados (artículos 10 y 11) y del Senado (artículos 21 y 22). Tales garantías pueden resultar afectadas por lo dispuesto en la Ley orgánica 1/82, de 5 de mayo, sobre protección del derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen, cuando los Diputados o Senadores expresen opiniones que están estrechamente conectadas con sus funciones parlamentarias, pero no se producen dentro de las sedes de las Cámaras, y a las que no alcanzaría el principio de inviolabilidad ya referido. Al amparo de esta Ley, los parlamentarios podrían verse constantemente amenazados por la iniciación de procesos civiles que menoscabasen su necesaria libertad en el ejercicio de sus funciones. Es preciso, pues...» (sigue el preámbulo en su redacción actual). Lo firman todos los Grupos Parlamentarios.

Al artículo 2, párrafo 2, se ha presentado también una

enmienda transaccional. A continuación de «... su consentimiento expreso, o...», añadir «por imperativo del artículo 71 de la Constitución cuando se trate...», y sigue el texto en su redacción actual. Lo firman todos los Grupos Parlamentarios.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Señorías, vamos a votar las dos enmiendas transaccionales. Como ustedes han oído, la primera es al preámbulo. ¿Consideran necesario que se abra algún turno a favor o en contra? (Pausa.) ¿En ninguna de las dos enmiendas? (Pausa.)

Vamos a iniciar la votación de la enmienda transaccional al preámbulo. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 132; a favor, 129; en contra, tres.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Aprobada la enmienda transaccional al preámbulo.

Vamos a votar la enmienda transaccional al artículo 2.º

Iniciamos la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Queda aprobada.

Vamos a votar el texto del dictamen en su conjunto, con las dos modificaciones de las enmiendas transaccionales que han sido aprobadas, a no ser que algún portavoz quiera que se haga votación por separado. (Pausa.)

Iniciamos la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Queda aprobado.

CONOCIMIENTO DIRECTO POR EL PLENO DE TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES REMITIDOS POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS:

— ACUERDO «ACCION COST 301» SOBRE AYUDAS A LA NAVEGACION MARITIMA DESDE EL LITORAL

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Vamos a entrar en el punto séptimo del orden del día. En primer lugar, el acuerdo «Acción Cost 301» sobre ayudas a la navegación marítima desde el litoral.

No hay reservas en relación con este acuerdo. ¿Turnos a favor? (Pausa.) ¿Turnos en contra? (Pausa.) ¿Portavoces? (Pausa.)

Vamos a proceder a la votación de este acuerdo.

Iniciamos la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Aprobado.

Se autoriza en este acto que el Estado pueda prestar su consentimiento para obligarse por medio del acuerdo «Acción Cost 301» sobre ayudas a la navegación marítima desde el litoral.

— ACUERDO PARA LA INSTALACION DE UNA RED EUROPEA EXPERIMENTAL DE ESTACIONES OCEANICAS (COST 43)

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): El siguiente tratado es el Acuerdo para la instalación de una Red Europea Experimental de Estaciones Oceánicas.

No hay reservas, por lo cual, procede un turno a favor. (Pausa.) ¿Turno en contra? (Pausa.) ¿Turno de portavoces? (Pausa.)

Iniciamos la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 133; a favor, 132; abstenciones, una.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Aprobado. Se autoriza al Estado para que pueda prestar su consentimiento para obligarse por medio del presente acuerdo.

— CONVENIO ENTRE LOS GOBIERNOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL PARA LA CONSTITUCION DE UN PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RIO MIÑO

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Seguidamente, convenio entre los Gobiernos de España y Portugal para la construcción de un puente internacional sobre el río Miño.

No se ha hecho ninguna propuesta de reserva en relación con este convenio. Por consiguiente, procede, en primer lugar, un turno a favor. (Pausa.) ¿Turno en contra? (Pausa.) ¿Turno de portavoces? (Pausa.) Procedemos a su votación.

Se inicia la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Aprobado el convenio.

En su consecuencia, se autoriza al Gobierno para que pueda prestar su consentimiento.

— ACUERDO COMPLEMENTARIO DE COOPERACION TECNICA PARA EL DESARROLLO DE UN PROGRAMA EN MATERIA SOCIOLABORAL ENTRE ESPAÑA Y MEJICO

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Acuerdo complementario de cooperación técnica para el desarrollo de un programa en materia sociolaboral entre España y Méjico.

No se han presentado propuestas de reserva en relación con este acuerdo. Por consiguiente, procede un turno a favor. (Pausa.) ¿Turno en contra? (Pausa.) ¿Turno de portavoces? (Pausa.) Pasamos a su votación.

Se inicia la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 135; a favor, 134; abstenciones, una.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Aprobado. Se autoriza mediante este acto a que el Estado pueda prestar su consentimiento para obligarse por medio del acuerdo.

— CONVENIO BASICO DE COOPERACION CIENTIFICA Y TECNICA ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DEMOCRATICA ALEMANA

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Convenio básico de cooperación científica y técnica entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República Democrática Alemana.

No hay reservas en relación con este convenio. ¿Turno a favor? (Pausa.) ¿Turno en contra? (Pausa.) ¿Turno de portavoces? (Pausa.)

Se inicia la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Queda aprobado. Se autoriza mediante este acto al Estado para que pueda prestar su consentimiento y para obligarse.

Como estamos debatiendo los tratados, si el Pleno de la Cámara no tiene inconveniente se propone una alteración del orden del día en el sentido de seguir con los tratados y dejar como último punto del orden del día el debate sobre aeropuertos. (Pausa.) La Cámara así lo acuerda.

DICTAMENES DE COMISIONES SOBRE TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES REMITIDOS POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS:

— DE LA COMISION DE ASUNTOS EXTERIORES EN RELACION CON EL CONVENIO SOBRE COMERCIO INTERNACIONAL DE ESPECIES AMENAZADAS DE FAUNA Y FLORA SILVESTRES, HECHO EN WASHINGTON EL 3 DE MARZO DE 1973, Y PROYECTO DE RESERVA A EFECTUAR POR ESPAÑA

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Convenio sobre comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres, hecho en Washington el 3 de marzo de 1973.

Tiene este tratado un proyecto de reserva, según el

dictamen de la Comisión, y a su vez ha sido presentada una enmienda transaccional firmada por todos los Grupos Parlamentarios que representan la mayoría de esta Cámara, de la que va a dar lectura la señora Secretaria.

La señora SECRETARIA (Urcelay y López de las Heras): Dice así: Los portavoces de los Grupos Parlamentarios abajo firmantes, al amparo del artículo 125 del Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente enmienda transaccional:

Enmienda transaccional. Propuesta de sustitución a la reserva, que España formula en el momento de la adhesión al Convenio de Washington de 3 de marzo de 1973, de modificación. El texto de la reserva queda redactado en los siguientes términos:

«Al depositar su instrumento de adhesión el Gobierno español declara que al adherirse al Convenio sobre Comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres, y a tenor del artículo XXIII de dicho Convenio, formula una reserva especial con relación a la *Balaenoptera Phisalus* o Ballena de Aleta o Rorcual Común, especie incluida en el Apéndice I, a la que no serán aplicadas las disposiciones contenidas en el Convenio, hasta 31 de diciembre de 1985». Firman todos los Grupos Parlamentarios.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Procede, en su caso, la presentación del dictamen por el señor Presidente de la Comisión o por la persona que el mismo designe.

El señor ESTRELLA PEDROLA: La Comisión, quizá por la falta de hábito de introducir modificaciones o reservas en los convenios, obvió designar una persona. Si le parece al señor Presidente...

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Daremos un turno a favor y un turno en contra. ¿Turno a favor? (*Pausa.*) Tiene la palabra el señor Estrella.

El señor ESTRELLA PEDROLA: Muchas gracias, señor Presidente. Al margen de otras consideraciones en cuanto a la importancia de que en el Senado se pueda debatir este tipo de actos parlamentarios y que, en definitiva, se puedan modificar ejerciendo ese papel que se le asigna por algunos al Senado de Cámara de reflexión, sobre lo que me extenderé quizá más al hablar del siguiente convenio de Berna, quiero señalar que la modificación que pretende introducir el Senado por acuerdo de los Grupos Parlamentarios sería esencialmente adaptar nuestra posición, adaptar la actuación de España con relación a este Convenio y a lo que va a ser la normativa comunitaria, procurando garantizar intereses económicos importantes que se van a ver afectados por esta decisión, por este compromiso que adopta el Gobierno español, y procurando al mismo tiempo atender compromisos políticos anteriormente aceptados por España; compromisos que van referidos al papel trascendental que jugó nuestro país en la adopción de una posición internacional para

proteger las especies amenazadas, el caso de la ballena especialmente; posición que recibió un respaldo de la comunidad internacional y de los grupos que se interesan por la defensa de la fauna y, especialmente, por la protección de la ballena.

Lo que se ha hecho aquí, en definitiva, es modificar la reserva inicialmente planteada por el Gobierno español, que establecía un excepción al convenio de la especie de ballena rorcual, y establecer un límite a esa reserva que antes no existía y que va a ser el 31 de diciembre de 1985. A partir de esa fecha y coincidiendo también con nuestro ingreso en la Comunidad, lo que nos va a obligar a nuevos compromisos, España prohibirá la captura de esta especie de ballenas, con lo cual, al mismo tiempo, nos estaremos —como he dicho— adecuando a lo que va a ser la normativa comunitaria que nos va a obligar a partir de esa fecha.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿Turno en contra? (*Pausa.*) ¿Señores portavoces que desean intervenir? (*Pausa.*)

Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Blanco-Rajoy.

El señor BLANCO-RAJOY MARTINEZ-REBOREDO: Señoras y señores Senadores, subo a la tribuna para manifestar mi satisfacción por la forma en que ha quedado redactado el Convenio de la pesca del catáceo rorcual, puesto que para Galicia —de cuya región procedo— es un tema verdaderamente importante. De hacerse en la forma en que algún Grupo o asociación de ecologistas pretendía, hubiese sido la ruina de muchas industria, hubiese sido el cierre de fábricas, mandar familias al paro, etcétera. Este es el motivo de subir aquí. Quiero dar las gracias por la forma en que ha quedado redactado, puesto que se evitarán los males que, repito, de otra forma, como intentaban hacerlo los ecologistas, hubiese sido una catástrofe, una más para Galicia, que creemos que de esta manera ha quedado salvada.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Tiene la palabra el señor Estrella.

El señor ESTRELLA PEDROLA: Para felicitarle, junto con el Senador Blanco-Rajoy, pero para matizar la intervención que acaba de hacer. Es evidente que dentro de los que se autodenominan grupos ecologistas hay una gran variedad de organizaciones, donde las posiciones son muy divergentes; desde los ecologistas que parten de posiciones digamos científicas, hasta los ecologistas que van también con un cierto vínculo o con un cierto posicionamiento ideológico a veces con connotaciones políticas de corte radical.

Puedo afirmar que las organizaciones ecologistas, los grupos de defensa de la naturaleza (que desde la perspectiva de nuestro Grupo Parlamentario consideramos grupos serios, que están acreditados por su defensa de la

naturaleza, y al mismo tiempo por su extrema seriedad) respaldan, comprenden y aceptan plenamente la enmienda que ha sido introducida en este Convenio, que mejora sensiblemente la protección y que garantiza al mismo tiempo la posibilidad de adaptación de las empresas que hasta ahora han venido desarrollando la actividad y captura de esta especie.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Antes de proceder a la votación, ruego a la señora Secretaria que vuelva a dar lectura de dicha enmienda transaccional para que la Cámara quede bien informada.

La señora SECRETARIA (Urcelay y López de las Heras): El texto de la reserva se ha redactado en los siguientes términos: «Al depositar su instrumento de adhesión el Gobierno español declara que al adherirse al Convenio sobre Comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestre, y a tenor del artículo XXIII de dicho Convenio, formula una reserva especial con relación a la *Balaenoptera Phisalus*, o Ballena de Aleta o Rorcual Común, especie incluida en el Apéndice I, a la que no serán aplicadas las disposiciones contenidas en el Convenio, hasta el 31 de diciembre de 1985». La firman todos los Grupos Parlamentarios.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿Queda enterada la Cámara? (*Asentimiento.*)

Vamos a proceder a la votación de esta enmienda transaccional de reserva.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor PRESIDENTE (Lizón Giner): Queda aprobada la reserva que se unirá al Tratado, una vez sea aprobado seguidamente.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 132; a favor, 130; en contra, dos.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Queda aprobado. Como el Senado ha modificado la cláusula de reserva remitida por el Congreso de los Diputados, en la cual se limita la duración de esta cláusula de reserva hasta el 31 de diciembre, procede en su consecuencia ser comunicado al Congreso de los Diputados a los efectos previsto en el artículo 74.2 de la Constitución.

— DE LA COMISION DE ASUNTOS EXTERIORES EN RELACION CON EL CONVENIO RELATIVO A LA CONSERVACION DE LA VIDA SILVESTRE Y DEL MEDIO NATURAL EN EUROPA, HECHO EN BERNA EL 19 DE SEPTIEMBRE DE 1979, Y EL PROYECTO DE RESERVAS A EFECTUAR POR ESPAÑA

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): El siguiente convenio es el relativo a la conservación de la vida silvestre y del medio natural en Europa, hecho en Berna el 19 de septiembre de 1979, que también tiene una cláusula de reserva hecha, en primer lugar, en Comisión y luego ampliada por una transaccional que obra en mi poder.

En consecuencia, vamos a abrir los turnos de intervención. ¿Turno a favor? (*Pausa.*) Tiene la palabra el señor Estrella.

El señor ESTRELLA PEDROLA: Señor Presidente, señorías, como decía el señor Presidente al aprobar la modificación de la reserva que venía del Congreso, relativa al convenio anterior de Washington, se pone en marcha el procedimiento previsto en el artículo 74.2 de la Constitución, es decir, la Comisión Mixta Congreso-Senado, que deberá llegar a una posición común entre ambas Cámaras.

Este procedimiento singular también será la vía de tratamiento del presente convenio, si la Cámara, como es de esperar, aprueba las enmiendas que han sido introducidas por la Comisión de Asuntos Exteriores y la enmienda transaccional que acaba de ser también anunciada por el Presidente.

Señalar, con todo ello, la satisfacción que podemos sentir porque en este trámite parlamentario, en el Senado, en esta Cámara de segunda lectura, en esta Cámara de lectura reposada, se haya podido realizar una labor que, desde mi punto de vista, es importante sobre un convenio que es trascendental, que supone quizá el más importante compromiso de España en la defensa de la protección de nuestra flora y de nuestra fauna; en la defensa de las especies amenazadas, y al mismo tiempo, en el control de aquellas otras especies que sin estar amenazadas de extinción o sin correr un peligro aparente de extinción vienen siendo hasta ahora eliminadas o cazadas mediante métodos que, por su carácter indiscriminado, permitían y permiten en numerosas ocasiones, la captura de otras especies apreciadas.

Así, este convenio que vamos a aprobar ahora junto con un catálogo importante de fauna europea, donde se establecen distintas clasificaciones entre las que cabría distinguir fundamentalmente las especies estrictamente protegidas y aquellas otras que se califican como simplemente protegidas, lo cual obliga al Gobierno a regular su captura, le permite organizar, por ejemplo, batidas para eliminación de alimañas, pero siempre mediante unos controles por parte de la Administración.

También tiene otro apartado importante en cuanto a los métodos de captura, buscando precisamente esa selectividad que permita que no caigan otras especies de menor número dentro de esos métodos de captura.

El Senado va a introducir modificaciones que adaptan el convenio a lo que es nuestro medio natural, a lo que es, en definitiva, nuestra fauna. No parecía lógico a la Comisión de Asuntos Exteriores que, por ejemplo, se considerara estrictamente protegida a una especie tan numerosa en nuestro territorio como pueda ser la víbora,

como puede ser el lagarto, que siendo absolutamente escaso, o inexistente en algunos casos, en países europeos, dentro de nuestra fauna mediterránea es algo que se encuentra a diario en las carreteras y en los campos y, en consecuencia, no parecía lógico que se mantuviera esa calificación de estrictamente protegida.

Lo mismo ocurre con otras especies, como el «sturnus unicolor», el estornino, que aparece en nuestros campos en cantidades ingentes. Hay que recordar que las aves vienen a España a pasar el invierno y que causan daños a bienes, a las cosechas.

Igual ha sido el planteamiento hecho en la Comisión de Asuntos Exteriores con relación al lobo. El lobo, especie prácticamente exótica en numerosos países europeos, en la práctica totalidad de los países que han suscrito este convenio —en Italia no llega a cien el número de ejemplares—, en nuestro país es una especie cuidada, protegida, que alcanza un censo de aproximadamente un millar y que en ocasiones, por la configuración de nuestro territorio, se acerca a poblaciones, a áreas urbanas y causa daños cuantiosos en ganados, y lamentablemente a veces también en vidas humanas.

Ello ha hecho que la Comisión de Asuntos Exteriores proponga a la Cámara suprimir la clasificación de estrictamente protegido también para el lobo y pasarlo al apartado III, clasificándolo como simplemente protegido, lo cual obliga al Gobierno a garantizar su existencia y supervivencia; pero al mismo tiempo, faculta a éste también para, por ejemplo, organizar batidas que eliminen los lobos que estén muy próximos a zonas urbanas, permitiéndole capturarlos y trasladarlos a hábitat distintos. Eso va a dar fuerza moral a la Administración para perseguir con firmeza la utilización de métodos de caza y muerte indiscriminada para el lobo, como pudiera ser la utilización de cebos envenenados con estricnina que puedan dañar tanto al lobo como al ciervo.

La enmienda transaccional propuesta pretende también que una serie de especies, no solamente abundantes sino que forman parte de nuestros hábitos socio-culturales, y me refiero a las aves canoras que aparecen en el Convenio dentro del apartado de «estrictamente protegidas» (es el caso del verderón, el jilguero o el pardillo) porque son absolutamente exóticas en otros países europeos y este es un Convenio estructurado desde la mentalidad de los países del Norte de Europa, puedan ser aquí capturadas mediante unos sistemas reglamentados y puedan ser, en definitiva, objeto como lo vienen siendo, del disfrute de personas a las que les gusta tener estos animales en sus casas y escuchar su canto.

En consecuencia, estamos adaptando nuestros hábitos socio-culturales y nuestras características geográficas y ambientales —y por tanto, también la fauna— a lo que es la estructura del Convenio, Convenio que, tal como llegó a esta Cámara, suponía considerar que el territorio español, nuestro suelo mediterráneo tenía las mismas características que podía presentar el suelo de Inglaterra o el suelo de Dinamarca.

Aun así, la actuación española con relación a este Convenio es de una gran generosidad. Baste recordar a

SS. SS. que por ejemplo, en el caso del Reino Unido, donde existe mayor preocupación que en nuestro país por la naturaleza y por la conservación de especies animales se han presentado más de treinta reservas a este Convenio. En nuestro caso el número es considerablemente menor, pero hemos creído que ello era suficiente para que el Convenio respondiera realmente a lo que son las características de nuestra fauna.

Este convenio también mantiene, por ejemplo, la protección sobre especies tan apreciadas en nuestro país, cuando son abundantes en el Norte de Europa, como el urogallo, especie que ya en nuestro país goza una mayor protección incluso que la que le da el Convenio. Esto también lo ha considerado la Comisión de Asuntos Exteriores, con el fin de no introducir modificaciones ociosas, puesto que sin ser la legislación española excesivamente avanzada en términos generales y excesivamente protectionista, sin embargo, en algunas especies muy concretas, sí que se había ido adoptando una legislación que garantizaba —insisto aun más que este Convenio— la supervivencia de estas especies.

Finalmente, expresar una vez más, nuestra satisfacción por este paso trascendental que se da por parte de España en la promulgación de una legislación que nos pone a nivel de cualquier país europeo en cuanto a la defensa de la naturaleza.

Muchas gracias, señorías.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿Turno en contra? (*Pausa.*)

¿Señores portavoces que deseen intervenir? (*Pausa.*)

Tiene la palabra el Senador Gaminde.

El señor GAMINDE ALIX: Gracias, señor Presidente. Para una brevisima intervención.

Nuestro Grupo, amante de la naturaleza como el primero y enemigo de los viles escopeteros que aprovechando las circunstancias adversas se dedican a destruir la fauna voladora especialmente en el País Vasco, tiene sin embargo que mantener una posición contraria a la reserva que se hace sobre la modificación de las armas automáticas para caza. En estas reservas se establece un periodo de tres años para la readaptación de las armas automáticas hasta una capacidad máxima de tres tiros. Estimamos que es un plazo muy corto para que la industria armera, principalmente la de Eibar y de la zona de Vitoria, pueda readaptar su trabajo para esta modificación. Por ello, votaremos en contra y solicitaremos que este apartado de la reserva sea votado separadamente de lo que anteriormente ha sido transaccionado.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Tiene la palabra el señor Fernández Fernández-Madrid.

El señor FERNANDEZ FERNANDEZ-MADRID: Con la venia, señor Presidente, muchas gracias. Nuestro Grupo Popular no podía dejar de hacer oír su voz para ponerse muy próximo —«rara avis»— a las posiciones del Grupo

Socialista. Yo participo absolutamente de todo lo que mi querido compañero el Senador Estrella ha manifestado. No quiero hacer la relación de todas las especies porque él ya lo ha hecho y porque algunas de ellas —aunque no voy a referirme más que a una— no las puedo mencionar puesto que mi condición de Senador andaluz me impide referirme a determinados animales que viven muy poco más arriba del suelo andaluz.

Creo que es evidente que en este tema existen dificultades, los legisladores tenemos que compaginar tres grandes aspectos, uno de ellos, la protección de vida a unas especies de fauna o flora tan especiales. España que tiene en su patrimonio el tesoro del Coto de Doñana tiene que ser consecuente con ello. Hay que conciliar esta protección de vida exigible —hemos demostrado que queremos hacerlo— con unos intereses deportivos, de solaz y sociales, como es el mundo de la caza del que además derivan otra serie de complicadas circunstancias, como las que acaba de exponer mi no menos querido compañero, el Senador Gaminde y, al mismo tiempo, hay que proteger esta vida junto a los intereses de estos hombres que los sábados o domingos salen a olvidarse un poco de las penas y de los impuestos, de todas estas leyes que días atrás hemos aprobado con gran sentimiento de unos pero con complacencia de todos porque sabemos que al fisco hay que pagarle, y creemos que hemos hecho todo lo bueno que debíamos hacer.

Yo soy Senador andaluz, pero mis ojos se abrieron en las montañas santanderinas y en los Picos de Europa, sabemos mucho de los lobos. Yo de pequeño estaba muy acostumbrado a ver grandes escenas de dolor cuando los lobos o cualquier rapaz había acabado con las gallinas, ovejas y corderos de algunos de aquellos convecinos. Creemos que de esta manera se protege una especie tan importante como el lobo, lo que significa dar un paso adelante para uno que no es hijo de alimañeros pero sí sobrino.

Finalmente, yo respeto absolutamente el mundo ecologista. Si algún compañero se ha referido al ecologismo ha quedado claro que señalaba al ecologismo teledirigido, a los ecologistas coloreados, no a los que sienten la pasión, el amor y el respeto por la naturaleza. No en balde el partido al que yo pertenezco, Alianza Popular, no se llama así del todo, se denomina «Partido Unido de Alianza Popular». Unos desde la «u» de unido; otros, desde la «o» de obrero, es preciso, desde el punto de vista testimonial, que los partidos ecologistas... (Risas.) Señores Senadores, está claro que no se trata de ninguna gracia, es un dato que consta en el Registro del Ministerio del Interior. Me parece muy bien que ustedes no hayan tenido esa oportunidad. El nombre está registrado.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista.

El señor LABORDA MARTIN: Muchas gracias, señor Presidente. Voy a fijar el punto de vista de nuestro Grupo, de acuerdo con lo que ha manifestado el Senador

Estrella. Votaremos a favor del Convenio y votaremos también a favor de las reservas realizadas, tanto de las que ya vienen procedentes del Congreso de los Diputados, como de la modificación que hemos introducido en la reserva en relación con las especies que pasan del Anexo II al Anexo III.

Quería señalar, en relación con la intervención del portavoz del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos que, efectivamente, hemos sido muy sensibles al planteamiento industrial. Este es un Convenio que tiene una finalidad fundamentalmente ambientalista y protectora, pero de algunas de las decisiones puede haber una repercusión en relación con la industria y, concretamente, con la industria de armas.

Hemos estado hablando los grupos parlamentarios de este problema y lo cierto es que nosotros, después de dedicar muchas horas en estos últimos días a la reflexión sobre si era conveniente ampliar a dos años el período de tiempo por el cual las armas automáticas o semiautomáticas estuvieran restringidas mediante la adaptación conveniente a sólo tres disparos, hemos visto las reservas que otros países han realizado a este mismo Convenio, países europeos y americanos, en los que ya se están utilizando las armas de caza automáticas o semiautomáticas con la limitación a tres disparos y hemos comprobado fehacientemente que la industria española sigue exportando este tipo de armas automáticas o semiautomáticas, con esa limitación, es decir, con la incorporación, en el caso de realizar la caza, del adaptador conveniente al arma de fuego.

Nosotros hemos considerado que la ampliación a dos años rompía el equilibrio que creemos que este Convenio y sus reservas tiene. Equilibrio evidente entre la industria armera que, indudablemente, es necesario proteger y nosotros creemos que está protegida con esta reserva, y el plazo de tres años para su entrada en vigor, y lo que es indudable que necesitamos proteger, que es el medio ambiente, atendiendo a aquellas organizaciones entre las que destacan las organizaciones ecologistas que están preocupadas por este Convenio.

Lamento sinceramente que el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos no pueda votar en su totalidad el Convenio ni la reserva, lo lamento y me sorprende, porque como es bien conocido no hay reserva realizada en el plazo reglamentario por ningún Grupo Parlamentario; todos los Grupos Parlamentarios creo recordar que en el Congreso votaron este Convenio en los términos que viene, incluida la reserva, que no se ha modificado, de la adaptación de armas de fuego y, por tanto, no creo que esta reserva merezca el voto en contra. Lo digo porque, entre otras cosas, esta reserva garantiza la adaptación de la industria armera a la aplicación del Tratado de Berna, que creo recordar es de 1973. Consideraría más lógico una abstención, puesto que —subrayo— la reserva lo que hace es proteger a la industria armera.

Quiero terminar mi intervención en esta fijación de posición de voto, agradeciendo la facilidad que todos los Grupos Parlamentarios han tenido en relación con la tramitación de las enmiendas transaccionales, la compren-

sión que todos hemos llevado en este diálogo sobre los intereses que había, en algunos casos contradictorios, pero realistas, en cuanto al paso de algunas especies españolas del Anexo II al Anexo III. Quiero señalar que la preocupación por el medio ambiente es claramente reconocible en el Grupo Popular, después de una intervención tan «adánica» como la de su portavoz.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Muchas gracias, señor Laborda.

Vamos a iniciar las votaciones. El Senador Gaminde me ha solicitado el voto de la reserva, que ya se hace desde el dictamen de la Comisión de Exteriores, separadamente al del Tratado. Pues bien, para que SS. SS. lo sepan, vamos a votar, en primer lugar, la reserva que ya viene en el dictamen de la Comisión, porque así lo ha solicitado el portavoz del Grupo Nacionalistas Vascos. Después hay una enmienda transaccional que se va a leer para que SS. SS. estén enteradas de su contenido y a continuación se votará, con lo cual tendremos las dos reservas aprobadas y, por último, votaremos el Tratado en su conjunto.

¿Están enteradas SS. SS. de cómo vamos a votar? (Asentimiento.)

Previamente a la votación de la reserva incluida en el Dictamen de la Comisión, la señora Secretaria va a leer la enmienda transaccional, que es otra reserva nueva.

La señora SECRETARIA (Urcelay López de las Heras): Reserva relativa a determinadas especies de fauna que figuran en el Anejo II del Convenio (nueva):

«Se hace la reserva de las especies de fauna "Canis lupus", "Sturnus unicolor", "Lacerta lépida" y "Vípera latasti", "Carduelis-Carduelis", "Carduelis Chloris", "Carduelis-Cannabina" y "Serinus Serinus", incluidas en el Anejo II como "Especies de fauna estrictamente protegidas", serán consideradas por España como "Especies de fauna protegidas", gozando del régimen de protección previsto en el Convenio para las Especies incluidas en el Anejo III.»

La firman todos los Grupos Parlamentarios.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Señorías, vamos a votar, de acuerdo con lo solicitado por el Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, la reserva que incluye el dictamen de la Comisión en lo referente al empleo de armas automáticas.

Se inicia la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 133; a favor, 119; en contra, dos; abstenciones, 12.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Queda aprobada.

La reserva segunda creo que no va a hacer falta votarla. Ya que está formulada por todos los Grupos Parlamentarios, considero, si SS. SS. no me indican lo contrá-

rio, que se aprueba por asentimiento de la Cámara. (Pausa.) Así se entiende aprobada.

Vamos a votar el texto del Tratado.

Se inicia la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 132; a favor, 120; abstenciones, 12.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Queda aprobado. Al igual que el anterior, se remitirá al Congreso de los Diputados para que sea tramitado con arreglo al artículo 74.2 de la Constitución.

— ACUERDO DE ASISTENCIA TECNICA RELATIVA A LA MODERNIZACION Y DESARROLLO DEL COMERCIO INTERIOR, COMPLEMENTARIO AL CONVENIO BASICO DE COOPERACION CIENTIFICA Y TECNICA ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE ESPAÑA

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Señorías, antes, eh la votación de la relación de tratados y convenios del punto séptimo del orden del día, hemos omitido —la Presidencia también, por supuesto— la del Acuerdo de asistencia técnica relativa a la modernización y desarrollo del comercio interior, complementario al Convenio Básico de cooperación científica y técnica entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de España. No tiene ninguna reserva. ¿Desean SS. SS. utilizar un turno? (Pausa.) En ese caso, procedemos a su votación.

Se inicia la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 138; a favor, 138.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Por unanimidad, se autoriza al Gobierno a obligarse en el mencionado Acuerdo.

DICTAMEN DE LA COMISION ESPECIAL DE INVESTIGACION SOBRE LA SITUACION DE LOS AEROPUERTOS NACIONALES

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Iniciamos el punto octavo, y en este caso último, del orden del día: Dictamen de la Comisión especial de investigación sobre la situación de los aeropuertos nacionales.

Tengo que explicar al Pleno que el Senador Llorens Bargés, del Grupo Parlamentario Popular, había presentado un voto particular, pero la Presidencia, consultada y oída la Mesa, estima que, en la forma, no es un voto particular, sino una moción. La Mesa sabe que han sido situaciones ajenas a la presentación en forma del Senador don César Llorens las que han ocasionado esta anomalía del voto particular y la Mesa considera que, al ser un pronunciamiento de la Cámara, consistente en que se

prorroge la investigación, más que un voto es propiamente una moción previa de las que normalmente se presentan después de un debate. Por tanto, va a dar un turno a favor al Senador Llorens, un turno en contra y un turno de portavoces, y posteriormente se procederá a la votación.

El Senador Llorens tiene la palabra por tiempo de diez minutos.

El señor LLORENS BARGES: Señor Presidente, señoras y señores Senadores, señor Ministro, ante todo agradezco a la Presidencia la interpretación que ha hecho de la tramitación de lo que ahora se convierte en moción.

Voy a tratar de hablar con la máxima objetividad, seriedad y racionalidad de este tema. Hay tres cosas que, por supuesto, no voy a hacer. No voy a leer a SS. SS. ni entresacar párrafos y recortes —los tengo aquí en abundancia— porque SS. SS. los habrán podido ir leyendo esta semana y esta misma mañana en particular, por lo que les hago gracia de tales comentarios que pueden desvirtuar, incluso, lo que nosotros proponemos en esta moción.

Otra cosa que tampoco haré será pedir la dimisión de nadie, esté en el banco azul o en el palco de los invitados. «Sostenella y no emendalla» es una actitud de la responsabilidad del Partido de la mayoría, del Grupo Parlamentario y del Presidente del Gobierno. Allá se las hayan.

Otra afirmación que no haré será la de decir que el espacio aéreo español es inseguro, entre otras razones porque espero, dentro de dos horas aproximadamente, estar volando sobre él, y aún amás lejos.

Esta moción tiene, como se ha dicho, una finalidad. Yo me permitiría decir —aunque no está en este momento mi colega más autorizado, que es el Senador López Hueso— que ha sido como un chequeo profundo y en extensión sobre los aeropuertos nacionales, de la misma forma que cuando uno se hace un chequeo intenso en una clínica —algunos señores se lo habrán hecho, yo también— resulta que al final, cuando está prácticamente terminado el informe, surgen unos análisis complementarios que se habían pedido, llegan a la mesa y es necesario detener ese informe para completarlo y hacerlo, por consiguiente, más eficaz.

Esa es, en el fondo, la filosofía que nosotros vamos a seguir. Empezaré diciendo, con la brevedad que el tiempo nos impone, que el objetivo de esta investigación a nuestro juicio ha sido, en cierto modo, desviado —y no echo la culpa de ello a nadie, en todo caso la culpa es de todos los miembros de la Comisión— en el sentido de que no se ha puesto énfasis sobre todo lo que nosotros continuamente dijimos, y este Senador, que tuvo el honor de encabezar esta petición, lo decía ya desde entonces, que no era tanto la seguridad en sentido estricto de los aeropuertos, puede entenderse los elementos de tierra, como precisamente el velar por la seguridad de las aeronaves de sus inmediaciones, en sus fases de aproximación o despegue, porque es ahí donde se producen claramente, según las estadísticas, el 80 por ciento de los accidentes. Los que trágicamente en España hemos cono-

cido en los últimos años siempre ha ocurrido así. Por eso insistimos desde el primer momento en eso, en esa fase final o inicial, y no porque sigamos aquella teoría de la madre inexperta del aviador que le decía cuando se iba: hijo mío, ten mucho cuidado, vuela bajo y despacio. Naturalmente, los aviones tienen que volar bajo y despacio en los momentos de aproximación y despegue porque ahí surge el peligro: menor sustentación, menor posibilidad de maniobra y obstáculos con los que pueden entrar en colisión. Es por eso por lo que insistimos y se ha resentido de esta propia finalidad el propio título de la Comisión: de seguridad de los aeropuertos nacionales. Era más amplio. Tanto insistimos que en la primera comparecencia del señor Ministro lo recalcamos expresamente y en todas las demás ocasiones diciendo seguridad de los aeropuertos nacionales y seguridad no en tierra, sino, como ya explicábamos también al proponer esta Comisión de investigación, fundamentalmente en lo que se refiere a la aproximación a los aeropuertos, porque ahí está el talón de Aquiles de la aviación, cuando el avión se aproxima al aeropuerto, inicia la maniobra de aproximación, entra en una serie de servidumbres, se hace dependiente, etcétera.

En esto insistimos una y otra vez. Por consiguiente, entendíamos y entendemos que, quizá por el propio título de la Comisión —se verá por el dictamen—, no se ha puesto el énfasis necesario precisamente en esto. Lo demás es importante, pero ya no tanto, y no era la intención de la Comisión.

En cuanto al funcionamiento de la Comisión, tengo que empezar por decir que se indica en el dictamen que se han recibido las máximas facilidades. En eso discrepo; no se ha recibido toda clase de facilidades de la Administración.

Salvo un suculento almuerzo en el aeropuerto de Barajas, en cambio, la aportación de documentos ha sido (y se ha reconocido en la propia Comisión el otro día) lenta, penosa, fatigosa, reiterada, y el Presidente de la Comisión, que es un hombre serio y no me desmentiría, sabe cuántas veces en los pasillos, aparte de en algunos escritos, le he preguntado qué pasaba con esos papeles.

Dije también al señor Ministro, en el mismo inicio de los trabajos, que reiteraba la necesidad de disponer de esos documentos con tiempo. No ha sido así. Han llegado tarde, algunos tan tarde que han llegado estos días y no hemos tenido tiempo casi de examinarlos.

Más aún: ha habido informes, de que disponía la Dirección General de Aviación Civil, que han llegado a esta Comisión de manera casi irregular, traídos aquí directamente por los interesados, como son, por ejemplo, las carpetas de los controladores, unos informes que no se habían solicitado, pero que nos hubieran sido muy útiles.

Por consiguiente, discrepamos en este punto del informe sobre que hayamos recibido las máximas facilidades por parte de la Administración para nuestro trabajo, porque nuestro trabajo más que visitar los aeropuertos, los parques, los bomberos y los servicios de emergencia, era conocer esos documentos que nos hubieran podido dar datos.

Pues bien, como decía en un principio, y en eso centramos el fundamento de esta moción, se han producido a nuestro juicio hechos nuevos. Hasta el mes de diciembre o enero, nos habíamos llenado de una cordialidad, cordialidad que mantenemos todavía, por supuesto, entre los miembros de la Comisión sobre lo que podía ser el informe final. Sin embargo, entendemos que surgen hechos nuevos a partir de febrero, algunos tan trágicos como el accidente de Bilbao (que se está esclareciendo), que traen consigo una serie de incertidumbres, porque ayer mismo alguien declaraba si estaba o no en las cartas determinado obstáculo que fue causante del accidente, o bien algo que afecta fundamentalmente a esta seguridad del vuelo.

Ese es un hecho nuevo. No contribuyó, ciertamente, a aclararnos las dudas que el Director General de Aviación Civil nos hablara de los llamados «air-miss», y nos citó concretamente unos casos que se habían producido en ese mes, casi en esos días en nuestros aeropuertos y que ponen los pelos de punta.

Otra cosa que tampoco va a hacer este Senador es mencionar aeropuerto alguno de este país, por obvias razones: hablo de aeropuertos.

Pues bien, hay otro hecho que aparece en la denuncia de los controladores y, por si fuera poco, en el último Pleno celebrado la semana pasada en esta Cámara el señor Ministro hacía una manifestación a unas calificaciones de los controladores, que podrán tener todos los matices que se quiera (yo tengo el acta aquí, que no mentiré), pero en el acta se habla de una minoría, de un colectivo. Pocos o muchos, me da igual. Si se llegara a la conclusión, como se sostiene quizá por el Grupo mayoritario, de que los equipos son buenos, pero que hay unos cuantos irresponsables (me da igual que sea el 60 o el 10 por ciento, con que haya uno en una torre es igual), yo prefiero que no tengan equipos buenos y que recurra al procedimiento manual y tradicional un responsable, a que un irresponsable tenga el manejo del aparato más sofisticado que pueda haber de seguridad en el vuelo. Un controlador aéreo irresponsable, es algo verdaderamente aberrante; puede ser de todo, menos irresponsable, porque si lo es, tenga los servicios que tenga, a la hora de que se aproximen los vuelos de mayor tráfico, se irá a tomar café. Esa es una manifestación que se ha hecho aquí y que nos produce alarma.

Por si fuera poco, se introducen elementos completamente distorsionantes, querellas, denuncias (hoy mismo se habla de ello) entre una serie de colectivos y entre las personas más relacionadas con los temas que estamos tratando, aproximación, seguridad en el vuelo, proximidad al aeropuerto. Querellas y denuncias que ahí están; ya se pronunciarán los Tribunales. De hecho, es un elemento nuevo que distorsiona el pacífico informe que nosotros proponíamos realizar por Navidad.

Hace falta más calma y más serenidad en este momento de crispación y de desinformación.

Nosotros creemos que elaborar un informe, más o menos —diría yo— vago, idílico o, si se quiere, inocuo como éste, por otro lado, muy bien hecho, por cierto —y de eso

hablaré luego—, diría que es, cuando menos, imprudente.

El concepto de seguridad aquí ya se ha explicado muchas veces. Evidentemente, tienen razón los que dicen que todos los aeropuertos son seguros. Todas las carreteras y caminos vecinales son seguras; depende de cómo se utilicen, y eso viene a decir el informe. Si funciona, no hay aeropuerto inseguro. Un piloto de los que comparecieron ante la Comisión lo dijo bien claro, porque, en definitiva, y en último caso, si no me ofrece seguridad un aeropuerto, me voy a un aeropuerto alternativo que sea seguro. Luego, no hay un aeropuerto que sea inseguro en el mundo, teóricamente, en esta línea. Ahora bien, si los aeropuertos no tenemos plena seguridad de que funcionen con eficacia y estén servidos por personal responsable y eficaz, esos límites se hacen más difusos porque no es posible concretarlos tanto. No se puede decir que nuestros aeropuertos son tan seguros como los mejores del mundo —parece ser que funcionan peor que muchos de Europa— porque no se produzcan consecuencias trágicas e inmediatas. Tal vez se puede decir que sea mala suerte; pero la mala suerte no cabe en este caso, y en una Comisión de Investigación tampoco. Lo cierto es que hay cosas que faltan. El Senador Albert, que defendió en Comisión el otro día con tanta elocuencia y con tanta brillantez como sentido común, dijo que hablaba con el corazón, ya que estaba convencido de que esto era así. Se basaba en las declaraciones de los pilotos, como el Comandante Atauri. Había que leer eso más despacio.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Senador Llorens, le tiene que decir la Presidencia dos cosas. Una, avisarle acerca de su tiempo, y, otra, que vengo escuchando con mucha paciencia a S. S., pero está haciendo un turno en contra, prácticamente, al dictamen de la Comisión; no está haciendo una especificación de la moción. Le he dejado para que siga usted agradecido a la Presidencia, pero le ruego que termine.

El señor LLORENS BARGES: Muchas gracias, señor Presidente. Voy a procurar terminar rápidamente. Naturalmente, no es que esté haciendo un turno en contra, como justificando, porque en este momento...

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Sabe, Senador Llorens que eso es muy...

El señor LLORENS BARGES: En efecto, señor Presidente, tal vez, si el informe fuera muy bueno y estuviéramos de acuerdo, cerraríamos esto.

Las propias recomendaciones indican que hay cosas que es preciso aclarar. A nuestro juicio existen unas dudas razonables de que todo funcione; más bien hay cosas que no funcionan. Las 25 recomendaciones del informe —no hablo en contra de él; el informe no me parece mal— me parece que invalidan algunas conclusiones que se hacen.

Voy a terminar —el tiempo es más breve de lo que pensaba— sin papeles, haciendo un llamamiento a la responsabilidad de todos. Creo que en nuestro Gupo he-

mos dado un ejemplo, en este caso, con nuestra falta de manifestaciones. Ningún Senador de este Grupo ha salido en la prensa para decir cosas que pudieran ser, más o menos, sonadas; se ha tenido una discreción total.

A esta Cámara se la suele llamar y con razón, por el papel que le fija la Constitución, Cámara de reflexión. Eso es todo lo que pedimos en esta moción: reflexionemos un poco más. A mí me bastaría con que volviésemos a ver la documentación, la última sobre todo, con más calma; con que compareciese de nuevo el señor Ministro para tratar temas muy concretos; con que compareciesen los pilotos, también para tocar temas muy concretos que han sucedido estos días, y los controladores, para que nos digan, en definitiva, aparte de sus querellas, qué es lo que reivindican. El señor Ministro nos dice que, preguntados los mismos, no quieren reivindicaciones salariales, que ellos no han pedido un duro, lo desean, no son altruistas; pero no hay una reclamación contenciosa encima de la mesa que diga queremos tanto. Pedimos eso; pedimos reflexión. Estoy seguro de que será una línea completamente positiva para el país, para la opinión pública y no pedimos ni más ni menos.

Seguidamente, me limito al objeto de la moción, que es decir que nuestra postura va a ser necesariamente la abstención, no tanto porque nos guste el informe más o menos, sino porque creemos que hay más cosas que investigar, más conclusiones que establecer y menos recomendaciones que hacer, porque, a fuerza de recomendaciones, ya sólo falta incluir la recomendación del alma.

Gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿Turno en contra? (*Pausa.*) Tiene la palabra el señor Carretero.

El señor CARRETERO RUBIO: Señor Presidente, señorías, se nos plantea por parte del Grupo Popular, a través del Senador don César Llorens, la ampliación del plazo para concluir la investigación de la seguridad en los aeropuertos nacionales, plazo, por cierto, cumplido suficientemente, puesto que el plazo dado por esta Cámara concluyó el 31 de diciembre y fue ampliado posteriormente hasta el 31 de marzo. ¿Cuál es el motivo de esta petición? Parece ser que ha habido, en opinión del Grupo Popular, nuevos elementos, nueva información que cuestiona la investigación realizada hasta estos momentos, y estos elementos no son otros, que se sepa en esta Cámara, de forma documental, que una especie de resúmenes que el otro día, sorprendentemente, el Senador Alonso Bar, del Grupo Popular, sacó en Ponencia, que se atribuían a la FAA, Agencia Federal de Aviación de los Estados Unidos, y resulta que estos resúmenes no son otra cosa que unos partes, llamémosles normales, que se realizan por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes. ¿Y qué dicen estos resúmenes, qué dicen estos impresos? Lo que dicen, ni más ni menos, es lo que en la Comisión de Investigación de Aeropuertos aportó en su día el señor López Quijada, Director Técnico del Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales. No dicen ni más ni menos, Y, que yo sepa, señor Llorens, después

de un año de esta intervención del señor López Quijada, todos los Grupos de esta Cámara coincidíamos en que la seguridad de los aeropuertos, y, por extensión, la seguridad del espacio aéreo español, estaba absolutamente garantizada.

Pero ha habido más. Ha habido la aportación de otra serie de documentos por parte de una asociación de controladores de la circulación aérea, que se encuentra en esta Cámara, y yo me he molestado en reparar esas seis carpetas. ¿Y qué he encontrado en esas carpetas? Sencillamente, unas fotocopias de los partes diarios que se emiten por las autoridades aeronáuticas españolas en relación a los Servicios de la Ayuda a la Navegación. En una palabra, y para sintetizar, los llamados NOTAM. Se dice en ellos que el radar de Canarias estuvo fuera de servicio desde las 13 horas Z hasta las 14 horas Z, que el VOR de identificación Victor Juliet Victor estuvo fuera de servicio de tal a tal hora, y que MVP del aeropuerto estuvo también fuera de servicio, y esto es completamente normal y rutinario en cualquier aeropuerto.

Pero, además, se desliza algo muy curioso en una de esas carpetas: una fotocopia de un artículo suscrito por un colectivo de controladores ingleses, fotocopia de una revista inglesa, donde este colectivo de controladores dice que un controlador, dado su alta responsabilidad, equiparable a la de un comandante de aeronave, debería ganar lo mismo que un comandante de aeronave. Y me pregunto, señor Llorens, qué tiene que ver esto con la seguridad aérea, qué tiene que ver esto. Y eso, en definitiva, a grandes rasgos, es lo que se apunta en esas célebres seis carpetas que ha remitido la tal asociación de controladores de la circulación aérea. Pero yo no sé, señor Llorens, señor Presidente, hasta dónde se puede y se quiere llevar esta investigación. Se han visitado todos y cada uno de los aeropuertos nacionales, a excepción del de Asturias, por razones meteorológicas el día en que se fue a efectuar la visita, la base aérea de Jerez de la Frontera, que no es un aeropuerto, que es una base aérea abierta al tráfico civil; se han visitado los aeropuertos de Copenhague, se ha visitado Mirabel en Montreal (Canadá); se ha visitado La Guardia, se ha visitado el John Fitzgerald Kennedy, se ha visitado Schiphol, se ha visitado todo lo habido y por haber, todo lo que ustedes han querido, y digo ustedes muy bien, puesto que, en Ponencia, al Senador Alonso Bar, que hoy no está aquí paradójicamente, se le dio el protagonismo absoluto en todo este tema de la investigación. Porque, señor Llorens, en el Grupo Popular ha habido un problema, y es que parece ser que unos han sido los que han estado al pie del cañón, pero otros son los que reclaman en este momento la ampliación de los plazos que su moción contempla.

Pero qué es lo que se quiere decir y qué es lo que se quiere sacar cuando en todas las comparencias, por ejemplo, la de los señores Atauri Alfaro y el señor Martínez Martínez, del SEPLA —que no es un sindicato que digamos simpatice con nosotros—, dicen y lec (sic): los pilotos consideran que los aeropuertos españoles son seguros, tan seguros como los de cualquier otra parte del mundo. Cuando los señores Atauri Alfaro y Martínez

Martínez dicen que el anexo IX de IFALPA, una asociación internacional de pilotos de transporte aéreo, relaciona los aeropuertos que, a su juicio, tienen deficiencias, catalogándoles en tres grupos, y ningún aeropuerto español está en la lista de deficiencias medias o graves. No lo decimos nosotros, no lo dice el Ministro de Transportes ni el Director General de Aviación Civil, lo dice IFALPA.

¿Investigar más? ¿Hasta dónde? Pero hay más, en las comparecencias hay más. El señor Ordovás, Director de Operaciones de la Compañía Iberia, también miembro del SEPLA, junto con el señor Sabando, también piloto, y el señor Gómez Bárcena dicen que la situación de los aeropuertos se puede definir como buena. Hay todavía más: don Juan Manuel Chicón, Decano del Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos, dice que, como Colegio Oficial, no tiene ninguna referencia de que los aeropuertos españoles puedan ser inseguros. Dice más: que la organización actual de la aeronáutica —y esto viene a colación por estos resúmenes donde se cuestiona la actual organización aeronáutica de nuestro país— facilita fallos de funcionamiento del sistema, aunque no afectan de forma inmediata a la seguridad. Dice más: que los aeropuertos españoles cuentan con los medios adecuados para que funcione suficientemente bien el aspecto de la seguridad aeronáutica. Dice más: que la seguridad va ligada al procedimiento de utilización; en medios materiales, se está más por exceso que por defecto.

¿Investigar el qué? ¿Hasta dónde? Claro que la seguridad no es absoluta. Un controlador o un comandante de aeronave en un momento determinado ha pasado una mala noche, tiene problemas, etcétera, y yo no sé si son esos aspectos psíquicos de las personas los que se quieren investigar, porque, en definitiva, señor Llorens, señoras y señores Senadores, no está muy claro qué es lo que se quiere investigar. Pero es que, además, el Decano del Colegio de Ingenieros Aeronáuticos sostiene cosas y hace afirmaciones tan rotundas como que en España existen aeropuertos con un número muy bajo de frecuencias; que están dotados de ayudas que en el extranjero sólo se dan para frecuencias mucho más elevadas, y concluye: la seguridad de los aeropuertos españoles es más que suficiente (sic). Yo creo, sinceramente, y el Grupo Socialista así lo cree, que el tema de la investigación de la seguridad de los aeropuertos, en estos momentos, y en lo que a esta Cámara se refiere, ha tocado techo.

Se puede alarmar todo lo que se quiera, se puede tergiversar en la prensa lo que se dijo en la Comisión. Por ejemplo, cuando el otro día don Victoriano Martín afirmaba que en el espacio aéreo de Madrid se habían producido en los últimos nueve o diez meses nueve «airmises». Y ¿qué es lo que se dice en la prensa al día siguiente? Que don Victoriano Martín había afirmado que en el aeropuerto de Madrid/Barajas hubo a lo largo del año 1984 casi nueve colisiones de aeronaves, y esto no fue lo que dijo. Y se puede seguir mareando la perdiz...

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Vaya concluyendo su intervención, porque su tiempo se ha terminado.

El señor CARRETERO RUBIO: Sí, señor Presidente. Podemos seguir mareando la perdiz, pero, por mucho que la mareemos, señor Llorens, los aeropuertos españoles son lo que son, o sea, suficientemente seguros, tal y como las múltiples comparecencias de personas ajenas al Ministerio de Transportes, de personas que no simpatizan incluso con el Partido Socialista, han dicho de una forma tan rotunda y contundente.

Muchas gracias, señorías. (Aplausos.)

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Señorías, hay un turno de portavoces limitado a un tiempo de cinco minutos. Les ruego que se ajusten al mismo.

En primer lugar, tiene la palabra el señor Ferrer i Profitós, del Grupo Parlamentario Cataluña al Senado.

El señor FERRER I PROFITOS: ¿Para turno de portavoces, señor Presidente?

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Estamos en él, señoría, y para ello tiene S. S. la palabra.

El señor FERRER I PROFITOS: Perdón, señor Presidente, creí que pedía la palabra el señor Gaminde para un cuestión de orden.

Señor Presidente, señorías, voy a hacer una intervención lo más breve posible sobre un tema que para mí es tan delicado y tan sensible, y en el que no quiero entrar en la polémica que se ha suscitado entre los dos Grupos mayoritarios de la Cámara, porque creo que el problema no es de tener más o menos razón, sino que el problema es de responsabilidad, y es un problema yo diría incluso de conciencia, sobre todo si pensamos en el usuario, en el viajero, para que éste llegue a alcanzar la máxima cota de seguridad. Seguridad la hay, pero, evidentemente, seguridad puede haber más.

Yo quiero ceñir mi intervención a lo que es la moción, y a la moción presentada por Coalición Popular, con todos mis respetos, le encuentre una mezcla de los mismos términos en que está redactado el dictamen, y a nuestro Grupo se nos hace difícil y confuso tomar una decisión en los términos en que está redactado este informe, sobre todo por su amplitud.

Puede haber algún epígrafe, por ejemplo, en el que nosotros pudiéramos estar incluso de acuerdo, pero no en su conjunto, porque prácticamente es un calco del texto del dictamen que emitió en su día la Comisión.

Tampoco diré que esté de acuerdo en todas las expresiones de efusividad del portavoz del Grupo Socialista, ya que no porque se grite más se tiene más razón, ni porque se diga que la seguridad es mucho mayor y se escriba en letras grandes se tiene más seguridad. La seguridad existe si existe y si se ponen todos los medios para que esta seguridad cada día se deteriore menos.

Lo que es evidente —y sería necio ignorarlo— es que el clima actual tiene alguna cota de preocupación.

Por todo ello, esperamos dar más explicaciones en el turno que nos corresponda en la presentación del dicta-

men y nos abstendremos en la votación de la moción presentada por el Grupo Popular.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Senador Ferrer, le agradezco su intervención. Antes, en un exceso de benevolencia, he permitido a los señores portavoces que se extendieran en sus intervenciones. Ahora no se lo voy a permitir. Se tienen que ceñir estrictamente a la moción.

El Senador Gaminde tiene la palabra.

El señor GAMINDE ALIX: Gracias, señor Presidente. Señorías, la defensa que de su moción ha hecho mi querido amigo el Senador Llorens no ha hecho cambiar los criterios que nuestro Grupo tiene con respecto al debate del informe que vamos a discutir posteriormente.

Por ello, nosotros no apoyaremos esta moción.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Muchas gracias.

Tiene la palabra el Senador Llorens.

El señor LLORENS BARGES: Señor Presidente, me ceñiré al tema de la moción, aunque es difícil. La verdad, me ha sorprendido la intervención del portavoz socialista. Me ha parecido injusta. Ha hecho una serie de interrogantes sobre qué es lo que queremos investigar. Seguramente lo hemos dicho mal. Queremos investigar lo que no se dice, lo que falta. Queremos leer los documentos que se han aportado en estos días, que no los hemos podido leer porque son muchos.

Se ha hecho referencia a que queremos investigar cuando ya lo han dicho todo los periódicos. Queremos investigar cosas que han sido los pilotos en el mismo informe que han leído SS. SS. y que no están claras. El informe no hace mención a los radares de superficie que indicaban el otro día que no se usaban en ningún lado, y, sin embargo, los pilotos dicen que en los aeropuertos que están normalmente con niebla se utilizan desde el año 1964.

Queremos investigar por qué deciden los pilotos —si lo siguen diciendo, porque ha pasado un año— que no hay forma de que dialoguen con la Administración, aun cuando quieren hacerlo. Queremos saber si se han fijado las bases, porque no las hay. Queremos saber todo eso en tres comparencias a lo largo de quince o veinte días, no más. Eso es lo que queremos saber y no otra cosa, señor Senador. Hay algunas veladas cuestiones sobre comentarios en los periódicos, sobre campañas, sobre determinados colectivos que no son de ustedes, y, desde luego, nuestros tampoco. Yo, en particular, no tengo ninguno. Declaraciones en la prensa no encontrarán SS. SS. ninguna. Tacharnos a nosotros de alarmistas es, además de injusto, totalmente extemporáneo.

Gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Tiene la palabra el Senador Albert, por el Grupo Socialista.

El señor ALBERT SANJOSE: Gracias, señor Presidente.

Senador Llorens, usted pide un aplazamiento en esta investigación, dejando en el aire muy sutilmente la posibilidad de interpretación de que la investigación no se ha hecho correctamente, y sí se ha hecho correctamente.

En Comisión S. S. aportó argumentos de tipo jurídico —usted es un gran jurista—, diciendo que podía haber, como pasa en algunos delitos, otros elementos que había que considerar. Se ha investigado en esta Comisión, y sobre todo en la Ponencia se ha seguido un procedimiento racional de investigación, pero sobre un sistema cerrado constituido tanto por los procedimientos como por los medios que utiliza la aviación internacional.

Usted también se refiere a que la documentación no ha llegado oportunamente. Usted dice en su disertación que en esta Comisión la documentación ha sido poca y ha llegado tarde, que no se han prestado a la Comisión los apoyos que eran de esperar.

Hubiese sido de desear que el señor Llorens se hubiese leído la documentación en su día; entonces no sostendría esa tesis. Ha llegado documentación suficiente, desde el Anexo 14, de la Organización Internacional de Aviación Civil, hasta todo aquello que se pidió. La única que quizás ha llegado algo tarde, pero con tiempo suficiente para poder comprobarla, ha sido la que han mandado las Compañías IBERIA y AVIACO. El resto de la documentación ha sido suficiente.

El proceso de investigación ha sido racional y exhaustivo, no sólo en los aeropuertos que S. S. está citando con frecuencia, sino en las aproximaciones, porque la Dirección General de Aviación Civil puso a disposición de la Ponencia unos aviones de la Escuela Nacional de Aeronáutica, con los que pudo seguir constantemente los procesos de aproximación y despegue, desde la puesta en marcha de las turbinas hasta el aparcamiento del avión. Y no sólo la Ponencia, sino que, dentro de su Grupo Popular, puedo hacer referencia a un gran piloto que está sentado ahí, el Senador Díaz Berbel, que nos acompañó en los viajes de Andalucía y en la inspección del aeropuerto de Almería. Tengo que decirle también que tuvimos la suerte, para la investigación, de encontrarnos unas condiciones meteorológicas muy adversas y que en la aproximación al aeropuerto de Granada, que conoce perfectamente el Senador Díaz Berbel, porque vive allí...

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Ciñase a la cuestión, porque ya habrá tiempo para debatir. Estamos haciendo, señorías, un predebate del debate que tendremos a continuación. Le ruego que termine porque no voy a dar más palabras en este trámite.

El señor ALBERT SANJOSE: Perdone, señor Presidente.

Digo que precisamente se hicieron las aproximaciones y los despegues, y no como usted reiteradamente dice, que únicamente se vieron los servicios del aeropuerto.

Tenemos la completa seguridad, y yo le pediría que recurriese al Senador Alonso Bar, por pertenecer a su

Grupo, a quien se le dieron todas las facilidades para que, desde la Ponencia, dirigiera la investigación en todos sus conceptos, y así llegará S. S. al convencimiento de que los sistemas de investigación, durante un largo año de trabajo, se produjeron dentro de la racionalidad, dentro de la síntesis investigativa que el tema requiere.

Por tanto, señoría, es una investigación de un sistema cerrado, que se ha hecho racionalmente, en la que se ha invertido incluso más tiempo, puesto que esta Comisión, después de haber un criterio unánime en las conclusiones y en las recomendaciones, a petición de ustedes, todavía tuvo las visitas de controladores y del Jefe de los Servicios de Paracuellos del Jarama, aunque de las mismas no se dedujo, después de estudiarlas también profundamente, ninguna actitud que pudiera llevarnos a que continuara abierta la investigación.

Ante una investigación de un sistema cerrado, hecha con racionalidad y hecha con el rigor que ella requiere, no cabe, estimado Senador, prolongar más esta investigación.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Iniciamos la votación de la moción del Grupo Popular, defendida por el Senador Llorens.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 148; a favor, 21; en contra, 121; abstenciones, seis.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Queda desestimada la moción.

Suspendemos por cinco minutos el Pleno por razones obvias, señorías. Voy a empezar puntualmente dentro de cinco minutos. *(Pausa.)*

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Se reanuda la sesión.

Dictamen de la Comisión Especial de Investigación sobre la situación de los aeropuertos nacionales.

¿El señor Presidente de la Comisión quiere indicar quién va a presentar el dictamen? *(Pausa.)* El señor Presidente mismo tiene la palabra.

El señor SANCHEZ-CUENCA MARTINEZ: Señor Presidente, señorías, tengo el honor de presentar al Pleno el dictamen de la Comisión para investigación de los aeropuertos en cuanto a seguridad, Comisión que fue creada hace algo más de un año en esta Cámara. Lo hago convencido de que se ha realizado un trabajo riguroso, en el que han colaborado todos los Grupos integrados en la Comisión y que se ha contado en todo momento con el máximo apoyo por parte de la Administración.

El trabajo en la Comisión se ha dividido en tres grandes bloques: por una parte, estudio de la documentación aportada tanto por la Dirección General de Aviación Civil como por parte de las compañías aéreas IBERIA Y AVIACO y, en último momento, una documentación faci-

litada por la Asociación de Controladores Aéreos de la Región Centro; por otra parte, ha habido una serie de comparecencias que consideramos que han sido muy completas, al menos no ha habido ningún miembro de la Comisión que pensara de otra forma. Entre todas estas comparecencias, quiero citar la del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones; la del Director del Centro de Control de Paracuellos; el Director Técnico del Organismo autónomo Aeropuertos Nacionales; una representación del SEPLA; los directores de operaciones de IBERIA y AVIACO; el Decano del Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos; representación del Sindicato de Pilotos de UGT; Director General de Aviación Civil; Director General del Organismo Autónomo y Presidente del REACE, Real Aeroclub de España. De todas estas comparecencias, que considerábamos que eran la principal fuente de información para la Comisión, ya que la Comisión no tenía por qué hacer una información técnica, sino que se trata de una investigación política sobre una base técnica, han salido unas conclusiones bastante claras que se recogen luego al final.

Por otra parte, se nombró una Ponencia compuesta por los Senadores Albert Sanjosé y Alonso Bar, que ha recorrido todos los aeropuertos españoles, salvo Asturias—como se citó anteriormente—, y ha visitado también los centros de control de Paracuellos, Barcelona y Las Palmas.

En viaje a aeropuertos extranjeros (visitas que se hicieron a sugerencia del Director General de Aviación Civil, para poder tener elementos de comparación), se tuvo una entrevista con el Presidente de la OACI, el cual manifestó claramente que no existía ningún motivo para poner en duda la seguridad de los aeropuertos españoles.

Las visitas a los aeropuertos creemos que se organizaron de una forma prácticamente exhaustiva. Se comenzó con una conversación con el director de cada aeropuerto y los responsables de las distintas áreas; a continuación, se fue a ver personalmente las pistas, sistemas de iluminación de pistas, visitas a la torre de control, visitas al parque de bomberos y, finalmente, una visita—ésta ya más rápida— al edificio terminal del aeropuerto.

Quiero hacer constar que con el informe ya prácticamente concluido, con unanimidad entre los ponentes; apareció en la prensa un comunicado de la Asociación de Controladores que llevó al ponente del Grupo Popular a solicitar la comparecencia del Presidente de dicha Asociación ante la Comisión. Esta comparecencia, así como la documentación aportada inmediatamente después, en opinión de la mayoría de la Comisión, no alteraba en nada las conclusiones de la Ponencia que ya estaban preparadas, por lo cual se dio por cerrada la investigación.

Quiero aprovechar esta ocasión para agradecer, en nombre de la Comisión, a la Dirección General de Aviación Civil su colaboración al poner a disposición de la Ponencia un bimotor Biscraft de la Escuela Nacional de Aeronáutica para realizar las visitas, lo cual no sólo facilitó grandemente los desplazamientos, sino que, además permitió seguir la rutina de vuelo desde el comienzo del rodaje hasta el aparcamiento en todas sus fases. Los po-

mentes pudieron ver personalmente el funcionamiento de los ILS y de las ayudas a la navegación.

No voy a cansar a SS. SS. entrando más a fondo en las conclusiones y recomendaciones de la Comisión, que ya están publicadas, pero quiero hacer una brevísimo resumen; creo que las conclusiones se pueden reducir en lenguaje llano a cuatro puntos muy concretos: Primero, los aeropuertos españoles, como todos los aeropuertos, tienen unas limitaciones; los aeropuertos ofrecen garantías de seguridad cuando se opera dentro de esas limitaciones que deben ser, y de hecho son, conocidas por los operadores. Segundo, los aeropuertos españoles son perfectamente equiparables, a los del resto de Europa, dentro de sus categorías respectivas. Tercero, las mejoras en las instalaciones y ayudas no significan mayores márgenes de seguridad, permiten aumentar la frecuencia de operaciones y permiten también operar en peores condiciones meteorológicas. Cuarto, está en ejecución un plan de instalaciones, el plan SACTA, que en opinión de los expertos internacionales, situará la navegación aérea española en un plazo breve entre las más fiables del mundo.

Nada más. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿Turno a favor? (Pausa.)

Tiene la palabra el Senador Solano.

El señor SOLANO RODRIGUEZ: Señor Presidente, señorías, ante una Comisión de investigación creada por el Pleno de esta Cámara sobre la seguridad en los aeropuertos nacionales, la razón de ser, la garantía del dictamen elaborado radica fundamentalmente en la objetividad, en la neutralidad, en que este dictamen esté elaborado al margen de cualquier condición partidista. La obligación de todos los miembros, no sólo política, sino moral, consiste en elaborar un informe objetivo; en caso contrario, señorías, la Comisión habrá supuesto una pérdida de tiempo y el informe será un papel mojado.

Pues bien, como miembro integrante de esta Comisión, puedo decir que se ha cumplido el objetivo. Se trata de una investigación bien hecha, una investigación llevada a cabo con seriedad, con rigor, con procedimientos, con una metodología que ha incluido tanto el análisis como los estudios necesarios y las visitas a todas las instalaciones.

Argumentos. Primero, al margen de los estudios previos facilitados sobre las disposiciones normativas, anexos OACI, informes internacionales, etcétera, hemos recabado información de todos los sectores interesados y así, no sólo la Administración ha comparecido, sino que también lo han hecho los pilotos, los contraladores, los directores de aeropuertos, los principales operadores.

Quiero hacer una mención, y es que aquí se han aceptado todas las propuestas de todos los Grupos de la Cámara, aquí no se ha evitado ni una sola comparecencia, ni se ha vetado a nadie. Pues bien, no ha habido ningún sector implicado, señorías, que no haya sido oído y no ha habido de estos sectores implicados, pilotos, controladores, etcétera, ninguna manifestación que no haya sido

recogida en el informe que sometemos a su aprobación.

Segundo. La Ponencia o la representación de la Comisión formada por tres Senadores, ha volado a todos los aeropuertos españoles y, como antes han dicho el Senador Albert y el Presidente de la Comisión, esto no se ha hecho en un vuelo regular, sino en unos aviones de enseñanza de la Escuela Nacional de Aeronáutica, con el fin de examinar todo el procedimiento de vuelo, desde el principio hasta el final, desde el comienzo de la rodadura al iniciarse el vuelo hasta el aparcamiento en el lugar de destino. De este modo, se han recogido todas y cada una de las incidencias de vuelo y se han analizado todas y cada una de las maniobras, despegue, aproximación, aterrizaje.

Tercero. La Ponencia ha recorrido exhaustivamente, ha visitado, ha pateado —por hablar en términos vulgares— todas y cada una de las dependencias de los aeropuertos españoles, pistas, con el examen de su estado y de las ayudas correspondientes, torres de control, bloques técnicos, incluso hasta las zonas perimetrales para ver si estaban debidamente valladas.

Hay que añadir que en todos los aeropuertos se han mantenido entrevistas, no sólo con el director del aeropuerto, sino con todos los responsables de las distintas áreas (área de control, de mantenimiento, emergencia, bomberos) y todo ello con un cuestionario redactado de acuerdo con todos los Grupos de la Cámara y formulado en base a las normas y recomendaciones de la OACI.

Por si esto fuera poco, se ha buscado un contraste, esto es, una comparación con otros aeropuertos extranjeros de similares características o incluso de mayor tráfico.

Pues bien, se ha obtenido una conclusión, y es que no hay diferencia entre los aeropuertos españoles y los extranjeros, ni en cuanto a normas, ni en cuanto a procedimientos, ni en cuanto a instalaciones. Eso sí, puede haber diferencias en lo que se refiere a ritmo, puesto que en los aeropuertos extranjeros, en función de que soportan un mayor tráfico, hay una mayor velocidad y un mayor ritmo de operaciones.

Quisiera recordar, a modo de anécdota, la polvareda que se levantó en ciertos sectores de la opinión pública ante la ausencia de un radar de superficie en el aeropuerto de Barajas, con motivo del segundo accidente. Pues bien, la Ponencia en su visita al aeropuerto Kennedy, de Nueva York, ha podido comprobar que existe en ese aeropuerto, en la torre de control, un radar de superficie, pero que no está en funcionamiento y no lo está porque los técnicos, los responsables lo consideran de escasa utilidad.

De todo esto se puede desprender que la investigación —que ha consumido muchas, muchísimas horas de trabajo— ha sido cualquier cosa menos superficial, menos —como aquí se ha dicho— vaga e inocua. Antes al contrario, se trata de un trabajo bien hecho, de un trabajo objetivo, de un trabajo racional, de un trabajo neutral, no condicionado ni por nada ni por nadie, y que se ha hecho con un método adecuado, que, como antes he dicho, ha sido acordado por todos los Grupos de la Cámara.

El informe consta de 15 conclusiones y 26 recomendaciones. ¿Cuáles son las principales conclusiones? Yo hablaría fundamentalmente de dos: primera, que los aeropuertos españoles son seguros y que esta seguridad está garantizada si el aeropuerto se utiliza dentro de los procedimientos establecidos.

Unas breves palabras sobre la seguridad. Señorías, la seguridad no es un concepto absoluto. La seguridad se basa en el establecimiento de unos márgenes amplios, es decir, a mayor margen mayor seguridad. Es, pues, la seguridad un concepto relativo, un concepto mejorable, un concepto cuantificable. A este respecto, en otras disciplinas estos márgenes se cuantifican, por ejemplo, en el cálculo de estructura, con coeficientes de seguridad; pero un coeficiente bajo no significa, en ningún concepto, inseguridad, puede significar, a lo mejor, una mayor precisión de cálculo. En estos términos, hablando de aeropuertos, se puede decir que un aeropuerto es seguro en cuanto tiene unas buenas condiciones de visibilidad y unas ayudas adecuadas. Esto hace a un aeropuerto seguro. El límite de la seguridad, la frontera con la inseguridad se produce cuando la visibilidad está bajo mínimos y esto se suma a que las ayudas no funcionan o están deterioradas.

¿A quién corresponde la seguridad del vuelo? La seguridad del vuelo corresponde a los comandantes de las aeronaves. De manera que si ellos comprueban que un aeropuerto es inseguro, pueden y deben ir a otro. Pues bien, ante esta Comisión, los representantes del SEPLA, un sindicato muy significado de pilotos, han manifestado que los aeropuertos españoles son seguros, tan seguros como los de otra parte del mundo. Y nadie les ha forzado a que hagan estas afirmaciones. Nadie. Eso sí, puede decirse que no todos los aeropuertos son cómodos, y que seguridad, en consecuencia, no significa comodidad; del mismo modo que incomodidad tampoco significa inseguridad, y mucho menos peligro. De todos es conocido que hay algunos aeropuertos en España que son un poco incómodos, pero, señorías, no nos podemos inventar la geografía.

Segunda conclusión. La mejora de los aeropuertos no afecta a su seguridad, sino a un mayor tiempo de operatividad. Con los últimos accidentes se ha creado un cierto clima de inquietud en algunos sectores de la opinión pública. Paralelamente, la Administración ha hecho un importante esfuerzo de inversión, de ayudas instrumentales, que se puede cifrar en unos siete mil millones de pesetas, de tal modo que en los dos últimos años se ha invertido más que en todos los anteriores. Podría deducirse que existe una interrelación entre estos dos factores y que la Administración se ve forzada a una mayor inversión por la baja seguridad de los aeropuertos españoles. Pues bien, esto no es cierto. Esto es un error, y así lo han manifestado ante esta Comisión prácticamente todos los sectores implicados, haciendo especial mención en los pilotos del SEPLA y en el Decano del Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos.

Este esfuerzo desarrollado por la Administración tiene varios objetivos. Un primer objetivo de modernización

de las instalaciones; un segundo objetivo de dar un mayor impulso a la industria aeronáutica española, puesto que —y aquí no se ha dicho— la gran mayoría de los equipos que se están colocando en estos momentos son de fabricación española. Y, en un tercer lugar, tener, lógicamente, una mayor capacidad operativa, que, como SS. SS. pueden comprender, se convierte en un objetivo de economía nacional. Si además de todo eso tenemos mayor seguridad, mucho mejor, miel sobre hojuelas, pero la seguridad está garantizada con los equipos actuales.

Quisiera terminar refiriéndome a la manifestación del Presidente de la Comisión sobre la visita que se hizo al Aeropuerto Kennedy de Nueva York y a la posterior visita, también en Nueva York, al Presidente de la OACI, que manifestó, y así se recoge en la documentación, el alto grado de cumplimiento, no sólo de las normas, sino de las recomendaciones de la OACI por parte de la Administración española, y que, en último término, las conclusiones de esta Comisión coinciden sensiblemente con el informe que en su momento elaboró el Parlamento Europeo.

Finalizo manifestando que, a la vista del trabajo realizado, este trabajo serio que ha consumido tantas horas, o esta Cámara, mediante el voto afirmativo, contribuye a la creación en nuestro país de un clima de confianza, o habremos perdido el tiempo.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿Turno en contra? (Pausa.) ¿Turno de portavoces? Tiene la palabra el Senador Ferrer.

El señor FERRER I PROFITOS: Señor Presidente, señorías, señor Ministro, cuando se habla en un debate como éste se necesita toda la dosis de prudencia, de seriedad y de rigor que el tema de la seguridad aérea requiere.

No quisiera que de mis palabras se desprendiera ningún tipo, no digo ya de alarma, sino el más mínimo mensaje de que en estos momentos exista inseguridad aérea. Esto es importante que quede claro por la cantidad de intereses, tanto humanos como económicos, que influyen en un país moderno, imprescindibles para disponer de transporte aéreo.

En segundo lugar, quisiera reflejar la felicitación y el agradecimiento a los miembros de la Comisión y a todas las autoridades aeronáuticas, empezando por el señor Ministro, porque, por lo menos el representante del Grupo Catalunya al Senat, en este caso el Senador que les está hablando, ha tenido toda clase de facilidades, y no haría justicia si no dijese que tanto el Presidente de la Comisión como el portavoz del Grupo Socialista han tenido la amabilidad, al no pertenecer a la Ponencia, de invitarnos constantemente para que pudiéramos asistir los representantes de las minorías a todas las visitas, como es obvio no a las internacionales, pero sí a las realizadas dentro del Estado español.

Yo modestamente he procurado conocer los elementos de los aeropuertos, haciendo aterrizajes, después de pe-

dir los permisos previos a los comandantes de las aeronaves, viajando en vuelos nacionales, indagando y preguntando a todos los colectivos que contribuyen al transporte aeronáutico para ver si verdaderamente esta seguridad existe. Todo el mundo se ha manifestado afirmativamente diciendo que existe gran seguridad en los vuelos aéreos. De esto, por supuesto, en todo el mundo no existe comparación.

El otro día el señor Ministro, saliéndose del contexto —esto es pura anécdota—, con motivo de la pregunta que le formulé respecto al aeropuerto de Barcelona, dijo que era más inseguro el coche que el avión. Estábamos hablando en otro contexto, no se estaba haciendo una comparación entre la seguridad del transporte de tierra y el de aire. Estábamos diciendo que podía haber algunos flecos no exactamente de inseguridad, sino de peligro de riesgos que siempre son contemplados en el vuelo de aeronaves.

Lo que me preocupa es que parece que entre el Grupo Socialista y el Grupo Popular se ha establecido, quizá sin querer, un antagonismo para ver quién tiene más conocimientos aeronáuticos. Creo que nuestra misión no es exactamente ésta. Nuestra misión estriba en que, después de unas investigaciones técnicas —que, por supuesto, nos las tienen que dar y así ha sido—, lleguemos a unos criterios políticos para que estas acciones reafirmen o aumenten la seguridad en los espacios aéreos y en los aeropuertos españoles. El informe se ha elaborado muy bien. Se han realizado muchas visitas. Se ha trabajado —lo señalaba el portavoz socialista, y yo le doy la razón— mucho y bien, con seriedad, y se han llegado a formular unas conclusiones, de las que se han derivado unas recomendaciones. He de señalar rotundamente que no hemos encontrado inseguridades, pero sí algunos aspectos mejorables en las visitas a los aeropuertos. Esta ha sido la razón por la que en el mismo informe se han confeccionado 26 recomendaciones para llevar a cabo estas mejoras.

Por consiguiente, desde el punto de vista político, que por esto somos políticos y estamos en una Cámara política, no en un gabinete técnico de investigación aeronáutica, nosotros sí que tenemos que recoger las inquietudes de todo el mundo que esté involucrado en la aviación y, además, saber cuáles son en este momento los sentimientos de los más importantes, que son los viajeros, los usuarios, que son, en definitiva, los ciudadanos a los que representamos.

Actualmente no hay ningún «airmisses». Existe una situación de riesgo, pero es un riesgo controlado, porque el comandante lo puede evitar. Yo no sería ecuánime si no lo dijese. Hay publicaciones. Estos casos son corregibles. Pasan en todo el mundo, pero sí hay un cierto clima en este campo de la aviación, sí hay una cierta preocupación. En una intervención anterior se decía que se había llegado al techo de investigación. Creo que en función de la seguridad nunca se puede llegar a un techo en la investigación. Siempre se puede seguir avanzando, y por el hecho de que existan una serie de factores, no está de más que la investigación sea más larga y exhaustiva. Nos

parece muy bien que la Comisión, en circunstancias normales, haya empleado un tiempo prudencial, el tiempo necesario para emitir el informe; pero tampoco creo que hubiese sido ningún error que la investigación se hubiese prolongado y a la Comisión, en vez de emitir el Informe ahora, se le hubiera dado un poco más de tiempo.

Sobre todo —y en esto yo quería enlazar con lo referente a las conclusiones y recomendaciones—, sí es verdad que la posición de los miembros de la Comisión es una hasta una fecha y empieza, si no a cambiar radicalmente, sí a intranquilizarse y a presentarse dudas, a partir de otra: cuando salieron unas declaraciones —ahora no profundizo en ellas; salieron y crearon un cierto clímax en el país—, y entonces se pidieron unas comparecencias. Cuando verdaderamente la Comisión está en una situación ya diferente a la que estaba antes es cuando, como consecuencia de la comparecencia del Presidente del Sindicato Regional de Madrid de Controladores y del Jefe de Paracuellos —y por las razones que ellos dan—, empieza a haber diferencias —razonadas, por lo que decían unos técnicos— respecto a la posibilidad de que el informe fuera más largo y de que todas las excelencias que se habían comprobado en las visitas a los diferentes lugares se pusieran en una cierta tela de juicio.

Nosotros no podemos olvidar que somos políticos, que los que nos suministran datos son técnicos, y no se tiene que escandalizar nadie de que, como consecuencia de la información facilitada por estos técnicos tan cualificados, como pueden ser el Jefe de Controladores de Paracuellos o el Jefe de Control de Paracuellos del Jarama, estos políticos tomen precauciones, quieran saber más cosas y quieran asesorarse más para llegar a este dictamen, que lo tienen que hacer políticos, y de esta forma acercarse más a la verdad.

Resumiendo, yo diría que nuestro Grupo está de acuerdo en que hay seguridad en los aeropuertos; en que hay algunas dudas razonables, que se pueden y que se tienen que mejorar, y, sobre todo, yo me atrevería a pedir y casi —usando un término que no va nunca con mi talento, pero en este caso sí— a exigir al Gobierno que estas recomendaciones se pongan en marcha y contribuyamos a esta seguridad, si no totalmente —que eso es imposible—, llegando a la máxima cota de seguridad, para que estos intereses humanos y económicos exteriores referentes al interior, que tienen un volumen muy importante, no se vean dañados.

Como final, yo pediría que no se instrumentara en posiciones partidistas un tema tan serio como es el de la navegación aérea, porque no es un problema de razones, del que tenga más razón o más conocimiento —que lo es en la parte técnica, pero yo me refiero a la parte política—, ni de que un Grupo tenga más votos que otro. Yo creo que es un problema que nos tiene que concienciar a todos, es un problema de mucha responsabilidad, y en este momento le toca al Gobierno que actualmente dirige al país tomar las medidas necesarias para que este trío de capacidad, eficacia y seguridad llegue a las máximas cotas para contribuir a esta seguridad que hoy necesita restablecerse, si no restablecerse...

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Debe terminar, señor Ferrer. Hace rato que se ha encendido la luz roja.

Yo les agradecería a SS. SS. que no me obligaran a llamarles la atención. Ustedes ya ven cuándo se enciende la luz roja y les ruego que por ustedes mismos intenten terminar y evitarme así la desagradable situación de llamarles la atención para que terminen.

El señor FERRER I PROFITOS: Termino enseguida, señor Presidente.

Repito, que el Gobierno tome las medidas necesarias para que ese trinomio capacidad, eficacia y seguridad llegue a las máximas cotas.

Nuestra posición será la de, dejando bien claro que hay seguridad en los aeropuertos españoles y en los vuelos de la aviación española, abstenernos para que, además, esta responsabilidad que corresponde al Gobierno sea suya sola en el momento de ejecutar todas las recomendaciones que nosotros hemos hecho en este informe.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Tiene la palabra el señor Gaminde, por el Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos.

El señor GAMINDE ALIX: Señorías, señor Presidente, señor Ministro, para no ser reiterativo, no voy a repetir argumentos muy bien expuestos por los oradores que me han precedido en el uso de la palabra y, como siempre, voy a procurar ser muy breve y conciso para que no se me encienda la luz roja.

Nuestro Grupo está de acuerdo con el dictamen emitido; está absolutamente de acuerdo con las recomendaciones. Está absolutamente de acuerdo con este dictamen, pero querría matizar que, efectivamente, en el momento final de la culminación de los trabajos surgieron fuera de esta Cámara y a través de la Prensa una serie de declaraciones que realmente pudieron hacer pensar a los componentes de la Comisión en la conveniencia de prorrogar durante un par de semanas más, cuando menos, la redacción del informe y haber obtenido una superior toma de datos. Ello, no obstante, creo que el informe es bueno y, al menos, suficiente; pero, insisto, nos habría gustado que se hubiera prorrogado el estudio de las cuestiones que teníamos pendientes en aquellos momentos, muy concretamente en el tema de los controladores, y tal vez alguna declaración del Sindicato SEPLA, que no coincide de ningún modo con las manifestaciones que los pilotos de este sindicato hicieron ante la Comisión.

Se está hablando en estos días de la inseguridad de determinados aeropuertos españoles, y concretamente que los de Sondica, Málaga, Barajas y Barcelona no reúnen las condiciones óptimas de seguridad, etcétera. Yo no soy capaz de creer semejante cosa, porque no soy capaz de creer que unos pilotos perfectamente preparados sean unos héroes temerarios, entrando en condiciones de total inseguridad o de falta de seguridad en los aeropuertos de destino, llevando a una posible muerte a toda una

tripulación y a todo un pasaje; no soy capaz de creerlo y, por eso, ese tipo de declaraciones considero que sirven para sembrar una enorme inquietud entre los usuarios de los aviones, pero que no responden a ninguna realidad. En esto, soy absolutamente tajante. Conozco a muchísimos pilotos y son incapaces de hacer una cosa como ésta. Además, ¿inseguridad en unos aeropuertos porque tienen una orografía difícil? Incómodo, tal vez —como ha dicho el representante socialista—, pero, ¿qué podemos hablar de un invierno en Europa, de los aeropuertos de Oslo, de Estocolmo y de todos cuantos están sometidos a unas condiciones meteorológicamente más que adversas? ¿Se paraliza el tráfico aéreo por esto? ¿Se habla de inseguridad en estos aeropuertos? ¡Por favor...!, y están dotados de mayores medios que los aeropuertos nacionales; de eso no hay ninguna duda y ha quedado perfectamente claro en la Comisión.

De modo que creo que se debería haber ampliado el plazo en la Comisión y, sobre todo, creo que hemos tenido muy poco tiempo para poder estudiar el dictamen, y en este sentido va mi reparo actual, en nada más. Nuestro Grupo va a votar favorablemente al dictamen de la Comisión.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Muchas gracias, señor Gaminde.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Llorens.

El señor LLORENS BARGES: Señor Presidente, señoras y señores Senadores, señor Ministro, no han de faltar a la Comisión, y especialmente a la Ponencia, las felicitaciones de nuestro Grupo por el intenso trabajo desarrollado. Somos testigos. El trabajo ha sido hecho con gran dureza y con un plan agotador (me refiero a la Ponencia).

En cuanto al informe, yo creo que hay algo aquí que me falla o, por lo menos, los esquemas no me funcionan. Creo que no hemos estado investigando lo que se trataba. Porque aquí se sienta como declaración primera, y se estampa en el principio de la información, que los aeropuertos son seguros, y no es eso; lo diré otra vez, como Ortega, no es eso. Es que cuando lo pedimos no era para que esta Cámara dijera si los aeropuertos eran seguros o no. Eso es un absurdo. Esta Cámara dará siempre la verdad política por un principio democrático, lo que no dará es la verdad técnica, y aunque todos nos pusiéramos de acuerdo en decir que dos y dos son cinco, con mayoría socialista o sin ella, no lo son.

Por tanto, ¿aquí qué pediríamos? Que se investigase la situación de todos los aeropuertos, la infraestructura de que disponen, los medios que tienen, etcétera. Eso es lo que debería haber hecho el informe final, decir los medios que tienen, y no empezar hablando de que la seguridad de los aeropuertos españoles es buena. Y, Claro, se llega a un informe que en gran parte nosotros compartimos. Hubiéramos querido que fuera más aplo, pero compartimos cosas que se dicen en él, aunque no se dicen todas; pero, en fin, compartimos, por supuesto, todas las recomendaciones. Pero de aquí se quieren extraer

conclusiones y, además, conclusiones en las que está la política en el fondo, porque lo ha dicho su representante antes, la política de partido, y tampoco es eso.

Se ha referido el señor Solano a lo largo de la exposición al radar de superficie, objeto de controversia —y no es casualidad que nosotros creamos que se trata de elementos necesarios— y a que hubo un controlador de tierra americano, en no sé qué aeropuerto, probablemente indolentemente tumbado y mascando chicle, que ante la visita de los Senadores extranjeros dijo: yo, ni caso — porque ésas fueron sus palabras, según ha referido el Senador Albert—. Eso no me sirve cuando hay alguien del SEPLA que sí dice que desde el año 74 ha mejorado tanto la tecnología de estos aparatos que para los aeropuertos que tienen falta de visibilidad —y en España hay casos concretos, en donde hubo colisiones de aeronaves en tierra por dificultades de visibilidad en la maniobra de rodamiento—, a lo mejor, para esos aeropuertos son buenos, aunque en un aeropuerto americano digan: nosotros, esto, ni caso. Y ustedes, ni caso, pero aquí nos hacen falta.

Parto de la base de que ustedes sientan en su primera conclusión que los aeropuertos españoles son seguros; de acuerdo. Pero, claro, los que no tienen seguridad son los señores socialistas de la Ponencia, y con mucha astucia, casi diría galaica en el mejor de los sentidos, añaden: si se cumplen determinados procedimientos establecidos. La duda que nos asiste es que estos procedimientos establecidos comprenden una serie de equipos que tienen que funcionar bien y comprenden que no existan una serie de deficiencias, y no simplemente... (*El señor Laborda hace gestos negativos.*) El señor Laborda no está de acuerdo, supongo que en el turno de portavoces me contestará. Y no simplemente que se utilicen dentro de los procedimientos establecidos. Entendemos que sí se utilizan, pero con deficiencias, porque eso dicen los informes, y ahí queda.

La mejora de los aeropuertos se refiere a mayor tiempo de operatividad; de acuerdo. Pero es que nos encontramos con que la operatividad es fundamental también, porque a un avión por hora, evidentemente todo sirve. Antes se hizo alusión, y contesto en su nombre, porque no estaba en ese momento, a lo que se llamó paradójicamente ausencia del Senador Alonso Bar, pero es que su avión llegó con una hora de retraso, y el mío anteayer llegó con dos horas de retraso, y el de la semana pasada, también. ¿Y por qué? Porque no están funcionando operativamente, porque han exigido precauciones, porque los métodos que tienen, los procedimientos en una palabra, no funcionan a los ritmos correspondientes que les permitan una operatividad normal, porque si el avión de las ocho menos cuarto sale a las diez menos cuarto, algo está fallando, y eso es verdad.

Hay otras cosas que son también, diría, muy sibilinas, porque, en fin, dicen que hay unas bombillas que no son las mejores del mercado. No sé qué quieren decir con esto, será que las hay mejores; no sé si hay que cambiarlas o nos arreglamos con ellas.

Luego, las recomendaciones que se establecen son una

contradicción, en cierto modo, con que todo funcione, porque lo que se está pidiendo en las recomendaciones es esto, que funcione un comité de coordinación, que por cierto creo que existe, pero funciona mal; que haya una recomendación de flujos de tránsito, que se aumente la plantilla de controladores, que se sustituyan determinados sistemas; en una palabra, recomiendan a la persona, después de decirle que disfruta de buena salud, que haga una serie de cosas para mejorarla.

En estas condiciones, el Grupo Popular no se opone al informe, pero sí se opone a esas afirmaciones de la seguridad, que ni se pidieron ni es procedente hacerlas y que, posiblemente, persiguen otros fines que escapan a lo que queríamos nosotros tratar de localizar. No hacemos en esto política alguna, porque si la hiciéramos, hubiéramos reprobado a los que pudiéramos considerar responsables; no lo hacemos, hubiéramos dicho que todo esto no era cierto, y lo es. Han hecho un informe suficientemente suave para poder, permítanme la expresión castiza, salvar el tipo —no me refiero a nadie en particular—, y no es eso.

Insisto otra vez, tendríamos que haber hecho un estudio más exhaustivo. Yo también lamento que no hayamos llegado al fondo, pero poco contribuirá, ciertamente, a serenar el clima el que aquí, por una mayoría exclusivamente de un signo —y que además tiene una responsabilidad—, pretendamos extender esta responsabilidad al Parlamento. Lo lamentamos. Gobernar tiene sus costes y supongo que también tiene sus gozos y sus sombras. Los gozos son de ustedes y las sombras también. Nosotros estamos en la sombra de una manera permanente y lo único que haremos es que esto se investigue mejor. No se ha hecho.

Respecto a la seguridad, no podemos afirmar lo que se dice de que (insisto en que ni lo afirmamos ni lo hemos afirmado nunca en ningún medio de comunicación, que yo sepa) los aeropuertos españoles —y lo acabo de oír en la radio— sean inseguros. No lo podemos decir, pero sí podemos decir que hay algunas de estas prescripciones que obviamente no se están cumpliendo. No me refiero solamente al famoso Anexo 14, que se adapta como un guante a casi todos los aeropuertos, aunque como dice uno de los pilotos cuyas declaraciones obran aquí —pero que no voy a leer, porque en cuanto se encienda la luz roja termino, señor Presidente— los aeropuertos españoles tienen unas deficiencias y el Anexo 14 se cumple en su mayor parte, pero dicho Anexo significa simplemente unas exigencias de mínimos y ellos aspiran a algo más que a su mero cumplimiento.

En un palabra, que hay que mejorar las cosas. Y tan hay que mejorarlas que los señores de la Ponencia han hecho muy bien con tantas recomendaciones y sugerencias —yo no distingo muy bien esta diferencia semántica entre recomendar y sugerir, parece que recomendar es más imperativo y sugerir más tímido—, pero entre recomendaciones y sugerencias aquí se nos queda una página con un interrogante y lamentamos muchísimo no poder contestar. No vamos a responder, pero tampoco vamos a votar en contra.

El otro día en Comisión votamos en contra porque era la única forma de expresar nuestra situación, pero ahora el Grupo Popular se va a abstener. Cada uno de ustedes hace bien o mal en apoyar el informe, allá ustedes. Ustedes apoyarán a su Gobierno y a su Ministro, lo cual es perfectamente legítimo, pero, eso sí, suya y sólo suya será la responsabilidad.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Muchas gracias, señor Llorens.

Para turno de portavoces, tiene la palabra el señor Albert.

El señor ALBERT SANJOSE: Señor Presidente, señorías, señor Ministro, muchos de usted utilizan semanalmente el transporte aéreo para acudir a esta Cámara. Hoy mismo, al finalizar este Pleno, muchos de nosotros utilizaremos el aeropuerto de Madrid-Barajas para regresar por vía aérea al aeropuerto más cercano a nuestras ciudades de residencia. Somos sólo una parte de los 50 millones de pasajeros que se mueven anualmente en España, a través de unas 600.000 operaciones entre despegues y aterrizajes, en los aeropuertos de nuestro país.

Yo estoy seguro de que ante estas cifras, y tratándose además de la seguridad de nuestros propios compañeros, cualquier Senador de esta Cámara que hubiese recibido la confianza de investigar los aeropuertos españoles lo hubiera hecho con seriedad, con rigor y exhaustivamente. Así lo ha hecho, señores Senadores, esta Ponencia, no una Ponencia de los socialistas, sino una Ponencia compuesta por un Senador del Grupo Popular, el señor Alonso Bar, y el Senador que les habla, acompañados siempre, eso sí, por el Presidente de la Comisión. Se tomó muy en serio este trabajo, y los compañeros que me han precedido en el uso de la palabra en esta tribuna han dejado clara, y no voy a insistir en ello, la rigurosidad con que se ha hecho la investigación. Por tanto, en la investigación se llegó unánimemente, al redactar el informe por una Ponencia ampliada a otros Senadores, al criterio de que los aeropuertos españoles eran seguros y esa conclusión se aceptó con el mismo criterio que se expuso.

Voy a decirles más, señores Senadores. El borrador con esas conclusiones lo redactó el Senador que les habla y el Senador del Grupo Popular sugirió las recomendaciones a que se ha referido el Senador don César Llorens. Pues bien, el Senador de la Ponencia —que me rectifique si digo mal—, cuando le leí mi borrador de conclusiones, lo que hizo fue modificar algunas frases para darle más contundencia a la expresión de estas conclusiones. Este Senador trabajó intensamente en aeropuertos de algunas ciudades, a pesar de tener algunos problemas en su salud física. Estaba trabajando —lógico es decirlo— en unas condiciones en las que alguno hubiera evitado las visitas, porque su salud en aquellos momentos no era todo lo buena que yo le deseo.

El Senador Llorens parece que está diciendo que el informe lo hemos hecho sólo los socialistas, como si a través de este año él no hubiese tenido ninguna informa-

ción. Es posible, pero será porque no se ha preocupado de recibir la información que su ponente tenía en cada momento sobre cómo se iba desarrollando la investigación. ¿Qué ocurre? Parece que se esperaba que esta Comisión dijera que no había seguridad en los vuelos en este país, que el transporte aéreo era una calamidad. Únicamente cuando ya se conocen las conclusiones —vuelvo a repetir que con concordancia de criterios de los dos Grupos que participamos en la Ponencia, el Popular y el Socialista— entonces parece ser que ese informe no es bueno. Quien más sabe cómo están los aeropuertos españoles, e incluso su comparación con los aeropuertos extranjeros, es el Senador Alonso Bar, que misteriosamente no interviene en estos debates. Y digo misteriosamente porque todavía no me explico por qué el Senador Alonso Bar, que sabe mucho de lo que ocurre en nuestros aeropuertos, porque ha estado pisándolos como se ha dicho aquí, y porque ha estado interesadísimo en buscar las deficiencias de los sistemas, no ha intervenido sobre ello ni en la Comisión ni en el Pleno.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Senador Albert, no vaya por ese camino, porque eso depende de los Grupos Parlamentarios.

El señor ALBERT SANJOSE: Perdón, señor Presidente. Sin embargo, en la seguridad de que el informe está hecho con rigor, exhaustivamente, lo que se pregunta este Senador es qué motivo hay para que se pretenda dejar en el aire algo que se ha deducido claramente después de un año de trabajo con un sistema racional. No se puede llegar más que a la conclusión de que, en la función política, se tienen que defender intereses de grupos corporativos, y no era ésa la misión de la Comisión.

La misión de la Comisión, aparte de lo que ha dicho hace un momento el Senador Llorens, era investigar los aeropuertos y su seguridad y además, encabeza la petición él mismo. Y en ese cumplimiento del mandato de esta Cámara estuvimos. Mientras tanto, durante este año y en los últimos momentos, aunque no se dice, se pide la dimisión del Ministro y del director general. Señorías, la petición de dimisión de algún Ministro, para nosotros los socialistas, es un indicador evidente de que nuestro Ministros y nuestros directores generales lo están haciendo perfectamente. (*Rumores.*) Ahí tienen ustedes el ejemplo claro del señor Morán en la negociaciones con la Comunidad Económica Europea.

(*Varios señores DIPUTADOS: ¡Muy bien! Aplausos en los escaños de la izquierda.*)

En el momento en que ustedes conocen las conclusiones y están de acuerdo con ellas, saben, al menos por su representante en la Ponencia, que todo lo que sea confundir a la opinión pública acerca de los aeropuertos va a derrumbarse. En ese momento, el Senador Alonso Bar —y yo le aplaudo la idea— pide que vengan los controladores, por lo menos el Presidente de ese sindicato, que dice que tiene diferencias, que no hay seguridad, etcétera. El mismo pide también que venga el Director del centro de control de Paracuellos. Escuchamos a todos y

analizamos no solamente sus disertaciones, sino sus contestaciones a las preguntas que les formulan los señores Senadores, entre ellos el Senador Ferrer i Profitós, que le pidió que le aclarara si había peligro o no. La contestación del señor Lacalle fue clara y rotunda: no hay peligro. Luego, perdóneme, si no hay peligro hay seguridad, que es lo que se dice en las conclusiones de este informe.

El Senador que les habla siente una gran admiración por todas las personas que están implicadas en el transporte aéreo. En la conclusión cuarta no ha tenido ningún rebozo en decir que el nivel de formación de los controladores españoles es alto. Pero, cuidado cuando analizamos las profesiones o cualquier acción humana de un grupo en esta vida. Lo decía Ortega, al que usted ha hecho una referencia. «En cualquier proceso de esta vida hay simas y cimas, pero lo importante son los valles». La mayoría —yo diría casi la totalidad— de los pilotos y controladores españoles tienen una gran formación, pero qué duda cabe que, a pesar de las 125 horas que trabaja al mes un controlador o las 82 horas que trabaja un piloto, tienen que llegar a la cabina del avión o a la silla ante el radar en perfectas condiciones, exactamente igual que si fuese a pasar la revisión para la calificación, porque hay profesiones —y la de aviación es una de ellas— en las que se necesita tener ciertos condicionamientos en la vida privada que no mengüen sus facultades a la hora de ejercerlas. El nivel medio de estas profesiones en España es alto, qué duda cabe, y de ello nos podemos enorguller los españoles.

Es verdad que se han hecho muchas recomendaciones. Me causa extrañeza, por no decir otra cosa, que el Senador Llorens las ridiculice diciendo: se sugiere, se recomienda... Son de su Grupo Senador Llorens. Esas recomendaciones son de su Grupo aceptadas por el Grupo Socialista sin tocar una coma, Senador Llorens.

Creímos y creemos que se pueden mejorar nuestros aeropuertos, pero lo que no haremos jamás es emplear en temas de esta importancia vocablos como: quizá, puede ser... No. Aquí se trata de una investigación seria y el «quizá» no nos sirve. Hay que seguir investigando hasta aclararlo, y eso es lo que ha hecho la Ponencia.

No se puede decir que en España los aeropuertos son inseguros porque hay cabeceras que no tienen ILS para la aproximación. Pues si se hubiesen preocupado un poquito sabrían que aeropuertos que a ustedes y a la opinión pública les suenan como los mejores no los tienen, y son países de una renta mucho más alta que la nuestra. Voy a enumerar, señorías, unos pocos nada más. ¿Qué pasa con los ILS con los que tanto se ha confundido a la opinión pública? ¿Que no hay en ciertas cabeceras españolas? Claro. Tampoco los hay en Hamburgo, en la cabecera 33; en Hamburgo Finkenwerder en la 05, en Bonn en la 32 M, etcétera. Tampoco los hay, en el Reino Unido, en el aeropuerto de Belfast en la 08 y 35; en Blackpool en la 08 y 26; en Bristol en la 15 y 33; en Cambridge en la 06 y 24, etcétera.

Pues bien, con esas manifestaciones a la opinión pública ustedes han creado una confusión sobre algo que es normal en todos los aeropuertos del mundo, y los nues-

tros cumplen con todas esas normas OACI. Como escuchó muy bien —que lo comentamos después— el Senador Alonso Bar, y ya se dijo aquí, el Presidente de la Organización Internacional de Aviación Civil, señor Cortay, nos dijo que estaba satisfechísimo del cumplimiento de la normativa y de las recomendaciones en nuestro país. Pero eso no es todo.

Ustedes nos hablan y nos ponen delante los accidentes. Otra confusión. Ha llegado el último accidente, del que tanto se ha hablado, incluso en la Comisión y en las comparecencias, el de Mejorada del Campo. Señorías, conclusiones de ese accidente: Las ayudas a la navegación y aproximación funcionaron correctamente de acuerdo a las comprobaciones realizadas. No hay constancia del mal funcionamiento de los equipos de comunicación y radar de ATC. Los controladores estaban adecuadamente calificados, experimentados y físicamente bien. La causa —lamentándolo mucho, pero no hay más remedio que hacer alusión a ella— del accidente 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, descendiendo por debajo de todos los márgenes de seguridad del área hasta colisionar con el terreno. Estamos ante un fallo humano que esperamos no se produzca más, pero no estamos ante una deficiencia de nuestro aeropuerto de Barajas.

Se ha hablado también de que no estamos haciendo lo que debíamos o que nuestra Administración aeronáutica no está haciendo lo que se debía para la seguridad de los aeropuertos españoles. A uno, como español, le complace mucho leer ciertos escritos. Respecto a las manifestaciones sobre el accidente —del cual no voy a hablar más— quiero leerles a sus señorías un párrafo de la carta que el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil de la República de Colombia dirige al doctor don Pedro Tena, Director General, y le dice: Le agradezco al señor Director la comprensión y colaboración en la averiguación de este accidente, el cual ha sido investigado de manera clara y exhaustiva. Estas palabras —permítanme que lo diga— han sido la intención permanente en la investigación de los aeropuertos españoles por parte de esta Comisión.

Es más, les voy a leer otro párrafo sobre algo que a ustedes seguro no les merecerá ninguna duda, como es la actuación de los Departamentos de Aviación de los Estados Unidos de América.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Todo eso es muy interesante, pero le ruego tenga la amabilidad de ir terminando.

El señor ALBERT SANJOSE: Termino enseguida.

El Presidente de dichos Departamentos no tuvo ningún empacho en despedir a 13.000 controladores porque iban a una huelga. Pues bien, el Departamento de Transportes y la «Federal Aviation Administration» de Estados Unidos dice otra vez al doctor Tena: «Creo que el trabajo que nuestras dos organizaciones han comenzado juntas

tendrá un apreciable impacto sobre la seguridad y eficiencia de la aviación, y yo admiro el trabajo que la Dirección General de Aviación Civil está haciendo en este sentido».

Lamento no tener más tiempo porque hay muchísimos más datos que aportar a esta Cámara. A mí no me cabe ninguna duda de que en su Grupo, Senador Llorens, se quiere a este país. Pero el amor a nuestro país, a nuestros ciudadanos, no se ejerce desde la duda, desde la dilación o desde la precariedad. Se manifiesta desde el rigor, la eficacia, la búsqueda y exposición de la verdad. Y eso es lo que ha hecho esta Comisión. Ustedes se abstienen. Yo no dudo de su amor al pueblo español porque, en definitiva, quienes trabajamos en esta Cámara lo hacemos por él. Pero permítame por lo menos que, a la vista de todo lo que ha ocurrido, después de llegar a las conclusiones con criterios coincidentes —repito— en la Ponencia, yo dé virtualidad nuevamente (y la voy a parafrasear, para quitar acritud) a aquella frase de nuestro romancero, que dice: «Hay amores que dañan».

Muchas gracias, señor Presidente. (*Aplausos en los bancos de la izquierda.*)

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): El señor Ministro, que ha solicitado la palabra, la tiene.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, señorías, subo a esta tribuna después de haber seguido atentamente este debate, en primer lugar, para agradecer el trabajo que se ha hecho en la Cámara, porque creo que es un trabajo importante. Me consta, en la medida en que desde el Ejecutivo hemos podido ayudar y poner a su disposición todos los datos que se nos han requerido y, además, porque creo que ha sido hecho con un elevado nivel de madurez.

Por otra parte, si pido la palabra es para manifestar que el Gobierno acoge atentamente las recomendaciones que se han hecho en este informe. Si me lo permiten, voy muy brevemente a hacer, en nombre del Gobierno, algunas defensas que considero fundamentales. En primer lugar, la de la política aeronáutica española, que en estos momentos tiene que defender el Gobierno de la Nación, pero que, como todas las cosas que se hacen en el tiempo, tiene un cierto criterio de continuidad en la acción de Gobierno.

Como bien saben ustedes, hasta el año 1977 básicamente toda la política aeronáutica estuvo en manos del Ejército del Aire; existía la Subsecretaría de Aviación Civil, que pertenecía a un departamento militar. Habrán podido ver en Televisión en estas últimas semanas cómo en España, desde principios de siglo, se ha ido acumulando un capital importante de experiencia, en algunos casos de hazaña, pero también un capital industrial, profesional y de todo tipo que hace de España un país avanzado en la aeronáutica. En el año 1977 se crea un Ministerio civil de Transportes y, bajo el Gobierno de UCD, todo lo que es el transporte aéreo pasa a este departamento. Pues bien, en estos años, ya años de la democracia, sí se

puede saber lo que ha hecho el Partido Socialista, incluso en la oposición.

Ha dicho el Senador Llorens una frase que a mí me ha gustado: gobernar tiene su coste. Cuando le conocí a usted estábamos haciendo juntos la Constitución. Usted estaba entonces en UCD; estaba en UCD también el actual brillante portavoz que tienen en el Congreso, y también estaba en UCD, y fue Ministro de Transportes, otro compañero suyo del Congreso. Los costes del Gobierno también se apuntan en el pasado. Y hoy, y lo digo sin ningún tipo de sectarismo político, yo creo que, como Ministro de Transportes, tengo que defender también lo que hizo UCD en aquella época. Unión de Centro Democrático empezó con un cierto retraso en el terreno de infraestructuras a hacer algo que en estos momentos nosotros, con el Gobierno socialista, estamos acelerando.

Pero hay más. En estos años se produjeron dos hechos importantes. Uno de ellos el más grave accidente que ha existido en la aviación civil mundial. El Grupo Parlamentario Socialista, que entonces estaba en la oposición, no planteó comisiones parlamentarias de encuesta. ¿Por qué? Porque lo discutimos y nosotros fuimos conscientes de que era un tema fundamentalmente técnico, que eso estaba regulado a nivel internacional y que había que tener la responsabilidad política suficiente, y yo diría la responsabilidad de defensa de los intereses nacionales para no hacer de eso una cuestión contenciosa entre partidos.

El otro hecho fue el Congreso de UCD, en Palma de Mallorca, que se encontró con problemas muy importantes por la actitud de un sector de controladores, que empezó hablando de la seguridad y acabó hablando de reivindicaciones salariales. A nosotros nos pareció inaceptable que se chantajeara al Gobierno de la nación, en contra del cual estábamos como oposición, con una especie de añagaza frente a la opinión pública diciendo que existía una serie de problemas, para luego acabar pidiendo dinero.

Es sorprendente que cuando los Senadores han estado trabajando año y medio en un informe, días antes de acabarlo aparezcan unas alegaciones que no estaban antes. Y yo les digo más a ustedes, señores de AP. Hay otro hecho, al que hizo referencia mi compañero de Grupo, señor Albert, que fue la decisión del Presidente Reagan en una huelga de controladores, que lo acentuó poniéndolos en las listas negras, cosa que el Gobierno español no quiere hacer. En Alemania Federal hace años se empezó con este tipo de supuestas denuncias, y el Gobierno alemán y la Administración —y entiendo que en el ejercicio de su responsabilidad como Estado— llevaron a los tribunales a aquellos que habían hecho esas imputaciones, y ello llevó a la disolución de esas asociaciones por incapacidad para hacer frente a la responsabilidad civil que se les tenía que exigir en función de lo que habían hecho.

Por eso no es tolerable en un Estado de Derecho, en un país democrático, que el Gobierno tenga que estar continuamente no sólo defendiéndose, sino defendiendo un capital, un bien importante del país que se ha ido acumu-

lando históricamente y tenga que estar sistemáticamente desmintiendo noticias, cuya paternidad es más que dudosa y que se hacen con un clarísimo criterio sensacionalista. En este sentido, creo que este dictamen del Senado es un elemento importante, no solamente para tranquilizar a nuestros ciudadanos, sino también para ayudar a la normalidad del futuro del transporte aéreo en España.

Les puedo hablar de una larga serie de inversiones que hemos hecho en estos dos años, 17.000 millones de pesetas simplemente en infraestructura aeronáutica. Y si yo estuviera en la oposición les diría a ustedes que están sobreinvertiendo en el transporte aéreo —como han puesto de manifiesto algunos expertos a la hora de comparecer en la Comisión— y que no se preocupan de los medios de transporte en que viaja el 97 por ciento de los ciudadanos, como son el tren, el autobús, el taxi, el coche privado, etcétera, y simplemente están haciendo inversiones para el 3 por ciento. Nosotros las estamos haciendo porque creemos que hay que hacerlas. Realmente existe un cierto riesgo de concentración en un tipo de transporte que no es el que utiliza la mayoría de los ciudadanos, cuando éstos tienen derecho también a que mejoren sus condiciones en los trenes, que también tienen sus cajas negras y sus sistemas de señalización automáticos y, cuando como ha hecho el Gobierno socialista, se ha puesto la caja negra en los autobuses, el famoso tacógrafo, porque estamos preocupados por la seguridad.

Realmente es sorprendente que el Senador Ferrer dijera que se quedó muy preocupado con el ejemplo mío del automóvil. Se habla de colisiones evitadas y se habla de aproximaciones frustradas, porque el problema es ordenar el tráfico cuando hay mucho tráfico. ¿Se ha preguntado, por ejemplo, el señor Ferrer, cuántas colisiones evitadas se producen en la Plaza de Cataluña, de Barcelona, al cabo del día entre los automóviles? (*Rumores.*) Porque el agente tiene no solamente que ordenar el tráfico, sino que reaccionar con normalidad. Y precisamente el hecho de que haya colisiones evitadas y aproximaciones frustradas demuestra que los sistemas de control y los sistemas de organización del tráfico aéreo funcionan.

Por eso yo quiero señalarles que en un momento en el que hemos estado haciendo un chequeo sistemático de la situación de la aviación civil española, en el que no nos hemos movido sólo con argumentos de tipo político, sino con contratos de colaboración con la Administración Federal Norteamericana de Aviación, con la FAA, con un informe del Parlamento Europeo hecho el año pasado sobre la situación del sistema de navegación aérea y de los aeropuertos españoles en relación con los europeos, con un informe de expertos alemanes y austríacos de la Organización Europea de Aeropuertos, con manifestaciones francamente favorables de muchos responsables de política nacional y de muchas asociaciones de pilotos que vuelan hacia España y que no encuentran ningún problema, lo paradójico y lo tremendo es que resulte que esto se convierta en un contencioso político entre el Gobierno y la oposición.

Yo, por eso, creo que estoy en mi derecho al pedirles que consideren su posible abstención. Me parece que en

este tema han tenido ustedes un comportamiento en el trabajo bastante responsable; yo lo he seguido de cerca. Si se abstienen es por criterios políticos, no técnicos, porque tienen la convicción profunda y el conocimiento directo, como Santo Tomás, de que se está haciendo un trabajo en el que el Gobierno no puede incidir directamente, a no ser en la toma de decisiones, y se trata de una acumulación progresiva y positiva que va en favor no solamente de los usuarios, que es un elemento fundamental, sino de elementos importantes de nuestro prestigio internacional y de nuestra industria; una industria que tiene una tecnología que se está exportando a todo el mundo, tanto en aviones como en sistemas de control. También es fundamental desde el punto de vista de otras actividades económicas, como es el turismo, y resulta increíble que tengamos que contar con la ayuda desinteresada —que quiero agradecer aquí públicamente— de los corresponsales extranjeros en España, que están analizando sistemática y fríamente cuál es la situación de la aviación civil en España y están enviando mensajes hacia el exterior (tengan en cuenta que recibimos cuarenta y tres millones de visitantes) diciendo que no se acaban de comprender las razones del debate de política aérea y que los aeropuertos españoles son seguros. Y eso también es un elemento importante que hay que tener en cuenta.

Por eso creo que el trabajo del Senado es enormemente positivo. Si me lo permiten, como Ministro de Transportes, en esta línea —y con ello concluyo, señor Presidente— voy a incitarles. Hemos remitido hace unas semanas en estudio que encargó el Ministerio de Transportes a un equipo de científicos, sociólogos, psicólogos y especialistas en transportes, que se llama «La conciencia social de la seguridad en el transporte». En los últimos años se está diciendo que cada vez muere más gente por accidentes. Eso no es verdad. En este estudio y en otros está contrastado. En España se muere muchísimo más, como en todos los países, de infartos de miocardio, de cáncer o muertes de este tipo que como consecuencia de accidentes de transportes, precisamente, porque la preocupación por conseguir ese trinomio de seguridad, rentabilidad y eficacia es una preocupación sistemática. Pero muere menos gente en accidentes de transportes que en accidentes laborales y, dentro del transporte, tengo que decir que más del 90 por ciento mueren en carretera.

En este trabajo, del cual disponen de ejemplares en la Comisión correspondiente, hay una opinión que no es de un político, sino del Director del Departamento de Antropología y Psicología de la Universidad Complutense, doctor don José Luis Pinillos, el cual, después de estudiar estos problemas y de que yo le pidiera expresamente que analizara incluso las cintas de las cajas negras de los aviones y me diera su opinión, llegó a una conclusión que me parece importante que compartamos y que deberá ilustrar los trabajos futuros de la Cámara. Refiriéndose a los factores subjetivos en los accidentes, dice lo siguiente: Para ilustrar la idea con un ejemplo pertinente, déjenme decirles que, merced a esta encuesta, a lo que yo sé, se ha puesto al descubierto que la opinión pública española no está bien informada, por lo que hace a la cuantía

de los accidentes mortales que tienen lugar en el país o, más exactamente, que se encuentra tanto más deformada cuanto más informada se halla, es decir, que los más confundidos son los que más leen los periódicos. Las cifras que aporta la encuesta del Instituto son en ese sentido realmente chocantes, es decir, preocupantes. No solamente aumentan los coches, el número de personas que se transporta, el número de kilómetros recorridos, mientras se mantiene más o menos constante durante estos dos años el número de muertos, sino que en series de tiempo más largas, de veinticinco años, por ejemplo, el número de víctimas se ha reducido considerablemente, a pesar de la cual, la gente, sobre todo la más informada, no me atrevo a decir que la mejor informada, continúa erre que erre afirmando que lo de los accidentes cada día va a peor.

Por eso yo creo, señorías, que ese trabajo se ha ceñido, en principio, no sólo a la seguridad de los aeropuertos —y en eso estoy de acuerdo con el Senador Llorens—, sino que ha tenido en cuenta todos los factores que se relacionan con la actividad aeroportuaria, que es la navegación aérea en definitiva. Creo que también, para responder no sólo a los usuarios, sino al resto de los ciudadanos, debe tenerse en cuenta cuál es la panorámica conjunta del transporte en España, para que podamos responder no solamente a los deseos de nuestros electores, sino a las necesidades de nuestros conciudadanos.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente. *(Aplausos en los escaños de la izquierda. El señor Ferrer i Profitós pide la palabra.)*

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿Qué quiere el Senador Ferrer?

El señor FERRER I PROFITOS: Solicito la palabra por haber sido aludido.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Lo siento, pero no ha sido una alusión.

El señor FERRER I PROFITOS: Como siempre acato las órdenes de la Presidencia.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): La Presidencia sabe que las respeta y le agradece ese respeto que tiene hacia la Presidencia.

Vamos a votar el dictamen de la Comisión.
Se inicia la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 156; a favor, 128; en contra, uno; abstenciones, 27.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Queda aprobado el dictamen de la Comisión de Investigación sobre aeropuertos.

Señorías, les recuerdo que ahora se reúne la Comisión de Defensa.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961