



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1989

III Legislatura

Núm. 447

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión celebrada el miércoles, 19 de abril de 1989

Orden del día:

- Comparecencia del señor Director General de Aviación Civil (Martín Plasencia) para que explique las medidas tomadas en relación con el control aéreo, mantenimiento de sistemas de navegación, las anomalías que pueden llegar a presentarse como consecuencia de las reiteradas huelgas que viene sufriendo la Compañía Iberia y el aumento de tráfico previsto para los próximos meses (a solicitud del Grupo Parlamentario de Coalición Popular) (número de expediente 212/001686).
 - Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Sáenz Cosculluela) para explicar el resultado de la Conferencia de Londres «Salvemos la capa de ozono» y las medidas que piensa adoptar la Administración española para la protección de dicha capa (a solicitud del Grupo Parlamentario de Minoría Catalana) (número de expediente 213/000185).
-

Se abre la sesión a las diez de la mañana

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL PARA QUE EXPLIQUE LAS MEDIDAS TOMADAS EN RELACION CON EL CONTROL AEREO, MANTENIMIENTO DE SISTEMAS DE NAVEGACION, LAS ANOMALIAS QUE PUEDEN LLEGAR A PRESENTARSE COMO CONSECUENCIA DE LAS REITERADAS HUELGAS QUE VIENE SUFRIENDO LA COMPAÑIA IBERIA Y EL AUMENTO DE TRAFICO PREVISTO PARA LOS PROXIMOS MESES (GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a acometer el primer punto del orden del día, relativo a la comparecencia del Director General de Aviación Civil solicitada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, para que explique las medidas tomadas en relación con el control aéreo, el mantenimiento de sistemas de navegación, las anomalías que pueden llegar a presentarse como consecuencia de las reiteradas huelgas que viene sufriendo la Compañía Iberia y el aumento de tráfico previsto para los próximos meses.

En primer lugar, damos la bienvenida al Director General, don Carlos Martín, en esta primera comparecencia suya en la Comisión, le agradecemos su presencia en la misma y le deseamos los mayores éxitos en su gestión. Tiene la palabra para que responda a las formulaciones contenidas en la solicitud de comparecencia.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL** (Martín Plasencia): Gracias, señor Presidente.

Informe general sobre el control aéreo. El sistema de tráfico aéreo ha alcanzado una situación preocupante en los últimos años, debido a que la demanda de tráfico sobrepasa en ocasiones la capacidad de los aeropuertos e incluso el espacio aéreo. Esta diferencia entre la demanda y la capacidad se manifiesta principalmente en que cada vez se retrasan más vuelos y el tiempo de retraso aumenta. Los aviones tienen que utilizar niveles de vuelo que no son rentables y rutas alternativas más largas. No pueden abrirse nuevas rutas a causa de la falta de capacidad de los principales aeropuertos. Algunas terminales de los aeropuertos están congestionadas durante períodos estacionales de demanda puntual alta. La capacidad de trabajo de los controladores se ha acrecentado debido al aumento de tráfico y al desbordamiento de los sistemas y procedimientos. Todos estos problemas se han presentado no solamente en nuestro país sino que Europa igualmente está preocupada, ya que las inversiones en control de tráfico aéreo en aeropuertos, necesarias para resolver el problema, tardan unos años en hacerse realidad. Mientras que la gestión del tráfico aéreo y los servicios de control del tráfico aéreo dependan de cada nación, la capacidad

y operatividad de cada sistema estatal influyen en las de los vecinos y, como consecuencia, en la capacidad regional total. Por tanto, hay que considerar los problemas actuales desde una óptica más amplia que las fronteras físicas de los Estados, y habrá que tomar medidas a nivel comunitario en las que deberán colaborar todos los Estados de la región europea. A pesar de todo esto, la seguridad no está amenazada, como se deduce del hecho de que ha descendido el número de incidentes notificados por pilotos y controladores.

La Dirección General de Aviación Civil, consciente del papel que desempeña nuestro país en el sistema europeo de tránsito aéreo, y ante la necesidad urgente de resolver los problemas manifestados, ha establecido líneas de actuación en la organización de los servicios de tránsito aéreo, condiciones de trabajo del personal y coordinación internacional. Para alcanzar la finalidad de los servicios de tránsito aéreo, cumpliendo adecuadamente las funciones, es necesario que exista una organización que permita dirigir el servicio. Actualmente se está desarrollando una reestructuración de los órganos que gestionan el tránsito aéreo, de tal forma que se adapten a la situación actual y que tengan como meta fundamental la de la seguridad de la aviación civil. De igual forma se está procediendo al estudio del espacio aéreo controlado, a fin de racionalizar su uso y aumentar la fluidez de los vuelos desde su salida de un aeropuerto, pasando por un área terminal que comprende varios aeropuertos y posteriormente por una región de información de vuelo, de las que en la actualidad existen tres: Madrid, Barcelona y Canarias.

Una de las principales características de los problemas actuales del control del tráfico aéreo europeo es la complejidad que nace de la existencia de una gran área o región de espacio aéreo, dividida en muchas subáreas, cada una con su propia organización, que tienen además que buscar su propia financiación de recursos. La consecuencia de la existencia de distintos niveles presupuestarios, es que la capacidad de los sistemas de cada subárea se encuentra en diferentes etapas de desarrollo e innovación. Diferentes organismos internacionales como la Organización Internacional de Aviación Civil, la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, Eurocontrol, con la cual España está manteniendo conversaciones para su adhesión en fecha breve, y recientemente la Comunidad Económica Europea están estudiando el problema con objeto de dictar una serie de normas técnicas armonizadas, a fin de mejorar entre sistemas la comunicación, la coordinación, la compatibilidad técnica y la formación homogénea del personal. La Dirección General de Aviación Civil, a través de sus expertos, está participando en los grupos de trabajo creados en el marco de dichos organismos internacionales, a fin de adaptar nuestra planificación a las tendencias seguidas por otros países, y contribuir a la armonización del sistema de control.

En cuanto al personal que suministra los servicios de tránsito aéreo, al igual que en otros países, se ha reconocido que las funciones y finalidad de su misión difieren de las del resto de los funcionarios públicos de la Administración, por lo que se hace necesario establecer condiciones laborales especiales. En este sentido, recientemente

te se ha llegado a acuerdos con los diferentes colectivos del personal, controladores y otros, que garantizan mejoras en materia de efectivos, medios técnicos, condiciones de trabajo, formación y desarrollo de carrera profesional, a efectos de que el personal asegure, en las mejores condiciones y con regularidad, las misiones de servicio público que le son confiadas. Los medios técnicos utilizados para el control del tráfico aéreo juegan un papel importante en el desarrollo de los servicios prestados. En este sentido, dentro del programa de automatización de los sistemas de control de tráfico aéreo, se ha puesto en servicio el pasado mes de marzo el nuevo centro de control de Palma de Mallorca, y el próximo mes de junio se pondrá en servicio un nuevo sistema de tratamiento de planes de vuelo en el centro de control de Madrid. De cara a la próxima temporada alta de verano, se ha instalado un sistema informático que gestione las salidas de vuelos en el área mediterránea y que facilite la labor de coordinación entre las oficinas locales y la unidad central de control de afluencia.

Informe sobre mantenimiento de instalaciones y sistemas de ayudas a la navegación aérea. El objetivo fundamental del mantenimiento es conseguir que en todo momento el sistema de navegación aérea permanezca operativo dentro de los márgenes y tolerancias que la normativa internacional aplicable establece para cada uno de los equipos e instalaciones que integran dicho sistema. Ello requiere, en primer lugar, una revisión periódica de las diversas instalaciones para comprobar su buen estado operativo desde el punto de vista funcional. Este tipo de chequeo se suele realizar para las ayudas a la navegación aérea por medio del avión laboratorio perteneciente a las Fuerzas Armadas, que presta sus servicios a esta Dirección General. El período entre dos revisiones consecutivas de una determinada instalación se ajusta a lo establecido por la OACI en la normativa correspondiente. Estas revisiones periódicas, efectuadas por el avión laboratorio, forman parte importante de un programa más amplio de mantenimiento preventivo que, como su nombre indica, tiene por objeto mantener las instalaciones en estado operativo, tratando de evitar fallos o degradaciones más allá de los límites permisibles antes de que éstos se produzcan. El mantenimiento preventivo requiere no sólo determinadas inspecciones periódicas de los equipos a mantener sino también la sustitución de ciertos elementos o subsistemas de vida limitada, atendándose, para ello, a las normativas técnicas vigentes y a las recomendaciones de los fabricantes de los equipos. Sin embargo, y a pesar del mantenimiento preventivo, se producen en los sistemas fallos de naturaleza imprevisible que deben ser subsanados a la mayor brevedad posible, contando para ello con los medios materiales y humanos al servicio de lo que normalmente se denomina mantenimiento correctivo. Obviamente, cuanto mejor y más exhaustivo sea el mantenimiento preventivo menor será el número de fallos esporádicos a los que deberá hacer frente el mantenimiento correctivo. En cualquier caso, dada la complejidad del sistema y la necesidad de mantenerlo en servicio ininterrumpidamente, es preciso potenciar ambas modalidades de mantenimiento, estructurando adecuada-

mente los equipos técnicos y humanos que deben realizarlos.

Hecha esta aclaración, pueden trazarse las líneas maestras en que se apoya la actual política de mantenimiento: Potenciar los medios que, como el avión laboratorio, permitan comprobar sistemáticamente el buen funcionamiento del sistema; establecer una red de telemando y teleseñalización que, entre otros fines, permitirá detectar desde determinados centros, no muy numerosos, el estado operativo de las diversas instalaciones ampliamente distribuidas en todo el territorio nacional, facilitando así una intervención rápida tan pronto como se haya producido un fallo, aunque se trate de una instalación remota; adquirir los más modernos tipos de apoyo logístico que permitan realizar el mantenimiento o, en su caso, las reparaciones de las instalaciones que lo requieran, en el momento oportuno y dentro de plazos establecidos; reciclar al personal especializado y formarle permanentemente en las nuevas técnicas que se requieren para controlar un sistema que por su naturaleza y diversidad implica una enorme eterogeneidad ideológica. En esta línea está prevista una inversión que aparece reflejada en las cifras que a continuación les digo. En apoyo logístico, en los años 1990, 1991, 1992 y 1993, la inversión será de 1.835 millones de pesetas y en formación, en estos mismos años, será de 780 millones de pesetas. La inversión en apoyo logístico va encaminada a la adquisición de sistemas e instrumentos que garanticen la inspección y apoyo al mantenimiento de todas las instalaciones de la red de navegación aérea. Y la inversión en formación está destinada fundamentalmente a la adaptación del centro de adiestramiento de la Dirección General de Aviación Civil a las nuevas exigencias en las técnicas del mantenimiento, incluyendo la adquisición de equipos de enseñanza y de simuladores de las diferentes instalaciones que permitan realizar las prácticas necesarias.

Con todo ello se pretende alcanzar los siguientes objetivos concretos: Definir e implantar un sistema logístico; definir, implantar y realizar un plan piloto de mantenimiento de radioayudas; definir e implantar los sistemas de información del Estado sobre navegación aérea; implantar un sistema de entrenamiento técnico; implantar el sistema de inspección y evaluación del mantenimiento; definir y realizar nuevos procedimientos de la inspección en vuelo de los sistemas de navegación aérea; y continuar y mejorar la labor docente realizada por el centro de adiestramiento. El mayor estímulo para perseguir la consecución de los objetivos anteriormente enumerados lo constituye el hecho de que un mantenimiento eficaz del sistema de navegación aérea es un pilar fundamental en todo el entramado tecnológico que, en definitiva, hace posible el transporte aéreo.

La política de mantenimiento de la Dirección General de Aviación Civil, de cara al futuro, viene influida por las características de los programas inversores previstos y por el hecho de que las especificaciones de los diversos componentes del sistema de navegación aérea, combinados con el alto grado de integración de los diseños que suponen las nuevas innovaciones tecnológicas, proporcionan un igualmente nuevo marco de práctica de manteni-

miento. En este sentido viene obligado hacer referencia a la política de inversiones en todo el sistema de infraestructura e instalaciones aeroportuarias y de control y ayudas a la navegación, que viene reflejada en el Plan nacional elaborado el pasado año y que se encuentra en fase de actualización para asumir los altos crecimientos de tráfico registrados en los tres últimos años por encima de las previsiones y que tienen visos de continuar, al menos a corto plazo. En dicho Plan nacional las inversiones previstas para el período 1988/92 son las siguientes. En infraestructura aeroportuaria, 65.732 millones de pesetas; en control de tráfico y ayudas a la navegación, 67.890 millones de pesetas; renovación y mantenimiento, 42.861 millones de pesetas. En cuanto a las inversiones de control de tráfico y ayudas a la navegación están distribuidas anualmente de la siguiente forma. En el año 1989, 10.040 millones de pesetas; en 1990, 14.229 millones de pesetas; en 1991, 16.895 millones de pesetas; en 1992, 19.362 millones de pesetas, lo que hace el total que les decía de 67.890 millones de pesetas. En 1993 la previsión es de 22.672 millones de pesetas.

Información sobre anomalías que pueden llegar a presentarse como consecuencia de las reiteradas huelgas que viene sufriendo la Compañía Iberia. Es conocido por SS. SS. las huelgas sucesivas que desde el pasado mes de diciembre vienen registrándose con motivo de un conflicto laboral entre ASETMA y la Compañía Iberia. En general dichas huelgas se realizan por aeropuertos y afectan al personal de mantenimiento en línea de las aeronaves de dicha Compañía. La Dirección General de Aviación Civil participa en el tratamiento del problema desde dos vertientes: La que corresponde a la función inspectora del estado del material volante y la correspondiente a la fijación de los servicios mínimos. En lo que respecta a la primera, debe señalarse que la Dirección General de Aviación Civil, en cierto modo ajena al origen de este conflicto, cumple en el área de inspección el papel de asegurar que el mantenimiento de las aeronaves sea el adecuado, verificando el estado de funcionamiento de los equipos y sistemas de las mismas, de manera que las huelgas no les afecten. Para este fin se han dictado las correspondientes órdenes ministeriales que regulan los servicios esenciales que se han de prestar para que pueda ser realizado el mantenimiento necesario de las aeronaves. Los criterios que se han empleado para dichas órdenes ministeriales en esta fase del conflicto se han basado en la necesidad de mantener la mayor parte de la programación de los vuelos, debido a la repercusión social de la huelga de ese personal y el efecto multiplicador que la misma adquiere. Para cumplir los citados servicios esenciales la Compañía procede a reorganizar la actividad del personal de mantenimiento de los hangares, que no son convocados a la huelga, personal que se utiliza, según prevé el convenio colectivo, para efectuar mantenimiento de línea, posibilitando así el ejercicio de huelga de determinado personal de rampa. En la huelga de marzo y la que comenzó ayer, día 18, también se incluye personal de hangares, en cuyo caso solamente se establecen servicios esenciales en ellos en lo relativo a lo que resulta indispensable para soporte del mantenimiento de líneas, es decir, pequeñas

averías. Las consecuencias que para la Compañía ha supuesto la persistencia de esta conflictividad se traducen en un retraso importante con respecto a la programación de las revisiones que se efectúan en los hangares, tanto por huelgas en éstos como por la utilización de su personal para efectuar trabajos de línea, supliendo a huelguistas y también a personal despedido. Con relación a este último cabe señalar que se han producido despidos sucesivos desde el mes de diciembre por parte de la Compañía, alegándose ilegalidad de las huelgas e incumplimiento de los servicios mínimos.

A continuación se exponen individualmente algunos de los hechos originados por el conflicto. Realización de revisiones en el extranjero. Con objeto de hacer frente a los retrasos que se han venido acumulando en las revisiones programadas, la Compañía Iberia ha recurrido a la realización de determinadas revisiones de sus aeronaves en otros países. Dichos trabajos se realizan en centros de mantenimiento autorizados y según procedimientos aprobados, con conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil Española, la cual ha realizado esporádicamente inspecciones con vistas a supervisar su correcta ejecución.

Inspecciones extraordinarias. La Dirección General de Aviación Civil, por su parte, ha establecido un plan especial de inspecciones a realizar por el personal inspector de material de siete delegaciones —Madrid, Sevilla, Valencia, Barcelona, Bilbao, Palma de Mallorca y Las Palmas— para supervisar las inspecciones de tránsito y diaria que realiza la Compañía Iberia. Mediante dicha supervisión se trata de efectuar un muestreo representativo para comprobar, especialmente en los días de huelga, que las inspecciones de línea y diaria realizadas se ajustan a los procedimientos establecidos y por personal adecuadamente cualificado.

Incorporación de nuevos mecánicos. Por otro lado, la Dirección General de Aviación Civil está supervisando sistemáticamente el Plan especial de formación para aquellas personas que han pasado un examen teórico y práctico y que tienen finalizados sus estudios de F. P., así como algún personal que cuenta con experiencia en empresas relacionadas con el sector, con objeto de suplir los despidos de mecánicos de la Compañía Iberia. Este Plan de la Compañía Iberia consiste en un curso llamado de nuevo ingreso, que incluye preparación para efectuar el mantenimiento de las aeronaves DC-9 y B-727, pasando posteriormente por un período de supervisión antes de entrar a formar parte del personal de un destacamento de línea o integrarse en determinadas funciones dentro de un hangar de mantenimiento.

Informe sobre el aumento de tráfico de transporte aéreo. En lo que va de año, primer trimestre de 1989, los incrementos de valores de tráfico aéreo registrados son los siguientes. En aeronaves, crecimiento del 5,9 por ciento en el tráfico doméstico, del 2,6 en el internacional y del 4,49 en el tráfico total; en pasajeros, crecimiento de 7,93 por ciento en el tráfico doméstico, 0,79 por ciento en el internacional y 4,17 en el tráfico total; en mercancías, crecimiento del 8,58 por ciento en el tráfico doméstico, 8,87 en el internacional y 8,73 en el tráfico total. Ello supone

una recuperación de las tendencias de crecimiento mantenidas en los tres últimos años y que durante los dos primeros meses del presente año habían mostrado síntomas de estabilización, debido fundamentalmente al mantenimiento de las cifras de la componente del segmento de vuelo chárter internacional y, en cierta medida, a las consecuencias de los conflictos laborales que inciden en recortes de la oferta de vuelos. Así, el pasado mes de marzo se registraron los siguientes crecimientos con relación al mismo mes del año 1988: aeronaves, crecimiento del 13,28 por ciento en tráfico doméstico, 11,14 en el internacional y 12,36 en el tráfico total; en pasajeros, crecimiento del 13,30 por ciento en el tráfico doméstico, 6,70 en el internacional y 9,86 en el tráfico total; en mercancías, crecimiento del 4,87 por ciento en el tráfico doméstico, 9,69 en el internacional y 7,33 en el tráfico total.

A la vista del comportamiento irregular que significa la evolución de la demanda de los primeros meses del presente año, resulta difícil realizar una previsión exacta sobre la cifra anual. No obstante, puede estimarse un sostenimiento de la demanda del tráfico interior de viajeros, que será suficientemente cubierta por el incremento de la oferta de las compañías de vuelos regulares durante el presente año, en torno al 11 por ciento, lo cual nos induce a predecir una tasa de este segmento en torno al 10 por ciento de crecimiento en 1989. En cuanto al segmento internacional, si bien el tráfico regular mostraría la línea de crecimiento pronosticada por diversos organismos internacionales, entre el 5 y el 6 por ciento, el chárter viene determinado por unas expectativas de estabilización de la demanda de viajes turísticos en el presente año. En resumen, puede esperarse un crecimiento global del movimiento total de pasajeros para 1989 entre el 7 y el 8 por ciento, traducándose en una cifra de 73 millones de pasajeros en los aeropuertos españoles, frente a los 68 millones registrados en 1988. Esto es todo lo que tengo que informar a SS. SS.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General. Tiene la palabra el señor Trillo, en nombre del Grupo solicitante de la comparecencia, por tiempo de diez minutos.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Espero que con ese tiempo que me concede, señor Presidente, tendré bastante, pero yo no leo tan deprisa como el señor Director General; sólo tengo unas notas y además hablo despacio.

Señor Director General, gracias por su comparecencia. No le oculto que escuchándole tenía la sensación de que estaba oyendo a alguien que me contaba cosas parecidas a las de «Alicia en el país de las maravillas», y me daba también la sensación de que con independencia de que le hayan preparado esas notas, abundantes y llenas de cifras, usted las leía, quizás porque lleva poco tiempo en la Dirección General, con una ausencia de conocimiento profundo del tema. Vamos a intentar entre usted y yo clarificar a esta Comisión la realidad de los temas que pasan en Aviación Civil, que en opinión de este portavoz no le oculto que son graves, y desgraciadamente ustedes, con

siete años de Gobierno, no sólo no los han solucionado sino que no han puesto siquiera las medidas para resolverlos. Usted mejor que yo sabe que todo lo que dimana de su Dirección General incide fundamentalmente en la seguridad aérea, y esta es única y exclusivamente la razón que me mueve a hacer esta intervención, tratando por encima de todo de que no sólo se vuele más sino que se vuele mucho más seguro. Tengo la sensación de que eso no se está consiguiendo y, lo que es peor, estamos rondando el milagro de que las cosas pasen sin ninguna clase de accidentes o de incidentes graves. Bien es verdad que tal como están las comunicaciones Madrid-Barajas, como cada vez es mayor el número de españoles que pierden el avión (porque tampoco han tenido la previsión de que se pueda llegar a los aviones), quizás dentro de poco las cosas se solucionen solas, porque la gente no llega a tiempo, pierde los aviones, no vuela, y aunque éstos se caigan o pase cualquier cosa estamos todos tan tranquilos.

Vamos a hablar en serio y empecemos por averiguar una serie de cosas que a mí me tienen, insisto, muy preocupado. ¿Piensa actualizar la Ley de Navegación Aérea, que tiene en estos momentos 29 años de antigüedad? Ya en 1960, cuando se promulgó la actual, se dijo que era vieja la promulgada en 1947, es decir, 13 años antes. ¿Tiene intenciones de hacerlo?

El tema de los pilotos de transporte cobra actualidad por dos frentes distintos. Primero, las compañías aéreas comerciales españolas tanto Iberia como Aviaco y las que se están creando, tienen escasez de pilotos de transporte. Segundo, ustedes han conseguido paralizar la Escuela Nacional de Aeronáutica de Salamanca; allí no se forma ningún piloto en estos momentos. Tercero, y lo más grave, España tiene suscrito el anexo número 1 de la OACI sobre títulos y licencias. Es un anexo antiguo, y usted sabe como yo que el mismo ha sido modificado levantando el listón de las exigencias y que España tiene como límite el 16 de noviembre de 1989 para poner en práctica dicho anexo; y usted sabe como yo que ustedes tienen intenciones no sólo de acomodar nuestras exigencias al anexo número 1, sino, lo que es peor, rebajar el listón de las exigencias para tratar de sacar el mayor número de pilotos posibles en estos cinco o seis meses que quedan hasta el 16 de noviembre de 1989. Le agradecería, porque esto es grave y así lo entiendo, que tranquilizara a la Cámara sobre las intenciones respecto a este tema del anexo número 1 en cuanto a títulos y licencias. ¿Tiene racionalizada la convalidación de licencias de pilotos obtenidas en el extranjero? Es decir, ¿se convalidan las licencias de pilotos obtenidas en el extranjero con manga ancha, con manga estrecha, con manga corta, teniendo en cuenta los anexos que tenemos la obligación de respetar por ser miembros de la OACI, o sencillamente se tiene una manga abierta de tal manera que estemos los pasajeros en manos de pilotos con una experiencia relativamente menor de la que deberían tener unos buenos profesionales? ¿Podría decirme cuánto ha costado la ENA, Escuela Nacional de Aeronáutica de Salamanca, todo incluido, avionetas, profesores, gastos de mantenimiento, conservación del campo, en los últimos diez años, y simultáneamente el número de pilotos que

hemos sacado de ella? ¿Podría decirme las intenciones de su Dirección General respecto a la Escuela nacional de Aeronáutica?

Seguramente no ha tenido tiempo, cosa que es habitual en el gobierno socialista, de consultar lo aprobado en esta Cámara, y muy concretamente en esta Comisión de Industria, en la legislación anterior, sobre una proposición no de ley que instaba al Gobierno a que en el plazo más breve posible produjera una regulación de la aviación de tercer nivel. Que yo sepa, esa regulación no se ha hecho, al menos no ha venido a esta Cámara y, que yo sepa, ustedes están autorizando cada vez más y más líneas de tercer nivel. Me agradecería saber con qué normativa las autorizan, con qué regulación lo hacen y si piensan o no cumplir los acuerdos adoptados en esta Cámara.

¿Puede asegurar a esta Comisión que los certificados de aeronavegabilidad de los aviones se están firmando por personas adecuadamente calificadas y después de haber hecho a fondo las revisiones y reparaciones para no retrasar esa firma más de lo necesario? ¿Nos podrían decir cómo está en estos momentos ese tema que nos sigue preocupando? ¿Cuáles son las razones por las cuales no se cobran las tasas de inspecciones, al menos en los últimos meses?

Como sabe el Director General, gracias a Dios últimamente no tenemos accidentes de aeronaves. Sin embargo, la Comisión oficial de investigación de accidentes, dependiente de usted, sigue estando formada por funcionarios del Ministerio. Desgraciadamente, en los últimos informes que ha habido ha pecado siempre de lo mismo, de una increíble lentitud en la elaboración de sus trabajos, de una falta absoluta de rigor y de emitir unas conclusiones que en ningún caso han satisfecho a todos aquellos organismos, personas, etcétera, implicadas en aquellos accidentes gravísimos. ¿Tiene intenciones la Dirección General de cumplir, también en este terreno, las normas de la OACI respecto a investigación de accidentes? Le voy a pedir un dato muy sencillo. Me podría decir el señor Director General cuales fueron las razones por las cuales, en el caso del accidente de Sondica, se ordenó la retirada de los restos del avión a la velocidad de veintitantos días después del accidente, cuando las normas de la OACI exigen que la Comisión de investigación de accidentes tenga los restos, sin retirarlos del sitio, hasta que termine su investigación que, por cierto, duró dos años más?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trillo...

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: ¿Me estoy alargando mucho, señor Presidente?

El señor **PRESIDENTE**: No es porque lleve ya diez minutos. Es para decirle que esta última pregunta, que legítimamente su señoría hace, está alejada del contenido de la comparecencia. El señor Director es libre de responderla, pero quiero hacerle esta significación.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Evidentemente de la comparecencia hay muchas cosas muy aleja-

das, entre otras la circunstancia en que se produce la comparecencia, alejada de la petición. Y, además de existir todo eso, también es verdad que me da pie a ello la lectura que ha hecho el señor Director de un montón de cosas que también eran ajenas a la comparecencia. Entonces, vaya lo uno por lo otro. En cualquier caso trataré de ajustarme, aunque es difícil porque me agrada tener al señor Director General aquí para que nos aclare cosas, que siempre es bueno.

Señor Director, volvemos al tema de la seguridad. Vamos a hablar de controladores y centros de control. ¿El centro de control de Paracuellos tiene ya la caja de Faraday para evitar que los rayos puedan penetrar y fundan los ordenadores? ¿El centro de control de Barcelona está preparado para soportar inundaciones masivas de agua y que no se fundan los plomos, por hablar en argot? Parece lógico y se desprende en cierta medida de su intervención que están tratando de regular el tráfico aéreo. Yo diría que ya va siendo hora. Pero tengo la sensación de que no lo están consiguiendo y lo están haciendo mal. Verá por qué. Ustedes han creado una FTMV, control de afluencia, que debería haber paliado la congestión en el tráfico en determinadas horas y sectores. Pero es que lo han creado y, a lo mejor, usted no sabe que lo han puesto en manos de un personal que no sabe manejarlo, por lo que, los problemas siguen existiendo en el aeropuerto de Barajas y en su centro de control de afluencias. Como además el tráfico ha aumentado, y luego le diré por qué, resulta que ustedes se encuentran desbordados. Pero, lo que es peor, a ustedes no se les ocurre otra solución que hacer trabajar más a los controladores. ¿Usted me podría decir, comparativamente al resto de los controladores del mundo occidental, el exceso de horas de trabajo que tienen los controladores españoles, sobre todo en determinados centros de control? Las escasas medidas que existían, señor Director, han sido eliminadas, y han sido eliminadas precisamente como consecuencia de acuerdos con los sindicatos. Al mismo tiempo se ha incrementado el número de los servicios de los controladores, todo lo cual arroja una situación de peligro, y esa situación de peligro se trata de falta de seguridad en los vuelos que están pasando por encima de Barajas. ¿Usted sabe, señor Director —y si no le invito a que vayamos un día juntos a verlo, porque yo sí que lo he visto—, la sensación que puede tener un controlador cuando en su gran pantalla redonda se le quedan todos los puntos quietos y en cada punto a 900 kilómetros por hora y a equis miles de altitud van 200 ó 300 vidas? ¿Y sabe que se queda quieto porque el ordenador del centro de control de Paracuellos se encuentra saturado, no puede más y se paraliza? Le recomiendo que vaya a verlo, si es que no lo ha visto. Verá que sensación de angustia tienen. Por lo menos, yo la tuve.

¿Cuál es la razón para que en la actualidad no existan regulaciones de tránsito aéreo? Dice que se han abierto unos nuevos sectores de los centros de control en determinadas zonas de España. ¿Usted sabe que esos sectores solamente operan en horas de baja y no en horas de gran afluencia, que todavía no operan en horas de gran afluencia,

cia? Así empezó usted su intervención. Le recomiendo que lo confirme.

Señor Director, dígame qué pasa con los partes de incidencias de averías en los equipos de los centros y dependencias de control. ¿Qué se está haciendo al respecto? Ultimamente, han pasado a ser secretos. Parece que en este país en cuanto una cosa no conviene que se sepa se declara secreto y aquí paz y después gloria. Lo de paz puede ser, lo de la gloria lo veo difícil.

Le voy a poner dos ejemplos en cuanto al rebase casi permanente de la capacidad de los sectores y de la capacidad de tráfico aéreo en los mismos. El día 13 de abril de 1989 a las 15,35 horas se produce un «air miss» —¿sabe lo que es?— en situación de tráfico muy denso. El día 15 de abril de 1989 la capacidad del sector de Bilbao en el acceso a Madrid tiene 27 aeronaves por hora y de 11 a 12 horas pasa a ser de 37 aeronaves por hora. Curiosamente, el día 18 de la regulación de aeronaves por hora se produce en un momento de máxima afluencia y de máximos problemas en el centro de control de Madrid. Yo estaba precisamente en un vuelo que iba a Santiago a esas horas, más o menos. Y se nos estuvo reteniendo gracias a Dios (al fin y al cabo las normas de circulación en esos momentos se estaban cumpliendo en la torre de barajas) y soltando aviones cada 20 minutos prácticamente por radar. ¿Qué pasaba con los que estaban arriba? Intentando separarlos como podían porque, una vez más, el centro de control de Paracuellos estaba saturado. Y para solucionar esta situación, que se incrementa en Semana Santa y que se va a incrementar mucho más en verano, a ustedes solamente se les ocurre aumentar la densidad de tráfico y aumentar las horas de estancia de los controladores delante de sus pantallas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trillo, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Terminó enseguida, señor Presidente.

La regulación de aviones civiles y militares, firmada por el anterior Director General el 18 de diciembre de 1987, está produciendo unas separaciones que están lindando la barbaridad, y se lo voy a demostrar. El control militar separa su tráfico del civil horizontalmente en 10 millas náuticas y verticalmente en 4.000 pies; a cualquier actitud, fuera de las áreas terminales, las aeronaves siempre que estén a un nivel superior a 300. Señor Director, sabe como yo que con aeronaves que se mueven a 900 kilómetros por hora y aviones militares que a lo mejor están volando a 2,6 mach es una barbaridad de separación. Se están produciendo incidentes y usted lo sabe. Y esos incidentes, que se denuncian, lógicamente no se deben conocer por el público pero tampoco archivar en un cajón dentro de una cajita, como se está haciendo. Esto no es serio y estamos hablando de cosas muy importantes. Ustedes llevan un montón de años gobernando este país y en este terreno seguimos exactamente igual que estábamos en 1983, y esto no es de recibo. Ya va siendo hora de que dejen de hablar de lo que van a hacer, nos cuenten

lo que han hecho y rindan cuentas. No es serio, señor Director. Comprendo que usted no ha tenido tiempo de nada, pero usted está en un Gobierno que lleva siete años con tiempo de todo, y aquí no hemos resuelto huelgas de técnicos de mantenimiento, huelgas de controladores que pueden venir —y usted lo sabe—, centros de control en buenas condiciones, aeropuertos con saturaciones increíbles, tráfico que parece absurdo que todavía no se hayan regulado, compromisos, como país perteneciente a la Organización Internacional Atlántica de Aviación Civil, a la OACI, que no cumplimos, anexos que todavía no han sido puestos en práctica, radares de superficie que no existen, etcétera. Estamos así y gracias a Dios no ocurre nada.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trillo, le ruego vaya terminando porque ya lleva 17 minutos consumidos.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Y los que me podría llevar, señor Presidente. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: No nos lo podemos permitir. Le ruego que termine.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Señor Director, ya he acabado. Contésteme, si puede, a todas estas preguntas y, si no puede, vuelva otra vez y tráiganos soluciones, pero póngalas en práctica. No nos diga lo que van a hacer cada vez, porque ya estamos un poco hartos. Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir. **(Pausa.)** Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor García Quer.

El señor **GARCIA QUER**: Señor Presidente, el Grupo Socialista da la bienvenida al Director General de Aviación Civil y entendemos que las explicaciones que ha dado son coherentes respecto a la formación de los pilotos. La Dirección General de Aviación Civil buscará fórmulas para que en poco tiempo se pueda paliar este tema, pues hay que tener en cuenta que han aflorado muchas compañías aéreas nacionales, compañías charter, etcétera, y la escasez de pilotos no es de ahora sino que viene aproximadamente de la década de los años sesenta-setenta. Hay que tener en cuenta que ha habido y sigue habiendo muchas compañías, y el Grupo socialista apoyará a la Dirección General de Aviación Civil para que en poco tiempo podamos tener buenos y bastantes pilotos.

Respecto a la densidad de tráfico y de controladores aéreos, entendemos que la Dirección General de Aviación Civil lo está haciendo bastante bien. Creo que no trabajan tantas horas. Hace poco —y lo explicará el Director General de Aviación Civil— me parece que han tenido una especie de acuerdo respecto a su convenio colectivo y creo que irá bastante bien. En cuanto a los corredores y vías creo que también va bastante bien. Ahora nos explicará también el Director General de Aviación Civil si la Ley de Navegación Aérea se va a reformar, pues data del año 1960.

El señor **PRESIDENTE**: Habían indicado que interveniría también el señor Mazarrasa para completar la intervención.

Tiene la palabra el señor Mazarrasa.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Señor Presidente, querríamos expresar algunas opiniones sobre alguno de los temas que ha tratado el Director General y que son motivo de la comparecencia.

Uno de los temas que nos preocupa, que está candente, que fue motivo de la comparecencia del Presidente de la Compañía Iberia hace algunos meses en esta Comisión, es el conflicto de los técnicos de mantenimiento de vuelo. Nos parece acertada la actitud del Gobierno y los criterios y actuaciones que se están realizando a efectos de conseguir el objetivo principal, del cual no se puede uno desviar un milímetro, que es garantizar a la población española la seguridad en todo lo relacionado con el tráfico y con la operación de las aeronaves. En ese sentido creemos que se ha actuado de forma correcta. La propia Compañía, arrojando incluso pérdidas importantes, tomó decisiones creo que valientes. Insistimos en que habrá que profundizar en garantizar por parte de la Dirección General y de la propia Compañía para resolver o erradicar actitudes que dentro de ese colectivo, creo que con carácter minoritario, están poniendo en riesgo conceptos importantísimos de nuestro propio sistema democrático, como son amenazas que se han producido al resto del personal. Creo que en ello no se puede bajar la guardia. Habrá que reforzar las medidas de control y vigilancia respecto a actitudes que son insostenibles en un sistema democrático como el nuestro y que, por ende, están poniendo en riesgo valores tan importantes como la seguridad en el vuelo.

En último caso, nosotros apoyamos al Gobierno y le insistimos para que continúe en esta política de planificación a largo plazo, a efectos de hacer frente a un fenómeno que no es exclusivo de nuestro país, que es el de un incremento de los tráficos aéreos que verdaderamente desborda las previsiones que había hace cuatro o cinco años y frente al cual no hay una capacidad de respuesta inmediata y rápida, pero que exige el mantenimiento de una política de planificación con importantes volúmenes de recursos de inversiones previstos a efectos de estos diseños estratégicos; diseños estratégicos que por otra parte tienen que estar enmarcados dentro de una política internacional, porque si algo tiene una componente internacional es el tráfico aéreo. Yo creo que nuestro país tiene que ser punta de lanza en ir configurando la generación de un espacio aéreo muchísimo más integrado desde el punto de vista operativo y desde el punto de vista jurídico. Apoyamos las iniciativas que en ese sentido está realizando nuestro Gobierno en el contexto europeo y creemos que hay que reforzarlas porque como país en el que el tráfico aéreo tiene una importancia esencial para nuestra economía, debe convertirse en agente principal de esta dinámica europea. Apoyamos la línea del Gobierno en términos de esa planificación estratégica a largo plazo en todo lo que es el sector aviación civil y esa política de en-

marcamiento en políticas europeas de muchísimo mayor alcance.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Director General de Aviación Civil para responder a los planteamientos que han hecho los señores Diputados.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL** (Martín Plasencia): Señor Presidente, voy a intentar responder a la mayor parte de las preguntas que me han hecho, que han sido muchas.

La primera pregunta que me hacía el representante del Grupo Popular era si se iba a actualizar la Ley de Navegación Aérea. Le digo que sí. Desde que estoy en la Dirección General, e incluso antes, me consta que se está trabajando sobre ello. La primera actuación o el primer desarrollo de esta Ley de Navegación Aérea, sobre el que estamos trabajando, trata de regular lo que se llama las líneas de tercer nivel. En este proyecto estamos, como igualmente estamos en el proyecto de regular la concesión de licencias para nuevas compañías charter, que también está sin desarrollar dentro de la mencionada Ley de Navegación Aérea. Mi respuesta es que sí se va a actualizar esta Ley, estamos en ello.

Ha tocado también el tema de los pilotos. Dice que la ENA está paralizada y que desde su punto de vista se está rebajando el listón de exigencias para la obtención de los títulos o licencias. Pregunta igualmente cómo se convalidan las licencias, si hay manga ancha o no. Efectivamente la ENA está en una situación muy delicada. ¿Delicada en qué sentido? Pues en que instructores de vuelo avanzado en este momento tenemos tres. Con tres instructores de vuelo avanzado no puede funcionar mínimamente la Escuela Nacional de Aeronáutica. El diagnóstico es absolutamente correcto. ¿Por qué ha sucedido esto? Pues porque estos instructores son funcionarios y dentro de la Función Pública no se puede competir salarialmente con el resto del sector, porque la Ley General de Presupuestos fija los salarios de los funcionarios. El sector tiene un gran dinamismo y está creciendo muchísimo. Parece que las previsiones de crecimiento no se han tenido porque no se han podido tener hasta hace muy poco tiempo. ¿Qué es lo que pensamos hacer para que la ENA funcione? Dos tipos de medidas. Una que son inmediatas, y cuando digo inmediatas es porque posiblemente estén en marcha este mismo mes o principios de mayo, y es que necesitamos instructores de vuelo avanzado para las dos finalidades que tienen. Una, que los alumnos de la ENA sigan recibiendo sus clases y puedan salir las promociones en los tiempos programados (la décima promoción esperamos que salga en septiembre), y otra para que todos aquellos que se presenten como libres o que para convalidar licencias aquellos que las hayan obtenido en el extranjero puedan examinarse. Y en este momento es muy lento el proceso por la falta de instructores. Estamos en conversaciones con el Ministerio de Defensa para que nos dejen instructores con el fin de llevar a cabo esas medidas inmediatas, instructores que tengan la capacidad suficiente para que la ENA pueda desarrollar su actual misión de

continuar dando clases a un ritmo adecuado de los alumnos y poder examinar a aquellas personas que se presentan a la ENA como libres y para convalidaciones. A corto plazo, pero esto ya para el año 1990, estamos trabajando en una de las fórmulas posibles para que la ENA pueda ser una escuela que dé respuesta a la demanda que hay en este momento en el sector, que puede ser sacarla de la función pública y constituir una sociedad pública que se encargue de la gestión de esta Escuela, siempre, por supuesto, bajo el control y la alta inspección de la Dirección General de Aviación Civil. Creemos que ésta puede ser una buena salida para dar respuesta a la demanda que hay de pilotos en este momento en el mercado, que es mucha.

Respecto a las preguntas referentes a cuánto ha costado la ENA y cuál es el número que ha sacado de pilotos en los diez últimos años, obviamente no se lo puedo responder porque este dato lo desconozco. Lo que le pediría es que me permitiera contestarle por escrito cuando tenga ese dato. Lo que si le digo es que este año en el que estamos al Estado nos cuesta casi 1.000 millones de pesetas el mantenimiento de la ENA, porque ésta es la cifra que figura en los presupuestos generales del Estado.

Respecto a la regulación del tercer nivel, me parece que le he contestado hace un momento que estamos en ello. Es decir, el primer decreto que va a salir como desarrollo de la Ley de Navegación Aérea en este momento está a nivel de Subsecretarios del Ministerio de Transportes y del de Industria. Queremos que salga de inmediato, y cuando le digo de inmediato es porque en los próximos meses posiblemente vaya a la Comisión de Subsecretarios y posteriormente al Consejo de Ministros. En las líneas generales está la posibilidad de abrir a la competencia, a las compañías que no son Iberia ni Aviaco, aquellas rutas que no estén servidas por Iberia y Aviaco.

Respecto a si los certificados de navegabilidad se están realizando por personas cualificadas, yo le tengo que decir que sí, y tras el tiempo que llevo en la Dirección General he podido constatar que efectivamente son personas que están cualificadas para ello.

En cuanto a la pregunta de por qué no se cobran las tasas de inspección últimamente, no le sé contestar porque no lo sé, pero me va a permitir que también le conteste por escrito.

Referente a la Comisión de accidentes usted me dice que adolece de lentitud y falta de rigor y me pregunta si se cumplen las normas de la OACI. De la información que tengo yo y lo que he podido comprobar hasta este momento yo le tengo que responder que sí, que efectivamente sí se cumplen las normas sobre accidentes de la OACI. Respecto a lo de la lentitud y falta de rigor yo le diría que posiblemente si se da lo primero, lo segundo no. Categóricamente le digo que no hay falta de rigor. Posiblemente esta Comisión de accidentes en algún momento sería deseable que obrara con mayor rapidez, no lo sé. Ahora lo que sí le puedo asegurar es que falta de rigor no existe.

En cuanto a los controladores, sacando a colación otra pregunta que hizo usted más tarde, dice que en el acuerdo a que se ha llegado lo que ha hecho es aumentar el nú-

mero de horas, lo que puede inducir a una falta de seguridad. No, el acuerdo de controladores no solamente consiste en el aumento del número de horas, y además le diré que es un número de horas inferior al que tienen otros controladores en Europa. En concreto en el acuerdo al que han llegado los controladores en Francia el número de horas que hacen los controladores es inferior al que están haciendo en estos momentos los controladores españoles. Yo me encontré con una situación en control, y es que estas personas hacían 1.200 horas de trabajo a turno. Con 1.200 horas y con el número de controladores que hay no se puede sacar el tráfico, por más que nos empeñemos, en unas condiciones adecuadas de seguridad. ¿Qué se ha hecho con los controladores, poner encima de la mesa todo lo que ellos creían que eran demandas que estaban sin contestar por la Administración y todo lo que nosotros pensábamos que este conjunto de trabajadores debería dar respuesta.

Han sido unas conversaciones largas, en algún momento duras y muy sinceras, pero se ha llegado a un acuerdo importante. Por primera vez en este país se ha llegado a un acuerdo con los controladores a tres años. No solamente es el número de horas y la remuneración, que también se ha modificado, sino son otros aspectos como su carrera profesional, el acceso a la profesión, las comisiones de estudio y seguimiento para ver el futuro de este grupo de trabajadores. Creo que no solamente se nos ha ocurrido aumentar el número de horas; ha sido un acuerdo mucho más rico y mucho más global que todo eso. Además creo con satisfacción que está funcionando y nos va a costar que funciones, porque quizá es mucha la historia que lleva este colectivo detrás, no solamente por culpa de ellos, posiblemente seamos responsables todos, pero yo creo que estamos en un buen momento para que este colectivo profesional pueda encontrar una solución satisfactoria para todos. La satisfacción para nosotros como Administración es que sea un colectivo bien remunerado, con un trabajo racional, con unos medios adecuados a la afluencia del tráfico y se realice ese trabajo con las medidas de seguridad de las que hemos hablado tantas veces, y con un buen control, teniendo en cuenta también —no sé si se ha referido a ello S. S. u otro de los que han hablado posteriormente— que el problema del tráfico aéreo está sobre todo en el control. En Europa tenemos una situación bastante caótica, a diferencia por ejemplo de Estados Unidos donde se controla prácticamente el doble de espacio aéreo que en Europa y donde hay 22 centros con un solo sistema; sin embargo en Europa tenemos 44 centros de control con 22 sistemas diferentes. Obviamente así es muy difícil que el tráfico se pueda racionalizar. De todas maneras se están dando los pasos yo creo que necesarios. Quizás no con la rapidez que a todos nos gustaría, pero se están dando esos pasos para racionalizar el espacio aéreo europeo. Esta es la postura que mantiene España y la que ha manifestado el Ministro de Transportes en todas las reuniones que ha habido informales y formales con el resto de los ministros de la Comunidad Económica Europea. España ya ha manifestado su intención de ser miembro de pleno derecho de Eurocontrol, en es-

tos momentos estamos en conversaciones al objeto de fijar las condiciones tanto de financiación como de funcionarios. Creemos que posiblemente en el próximo Consejo de los Ministros de Transportes de Eurocontrol España junto con Italia se puedan adherir de pleno derecho.

Respecto a la sensación del controlador cuando se paraliza el radar, efectivamente, yo como S. S. conozco dicha sensación. Es una sensación de absoluta impotencia y de preocupación cuando en un momento determinado los instrumentos fallan. Efectivamente eso es así. Estamos intentando, con el nivel de inversión que les he comentado en mi exposición, precisamente que eso no pase o que pase las menos veces posibles o que cuando pase, tengamos los instrumentos suficientes para que esa situación dure lo menos posible. Sí que conozco esa sensación y comparto la opinión de S. S.

En cuanto al incidente que me dice del día 13 al 14, puedo estar confundido de fechas pero creo que los problemas que hubo la noche del 13 y todo el día del 14 de abril no fueron debidos al control. Es decir, los controladores son los que dicen a los comandantes de los aviones si pueden o no pueden despegar, el tiempo que tienen que estar en plataforma o el tiempo que tienen que estar arriba. En concreto —me parece que no estoy confundido— los incidentes que hubo desde las dos y media del día 13 hasta las ocho del 14 fueron a causa de que estuvo cerrada una pista en Barajas por obras durante el resto del día estuvo alternativamente funcionando, según me informó el organismo autónomo, por un problema de vientos cruzados, me parece que de 70 nudos. Creo que ese fue el incidente que hubo esa noche del día 13 al 14.

Respecto al control militar y civil, usted dice que le parecen insuficientes las separaciones y que los incidentes se meten en un cajón. Yo no sé si son insuficientes. Yo he dado por buena la disposición que al respecto dio mi antecesor. Respecto a que los incidentes se meten en un cajón, yo le puedo asegurar que no, sino que se estudian con rigor. Otra cosa es que no se dé la respuesta a gusto de todos en determinadas circunstancias.

Dice que no se ha resuelto la huelga de controladores, la huelga de Iberia, que hay compromisos que no se han cumplido, inversiones en general. Yo creo que en el tema de los controladores sí que estamos en un inicio de solución. Yo tengo confianza en este colectivo y espero que entre todos, entre ellos y la Administración, podamos de alguna manera racionalizar su actividad y en eso estamos.

En cuanto a la huelga de Iberia yo creo que la respuesta compete más a la empresa que a la Dirección General. La Dirección General lo que sí tiene como misión —y todo el mundo tiene que tener la absoluta seguridad de ello— es que se cumplan con absoluta rigurosidad todas las medidas de seguridad en el tema de mantenimiento, y por eso hemos incrementado las inspecciones, como decía en mi exposición.

Me parece que más o menos esas han sido las preguntas que S. S. me ha hecho.

En cuanto a las preguntas que hacían los portavoces del Grupo Socialista, yo les agradezco sinceramente el apoyo que han manifestado respecto a la labor de la Ad-

ministración en este campo. Ha habido una pregunta concreta en cuanto a si se va a desarrollar la ley de navegación aérea. Igual que le decía al representante del Grupo Popular, le diré que sí se va a desarrollar en el sentido que he expresado hace un momento.

Por supuesto quiero decir que en el conflicto de ASET-MA estoy absolutamente de acuerdo con el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista en el sentido de que nuestra obsesión en este tema es que los niveles de seguridad no bajen en ningún momento, y de ahí —repito— el aumento de inspecciones que está habiendo en este campo.

En cuanto a que el espacio aéreo europeo sea más operativo y esté más integrado, es en lo que estamos, y esa es la postura, repito, que está llevando el Ministro de Transportes al resto de los ministros de la Comunidad Económica Europea. En concreto, para el Consejo de Ministros de Transportes que va a haber a primeros de junio, España, a través de nuestro Ministro de Transportes, va a llevar una propuesta muy concreta al respecto que pensamos puede ayudar a racionalizar ese espacio, e insisto, ahí es donde está todo el problema, porque en este momento el espacio aéreo europeo es bastante preocupante.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a abrir un segundo turno, dada la importancia de la materia. En primer lugar tiene la palabra el señor Trillo por un tiempo de cinco minutos.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: En primer lugar, quiero agradecer al Director General la buena voluntad que parece desprenderse de todas sus palabras y promesas de contestación de los temas que dice no conocer en este momento.

Sin embargo, no me ha contestado a una pregunta que yo entendí al principio que era fundamental. Somos miembros de la OACI. La OACI tiene el anexo número 1 sobre títulos y licencias de vuelo. El anexo número 1 ha sido mejorado subiendo el listón. Nuestra obligación de cumplirlo empieza el 16 de noviembre de este año 1989. Tengo noticias de que para aumentar la salida de pilotos y la obtención de licencias la Dirección General que usted dirige tiene intención de rebajar ese listón durante unos meses para poder sacar más pilotos. Desearía una contestación lo más concreta posible sobre este tema.

Respecto a los controladores, hay una cosa muy clara. Yo me puedo poner diez horas delante de una pantalla de radar en un centro de control y si pasa un avión en las diez horas, estoy muy tranquilo, no tengo ningún problema y estoy absolutamente relajado, y si encima de las diez horas tengo tres de descanso, que es lo que está ocurriendo hoy en Barajas, mejor todavía. Ahora bien, si en ese subsector de Bilbao tengo un margen de 27 tráficos por hora y duramente esas diez horas tengo 37 tráficos por hora, como por ejemplo ocurrió el 15 de abril de 1989 en el sector Bilbao, es evidente que estoy en una supertensión provocada porque a lo mejor las diez horas de trabajo son excesivas a efectos de nervios, de psicosis, de estrés, etcétera. Este era mi planteamiento. Y reiterando

este tema de la tensión, el mismo 16 de abril de 1989 se produce otro fallo en los transmisores-receptores del subsector Bilbao, concretamente en la frecuencia 134.35, y ese fallo dura desde las 19,30 hasta las 22 horas, precisamente en unas horas que los controladores consideran de altísima densidad. El problema está ahí. Ustedes llegan a un acuerdo con ellos a efectos laborales, pero ustedes todavía no han puesto los medios necesarios para que esas condiciones laborales las hagan suficientemente relajados porque los aparatos funcionan de tal modo que rindan al máximo. Ya sé que no les pagan horas extraordinarias, pero les pagan un complemento de productividad, cosa que no me parece mal, pero ponga usted a los controladores los medios necesarios para que el trabajo se produzca en las máximas condiciones de seguridad, que es lo que pedimos, bien poquito.

Por otra parte, me alegro de que por fin adopten el acuerdo de esta Cámara de regular la aviación de tercer nivel, aunque no sé cómo están regulando hasta ahora ese tercer nivel y esas licencias de compañías «charter» que parece que están dando, lo cual usted sabe muy bien que está incidiendo gravemente en el tema de las licencias de pilotos. Y volvemos a lo de antes. Hay una obligación por parte de ustedes de poner remedio a unas cosas que llevan así siete años. Dicen que les ha sorprendido. También el señor Solana decía que le había sorprendido la demanda de Telefónica. ¡Pero usted es el empresario, usted ha sido el amo de Telefónica y durante un montón de años nos decía que ganaba dinero! A ustedes les pasa igual. Ustedes son los empresarios del tráfico aéreo. No pueden decir ahora que les ha sorprendido el tráfico. Son siete años ya y su obligación es prevenirlo.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo socialista el señor Mazarrasa tiene la palabra.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Con respecto al tema de formación de pilotos, yo estaría en el fondo de acuerdo con la posición expresada por el señor Trillo. Yo creo que este país tiene un problema estructural importante donde no ha habido suficiente capacidad de previsión a efectos de conocerla. Yo no creo que el problema sea que no haya habido capacidad de previsión, porque yo creo que incluso para los que no seguimos en el día a día la evolución de las cifras de volumen de tráfico aéreo era evidente desde hace tres años que el tema se disparaba y que España es un país donde esas repercusiones se incrementan por sus condiciones estratégicas y geográficas. ¿Qué ocurre? Yo creo que el problema es de otra índole. Es que nuestro país todavía tiene inercias muy fuertes a efectos de abordar cambios estructurales en lo que es Administración Pública, y lo más probable, señor Trillo, es que fórmulas muy ligadas a esquemas administrativos de lo que es la regulación de otorgación de titulación de piloto no son válidas en el día de hoy y para lo que va a ocurrir en el futuro, y lo más probable es que este país tenga que adoptar en un breve plazo fórmulas más ligadas a esquemas organizativos y empresariales para dar respuesta a

un fenómeno que no tiene fácil solución con las inercias de estructuras rígidas administrativas. Yo creo que ésta es la dirección que en este momento se plantea la Administración, por lo menos al nivel de información que yo tengo y creo en efecto, como usted y ahí apoyaría totalmente, y no sé si S. S. suscribiría... (El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Yo estoy preguntando al señor Director General, no al señor Mazarrasa.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trillo, no hagan diálogo lateral. Señor Mazarrasa, diríjase a la Presidencia.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Supongo que la Administración, a la hora de abordar la solución de un problema que exige un cambio, una modificación estructural en un esquema administrativo de regulación de otorgamiento del título de piloto en España, quiere saber también cuál es la opinión de los grupos políticos.

Nosotros, como grupo político, decimos que sí estamos totalmente de acuerdo en que el problema no se resuelve con los esquemas rígidos que existen en fórmulas administrativas, que podían ser válidos para la década de los sesenta, sino que en estos momentos hay que ir a fórmulas de tipo empresarial que sean capaces de dar respuesta mucho más ágil a los enormes problemas de formación de pilotos.

Lo que me gustaría saber es cuál es la opinión de los otros grupos, porque aparte de criticar, yo todavía no conozco si están de acuerdo con una fórmula empresarial para dar respuesta a un problema que, en efecto —yo coincido con el señor Trillo—, es grave y nos puede desbordar.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General de Aviación Civil.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL** (Martín Plasencia): Mi respuesta va a ser muy clara: de ninguna manera se van a rebajar esos listones. Su señoría además debe conocer las grandes presiones que está habiendo por parte del sector, porque como hay mucha escasez de pilotos, a las empresas les gustaría que existiera un aluvión de estos profesionales, entre otras cosas para equilibrar su remuneración que, efectivamente, ante esa escasez, no parece que sea la adecuada. Le aseguro a S. S. que no se van a rebajar esos listones.

En cuanto a si las horas de trabajo son excesivas para los controladores, creemos que no. Lo que nosotros hemos pedido es el esfuerzo durante este año de pasar de 1.200 a 1.420 horas. Este esfuerzo es importante, pero pensamos es soportable si somos capaces de programar bien, y en eso estamos y, además, puedo manifestar claramente, con ayuda del colectivo de los controladores. Vamos a pasar un año malo. ¿Creemos que este asunto tendrá una solución sucesiva? Sí. ¿Por qué? Porque entre los acuerdos también se encuentra la nueva incorporación de controladores, a razón de 120 anuales, lo que quiere decir que en tres años contaremos con 360 más, lo que nos permitirá rebajar las horas de turno y aplicar hasta que llegue

1992 en que se volverá a trabajar 1.200, aplicar esa diferencia (de 1.200 a 1.300, que será su horario) permanente para formación. Este va a ser un año en que se pide un esfuerzo adicional, que, por otra parte, obviamente se compensa, y los controladores están dispuestos a realizarlo. Vamos a ver si entre todos somos capaces de programar mejor para que el esfuerzo no sea excesivo.

Me preguntaba también sobre el tercer nivel, los «charter». Como S. S. conoce, son dos cosas diferentes. En el aspecto de los «charter» no se está bajando tampoco el nivel de exigencia para dar una licencia, todo lo contrario. Las diversas peticiones que existen en este momento, que son varias, si no aportan documentación y pruebas de que cuentan con un planteamiento técnico y económico suficiente, no consiguen las licencias. Si repasamos las noticias de los medios de comunicación, veremos que una de las críticas que se está haciendo al actual responsable de la Dirección General es la de por qué no se dan más licencias «charter». No se van a dar si no se presenta un planteamiento técnico y económico suficiente para tener garantía de que esa compañía no va a ir a la quiebra.

Me preguntaba sobre cómo nos ha sorprendido el aumento de tráfico. No solamente ha ocurrido en IBERIA, sino también en las empresas del sector. El aumento de tráfico que ha habido en los cuatro años no era previsible ni por el sector español ni tampoco por el europeo. Voy a añadir algo a lo que manifestaba el representante del Grupo Socialista. Al haber aumentado tanto este sector del transporte aéreo, sobre todo en lo referido a los vuelos «charter» se ha producido una demanda muy importante de pilotos, y ello es debido a que los instructores de la Escuela se han ido a las compañías porque éstas les pagan hasta siete veces más, y dentro de la Función Pública no se puede competir con esos salarios. Nos parece que la solución se halla en crear una empresa pública que pueda competir con esos salarios y que también sea capaz de hacer de la ENA una escuela con el suficiente prestigio como para que las personas que en este momento se están marchando al extranjero, españoles e incluso europeos están saliendo de Europa para obtener tales licencias de pilotos, puedan estar en la ENA. Quizá sea un poco ambicioso, pero es el programa que estamos estudiando en este momento, y creemos que en 1990 podremos contar con la nueva ENA, que sí va a dar respuesta; pero fuera de la Función Pública, que a veces es un corsé para sectores tan dinámicos como éste, que encuentran una competencia empresarial tan grande en el campo privado, y es difícil que dé respuesta. Nos parece que una de las posibles soluciones, y sobre la que estamos trabajando, es la creación de esta empresa pública que llevaría la gestión de la ENA, supondría la nivelación de su cuenta de resultados, y por supuesto, las personas que quisieran obtener sus licencias tendrían que pagar las tasas al igual que cualquier estudiante.

Con esto creo haber dado respuesta a todo lo planteado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General por su presencia y por la información que nos ha facilitado.

Se suspende la sesión que será reanudada a las doce en punto.

Se reanuda la sesión.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO, PARA EXPLICAR EL RESULTADO DE LA CONFERENCIA DE LONDRES «SALVEMOS LA CAPA DE OZONO» Y LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR LA ADMINISTRACION ESPAÑOLA PARA LA PROTECCION DE DICHA CAPA (G. P. MINORIA CATALANA)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión con la comparecencia del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, solicitada por el Grupo parlamentario de Minoría Catalana, para explicar el resultado de la Conferencia de Londres sobre «Salvemos la capa de ozono» y las medidas que piensa adoptar la Administración española para la protección de dicha capa.

Damos la bienvenida al señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, al que agradecemos su presencia en esta Comisión y a quien damos la palabra para que haga la primera intervención.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Con todo gusto atiendo el objeto del requerimiento de comparecencia que se me ha formulado respecto de la Conferencia de Londres, relativa a la protección de la capa de ozono, aunque lógicamente extenderé mi información, que va a ser breve en todo caso, a las medidas comunitarias en relación con esta cuestión y a las propias medidas internas que espero pueda adoptar pronto la Administración española en esta materia.

La conferencia celebrada en Londres los días 5 al 7 del mes de marzo, bajo el lema «Salvemos la capa de ozono», tuvo una nutrida participación a nivel internacional, con la asistencia de delegaciones de 123 países, 80 de ellos representantes a nivel ministerial.

En dicha reunión se estudió el problema de la destrucción de la capa de ozono desde los aspectos científico, industrial y político. En el ámbito científico se presentó y constató la evidencia de que los hidrocarburos halogenados, principalmente los que contienen cloro, los clorofluorocarbonos, y bromo, los halones, afectan seriamente a la capa de ozono estratosférica, su efecto es la destrucción del ozono y el consiguiente aumento de la radiación ultravioleta a nivel del suelo, afectando a la salud humana, al crecimiento de las plantas y al placton marino.

Para restablecer la capa de ozono la comunidad científica recomienda eliminar la emisión de clorofluorocarbonos y halones lo antes posible.

Otro efecto de la presencia de los CFC, en este caso en la troposfera, es, según los científicos, la contribución al efecto invernadero. La acción para proteger la capa de ozono eliminando el empleo de estos gases contribuirá a reducir el impacto sobre el calentamiento global.

Por otra parte, el sector industrial se encuentra muy sensibilizado con este problema y está realizando importantes esfuerzos para lograr los sustitutos con las mismas aplicaciones que las sustancias que deben eliminarse. Lógicamente, y para no caer de nuevo, dentro de unos años, en un problema similar, se analizan para los posibles sustitutos sus efectos sobre la salud, con estudios toxicológicos y sus efectos sobre el medio ambiente, potencial agotador del ozono, y efectos de la degradación de estas sustancias en la troposfera.

Se espera lograr resultados dentro de los próximos tres o cuatro años, tras los cuales las nuevas sustancias podrán ser empleadas en los diferentes sectores de aplicación.

A su vez estos otros sectores realizan investigaciones para adoptar su tecnología a las sustancias alternativas, de forma que sus productos ofrezcan las mismas prestaciones que con los CFC a suprimir.

Asimismo se puso de manifiesto la dificultad de sustitución en algunos sectores como el de alta tecnología electrónica, extinción de incendios y, en menor grado, el sector de espumas, los cuales pueden requerir un período más largo de adaptación superior al inevitable de los estudios toxicológicos y medioambientales. A pesar de ello se espera poder eliminar sus dificultades antes de finales de siglo.

Los representantes políticos presentes en la Conferencia manifestamos nuestra preocupación y reconocimos la gravedad del problema. Para su solución expresamos el compromiso de acentuar los esfuerzos para conseguir una reducción de la dependencia de los CFC superior a la prevista en el Protocolo de Montreal, que, como recordarán SS. SS., establecía una reducción en el horizonte de 1998 del 50 por ciento de la producción y consumo de estas sustancias.

Así, veinte países nuevos expresaron su intención de firmar o ratificar en breve plazo este Protocolo, y doce se comprometieron a considerar su futura adhesión al mismo. Sin embargo, debo señalar a SS. SS. que se apreciaron dos posturas claramente diferenciadas. Por una parte, los países industrializados, cuya intención es tomar medidas para reforzar el Protocolo de Montreal y llegar, mediante acuerdos con su industria, a disposiciones reguladoras o de estímulo a la innovación técnica para la sustitución total de los CFC. Por otra, los países en vías de desarrollo cuyo esfuerzo económico para poner en marcha una industria basada en la fabricación y empleo de estos productos puede verse seriamente dañado si por parte de los países desarrollados no se les proporciona la solución a este problema.

En este sentido, prácticamente todos ellos —creo recordar que con un particular énfasis la República Popular China—, pidieron una ayuda económica y tecnológica para afrontar la necesaria reconversión en estos sectores industriales. Asimismo, plantearon la necesidad de que, si tiene lugar una reforma del Protocolo de Montreal, sea tenida en cuenta su situación a la hora de aplicar nuevas restricciones.

Algunos países manifestaron su inquietud por el pro-

blema del calentamiento global de la atmósfera, considerándolo incluso más grave que la degradación de la capa de ozono. Estos países explicaron su vulnerabilidad frente a un aumento del nivel del mar y de la violencia de las tormentas tropicales.

Como conclusión puede decirse que hubo un consenso general en la necesidad de una acción conjunta para evitar la degradación de la capa de ozono y lograr su recuperación.

Entre las acciones a emprender se encuentran la revisión y el refuerzo de las medidas previstas en el Protocolo de Montreal y el establecimiento de unas vías de ayuda a los países en desarrollo.

Como SS. SS. saben, con anterioridad a la Conferencia, en la reunión del Consejo de Ministros de medio ambiente de la Comunidad Económica Europea, celebrada el 2 de marzo bajo la Presidencia española, España propuso la adopción de un acuerdo común sobre los clorofluorocarbonos o CFC, concretando en los siguientes aspectos. Celebración de reuniones en los próximos meses, en el marco del Protocolo de Montreal, que propugnaba esa reducción aludida del 50 por ciento, que conducirá a la elaboración de las líneas directrices para la rápida revisión del Protocolo. Se pone de manifiesto en dicho acuerdo común la necesidad, tanto de la Comunidad Económica Europea como a nivel global, de reducir lo antes posible, y al menos un 85 por ciento, el nivel actual de producción y consumo de CFC con vistas a su eliminación total hacia finales de siglo. Esto en concordancia con las propuestas de la comunidad científica respecto del grado deseable de reducción de ese 85 por ciento.

Los Estados miembros se comprometieron a tomar las medidas necesarias para permitir una rápida difusión de los productos, equipos o procedimientos de sustitución que no impliquen riesgos para el hombre ni para el medio ambiente. En desarrollo de este acuerdo España va a actuar en las siguientes líneas: Continuar las negociaciones con los sectores productores de CFC, ya iniciadas, con vistas a articular la reducción. Establecer medidas normativas que regulen tanto la producción como el consumo de los productos que contienen CFC para su sustitución por otros inocuos, así como la adopción de normas para reducir las emisiones de CFC y favorecer la recuperación de los mismos. Diseño y realización de una campaña que incida sobre el consumo de productos que no contengan compuestos dañinos para la capa de ozono. La producción de los CFC controlados en España en 1986 se cifra en 34.900 toneladas, siendo su aplicación o distribución comercial interna de 20.000 toneladas; el resto se destina a la exportación. Estos productos van destinados a cuatro sectores básicos: aerosoles, refrigeración, espumas flexibles y rígidas y disolventes para electrónica de precisión y limpieza en seco. Cada uno de estos sectores tiene perspectivas distintas en cuanto a la reducción del consumo de CFC.

En concreto, el sector de aerosoles puede lograr una sustitución rápida del CFC como agente propelente por otros agentes basados en hidrocarburos dimetiléter aire o CO₂ comprimido. Un reciente acuerdo suscrito entre la

Federación Europea de Aerosoles y la Comisión de las Comunidades Europeas prevé una reducción del empleo de CFC en su ámbito industrial de un 90 por ciento en 1990. El 10 por ciento restante se reserva para aerosoles de aplicación en medicina, hasta que se disponga de alternativas de probada ausencia de toxicidad. Dado que el actual consumo de CFC en este sector es del 55 por ciento en relación con el consumo global, el próximo año se conseguirá una reducción del 50 por ciento del consumo de CFC en España.

El sector de refrigeración, frío doméstico industrial y comercial y aire acondicionado, prevé unas reducciones en el empleo de los CFC controlados del ciento por ciento mediante sustitución por otras sustancias refrigerantes, como el R22, el R152R, el R123, R124, R125, R134A. Sin embargo, esta sustitución no puede ser inmediata y está a expensas de los resultados de investigaciones sobre inflamabilidad, toxicidad o efectos medioambientales, así como las relativas al desarrollo de nuevos compresores y otros elementos empleados en los circuitos de refrigeración. En España la incidencia del consumo en este sector representa un 18 por ciento del total. Por tanto, puede esperarse la sustitución total de estos productos en un plazo de tiempo de tres o cuatro años.

El sector de espumas es también capaz de eliminar la dependencia de los CFC en un plazo relativamente breve. Con ello se logrará una disminución del consumo de un 19 por ciento. Al contrario de estos sectores en los que una sustitución es técnicamente posible, el sector de electrónica de precisión no dispone hoy de productos alternativos claramente definidos. Este sector en la actualidad contribuye con un 3,5 por ciento al consumo de CFC en España. Dado que las perspectivas son conseguir productos alternativos hacia 1995-1996, será posible eliminar también este sector dentro de los usuarios de CFC antes de finales de siglo.

Las exportaciones de CFC desde España han sido las siguientes. El año 1986, 14.700 toneladas, es decir, el 42 por ciento de la producción. Esta exportación se realiza a países europeos, Sudamérica, África y Asia. Como la mayoría de estos países forman parte del Protocolo de Montreal, reducirán, por consiguiente, la importación y consumo de estos productos, y teniendo en cuenta la recomendación del Protocolo de no exportar a países no signatarios, la reducción de la exportación incidirá de forma importante en una reducción de la producción.

Por otra parte, y con el fin de evitar emisiones innecesarias de CFC y halones a la atmósfera, así como crear la obligación de limitarlas, es preciso elaborar una serie de disposiciones normativas y de planes de gestión. Estas disposiciones contemplarán aspectos como el etiquetado obligatorio de los envases de aerosol que contengan CFC, sin impedir aquéllos que informen al consumidor de la ausencia de este gas como propelente.

Instalación de sistemas de recuperación y reciclado en todos los procesos que impliquen emisión a la atmósfera. Por ejemplo, fabricación de espumas flexibles, limpieza de componentes electrónicos o procedimientos de prueba y mantenimiento de circuitos refrigeradores. En este úl-

timo caso deberá preverse la utilización de otros gases que no afecten a la capa de ozono.

Puesta a punto de un sistema que permita la extracción segura del líquido refrigerante en aparatos en desuso. Información al público para que éste adquiera conciencia del problema y evite prácticas que supongan la emisión a la atmósfera de estos gases. Prohibición del empleo de espumas rígidas fabricadas con CFC en aplicaciones no esenciales, como embalajes, envases, automóviles, deportes, etcétera...

Por último, es necesario destacar que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, a través de la Dirección General de Medio Ambiente, ha firmado recientemente con el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial Esteban Terradas, un convenio-marco de cooperación para el desarrollo conjunto de acciones de investigación encaminadas a detectar y prevenir los efectos de la contaminación sobre el ozono atmosférico. Este convenio se ha firmado en cumplimiento de la obligación que impone el Convenio de Viena de iniciar investigaciones en este campo. Los objetivos concretos del convenio-marco son, entre otros, elaborar un programa que permita la puesta en servicio de una red nacional de observatorios para la vigilancia continua del ozono estratosférico, desarrollar la instrumentación para la medida del contenido estratosférico del óxido de nitrógeno y compuestos clorados y realizar estudios de laboratorio que faciliten la comprensión de los mecanismos químicos que perturban el equilibrio de la capa de ozono. Ello, como es natural, sin perjuicio de las investigaciones que viene desarrollando el sector privado industrial o de aquellas que están incluidas en los programas conjuntos del Ministerio de Industria o de la Secretaría de Estado de Ciencia e Investigación, si es que he denominado bien a dicha Secretaría.

Para terminar esta escueta explicación, aunque creo que suficientemente precisa, me queda mencionarles que la Comunidad, como consecuencia del acuerdo político alcanzado en el Consejo de Ministros celebrado el pasado mes de marzo, deberá próximamente debatir los correspondientes proyectos de directiva que la Comisión ha de tramitar ante el Consejo de Ministros para la aplicación de ese acuerdo alcanzado y, por tanto, en el ámbito de la Comunidad se dispondrá, en un período razonable, de las oportunas propuestas para su posterior debate y aprobación en los Consejos de Ministros de medio ambiente.

Quiero destacar que a pesar de que la Conferencia de Londres fue una iniciativa interesante e importante que, sin duda, contribuyó a concienciar a toda la comunidad internacional, es la Comunidad Europea la primera colectividad internacional —si me permiten la expresión para denominar así a la Comunidad Europea— que ha adoptado disposiciones y acuerdos taxativos en orden a reducir la producción y consumo de CFC y a establecer una estrategia para revisar el contenido del Protocolo de Montreal. Concretamente en los próximos días se celebrará en Helsinki la conferencia de las partes signatarias del Protocolo de Montreal. No creo que en esta primera comparecencia de todas las partes sea posible, articular acuerdos, pero sin duda en esta conferencia de Helsinki en los

próximos días se pondrán ya las bases para lo que la Comunidad desea constituya un refuerzo del protocolo y sobrepasar en consecuencia los objetivos de reducción del 50 por ciento en la producción y consumo hasta el 85 por ciento en el mismo período temporal establecido en el Protocolo con vistas a la eliminación total.

De manera que creo que en el ámbito comunitario se ha adoptado una posición extraordinariamente importante. Es la primera decisión formal y rigurosa adoptada en esta materia. Hay una creciente conciencia de la comunidad internacional que se ha traducido en esta Conferencia de Londres. Esta cuestión se ha abordado también en la Conferencia de La Haya dentro de los problemas globales de la contaminación atmosférica y sin duda va a seguir siendo objeto de más iniciativas de la comunidad internacional.

Se puede pensar que no sólo en el ámbito europeo, donde las cosas están ya claramente decididas, sino en el ámbito de la comunidad internacional o mundial, se han logrado unos avances que son bastante esperanzadores con vistas a lograr la eliminación de este problema aparecido con estos productos, los CFC, cuyas aplicaciones industriales son tan extraordinariamente polivalentes y eficaces, pero que también traducen su eficacia en un perjuicio claro para la capa de ozono y para la atmósfera en general.

Muchas gracias.

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

Vamos a dar la palabra, en primer lugar, en nombre del Grupo solicitante de la comparecencia, Minoría Catalana, al señor Recoder por tiempo de diez minutos.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Muchas gracias, señor Presidente.

Quiero agradecer, en primer lugar, al señor Ministro su comparecencia ante esta Comisión y su información completa, pero también rápida, y por ello deberá disculparme si soy reiterativo en alguna de las preguntas que le haga, porque realmente por la velocidad de su exposición no me ha dado tiempo a tomar las notas que hubiera deseado y a clarificar todos los temas que han sido expuestos.

El motivo de la solicitud por parte de nuestro Grupo de esta comparecencia obedece a lo que nos parece la naciente sensibilidad en España sobre todos los temas que afectan a la protección de la capa de ozono. Eso se concreta en dos reuniones internacionales que han sido noticia de prensa en los últimos tiempos. En primer lugar, el Consejo de Ministros comunitario del 2 de marzo, que usted presidió, y, en segundo lugar, la Conferencia de Londres, bajo el tema «salvemos la capa de ozono», también de principios del mes de marzo. Estas dos reuniones internacionales ocuparon amplias páginas en los medios de comunicación haciéndose eco de una sensibilidad creciente en toda Europa y también en nuestro país.

En ambas reuniones se propusieron y estudiaron una serie de medidas para proteger la capa de ozono y pudi-

mos constatar con sorpresa y satisfacción que a la capa de ozono le habían salido, como tituló algún medio de comunicación, inesperados defensores, entre ellos el Gobierno español, que hasta la fecha, a nuestro entender, no se había destacado precisamente por su sensibilidad respecto al tema, como sucede con otros aspectos medioambientales sobre los que hemos tenido ocasión de discutir en esta Cámara y concretamente en esta Comisión otras veces.

Yo querría hacer un rápido repaso de las principales iniciativas internacionales que han tendido a defender la capa de ozono, y creo que la actuación del Gobierno español es bastante ilustrativa respecto a esa sensibilidad inexistente en principio y naciente y creciente en este momento.

La primera iniciativa internacional importante sobre la protección de la capa de ozono fue la convención de Viena para la protección de dicha capa, que tuvo lugar en mayo de 1985 y que fue firmada inicialmente por 27 Estados, pero ratificada solamente por 5 inicialmente, entre los cuales no estaba España. España lo ratifica a mediados de 1988, y también es de destacar que la postura española en Viena fue, juntamente con Gran Bretaña, la de intentar retrasar la aplicación del convenio.

Posteriormente, en desarrollo del Convenio de Viena, se discute y firma el Protocolo de Montreal relativo a las sustancias agotadoras de la capa de ozono. Esta reunión tuvo lugar en septiembre de 1987 y en dicho protocolo se adoptaban una serie de medidas concretas, ya que en desarrollo del protocolo prevetan, como usted ha dicho, la reducción del 50 por ciento de la producción y el consumo con el horizonte de 1999. También dicho protocolo fue ratificado por España a mediados de 1988.

La conferencia sobre la capa de ozono, que se celebró en Ginebra en diciembre de 1986, reunió a más de 40 países, entre ellos todos los de la Comunidad Económica Europea, de la OCDE, y 79 organizaciones no gubernamentales vinculadas a la protección del medio ambiente, las cuales solicitaron que se adoptaran de forma inmediata medidas limitadoras de la producción de clorofluorocarbonos. Un aspecto a destacar de dicha conferencia fue la manifestación reiterada de las ONG en el sentido de que había una serie de países dentro de la CEE que estaban dispuestos a ir más lejos en la protección de la capa de lo que se había aprobado inicialmente en el Convenio de Viena. Sin duda dentro de esos países que estaban dispuestos a ir más lejos no estaba el Estado español.

un protocolo del Parlamento Europeo de mayo de 1988 expresaba la preocupación del mismo por la no ratificación por parte de España, Portugal e Irlanda del de Montreal. En el mismo sentido el Consejo de Ministros de medio ambiente de la comunidad Económica Europea, que se reunió en Luxemburgo el 17 de junio de 1988, solicitó que España, Portugal e Irlanda firmaron lo más pronto posible el Protocolo de Montreal.

Terminando ya con este repaso de nuestra actuación internacional, es de destacar también que en el Consejo de Ministros de medio ambiente, que tuvo lugar bajo la presidencia griega, España manifestó que la propuesta de re-

ducir la producción de CFC en un 85 por ciento era demasiado drástica. Luego sorprendentemente y lo repito, con mucha satisfacción por nuestra parte, en el Consejo de Ministros del medio ambiente, bajo presidencia española, del pasado 2 de marzo, los 12 se comprometen a reducir antes de 1998 la producción de CFC en un 85 por ciento a propuesta de España, concretamente a sugerencia de nuestro Ministro de Obras Públicas.

Leí en la prensa que el motivo para ese cambio de actitud por parte de España —no sé si lo decía usted o lo decía el Director General de Medio Ambiente— era que en los últimos meses se han confirmado las sospechas de los científicos. Ese parece ser que ha sido el motivo teórico del cambio de actitud de España que, repito, no satisface.

En este sentido querría saber si además del convenio que nos ha citado el Ministro entre, creo que era, la Dirección General de Medio Ambiente y un Instituto, del que no recuerdo el nombre, para la investigación sobre el deterioro de dicha capa, ha habido alguna otra iniciativa española o ha colaborado España en alguna otra iniciativa a nivel internacional para determinar cuál es el grado de deterioro de la capa. Concretamente, querría saber si España está colaborando con las actividades que están desarrollando diversos países en la Antártida para estudiar los efectos de los clorofluorocarbonos en la capa de ozono que cubre la Antártida.

Usted ha citado una serie de medidas a adoptar por España. No nos ha fijado, en la mayoría de ellas, en las medidas concretas, no en los objetivos de reducción de producción y consumo, un norte en el tiempo. Tengo aquí un recorte de prensa del pasado 8 de marzo cuyo titular es: España tendrá en junio una norma para no dañar el ozono, clausurada la Conferencia de Londres.

Querría saber si eso es cierto o, en cualquier caso, cuál es la fecha aproximada en que el Gobierno español prevé que va a tener lista dicha normativa.

En otro orden de cosas, en España hay tres empresas multinacionales que producen clorofluorocarbonos, concretamente una de ellas con capital francés y factoría en Zaramillo (Vizcaya) Atochem España S.A.; otra, Kali-Chemie Ibérica, S.A. con factoría en Torrelavega, y la tercera es Hoeschst Ibérica, Sociedad Anónima con factoría en Tarragona. Las dos últimas tienen capital alemán. No sé si el señor Ministro tendrá este dato para poder responder, pero, si fuera cierto, indica nuestra dejadez en el tema que nos ocupa hoy. La empresa Hoeschst Ibérica, según mis datos, llegó a un acuerdo con el Gobierno de la República Federal Alemana ya hace algunos años para suprimir la fabricación de clorofluorocarbonos en su territorio, mientras los continúa fabricando con toda normalidad en su planta de Tarragona. No sé si el señor Ministro me puede confirmar ese dato.

Parece ser que estas tres empresas tienen a punto algunos productos alternativos a los CFC, que están pasando los últimos controles de toxicidad, y que las tres empresas han asumido el compromiso de reducir drásticamente su producción. Querría saber también si eso es así. El señor Ministro nos decía que, en la actualidad española,

estaba previsto continuar las negociaciones con productores. La prensa mencionaba la posibilidad de que existiera ya el compromiso entre el Gobierno y estas tres empresas para que redujeran drásticamente su producción en España. Querría saber, si el señor Ministro pudiera contestarme, si ese dato es cierto.

Respecto a las medidas que el señor Ministro ha citado, concretadas en los tres ámbitos principales de aplicación industrial de los CFC, concretamente los aerosoles, espumas y refrigeración, me ha parecido entender —y también querría que me lo confirmara el señor Ministro— que en el ámbito de los aerosoles se preveía la reducción de la producción y el consumo en un 90 por ciento para 1990, limitándose el 10 por ciento restante a la industria farmacéutica.

En cuanto al ámbito del frío industrial, fijaba un norte el señor Ministro de tres o cuatro años para la sustitución definitiva del uso del CFC-12, en este caso, por el CFC-22, que es un componente que no está incluido en el anexo primero del Protocolo de Montreal. Quería saber si mis datos son correctos.

En el aspecto del frío doméstico, parece ser que las posibilidades de cambio del CFC-22 por el CFC-12 están en este momento en fase de estudio. Entre tanto, la única posibilidad para evitar emisiones de CFC-12 sería organizar un sistema de recogida de aparatos inservibles y, a través de este sistema, poder vaciar los circuitos bajo control. Para ello, habría que organizar desde la Administración pública algún sistema de recogida. También querría saber si, dentro del paquete de medidas que tiene previsto adoptar el Gobierno, si piensa tomar alguna de este tipo en España.

Por último, refiriéndome ya a la Conferencia de Londres, a la que asistieron, como ha dicho el señor Ministro, representantes de 123 Estados y que, al menos por lo que hemos podido leer en la prensa, no finalizó con ningún acuerdo trascendente, querría destacar la petición que formularon los delegados de la República Popular China y de la India —el señor Ministro distinguía la actitud de dos bloques, uno de ellos era el de los países en vías de desarrollo— de que se creara una fundación internacional para la protección de la capa de ozono, con objeto de ayudar a los países en vías de desarrollo a realizar la necesaria reconversión. Esta propuesta no se aprobó. Yo no sé cuál fue, y cuál es, la postura del Gobierno español sobre esa cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Comprendo que mantener una información extraordinariamente prolija con los Grupos Parlamentarios en temas que están en permanente sucesión de convocatorias y debates es difícil y ello puede producir unas opiniones que no son del todo fundadas. También comprendo que la escueta referencia de prensa, de agencias internacionales, muchas veces sin recoger suficientemente los matices, puede dar lugar a este tipo de

opiniones, sin que por ello haya que pensar en ningún tipo de valoración. Las referencias de una conferencia de tres días no es posible plasmarlas en un titular o en unos breves comentarios. Eso puede dar lugar, quizá, a algunos malentendidos de matiz que ha expresado S. S.

Usted manifiesta que de repente le han salido inesperados defensores al ozono. Señoría, los inesperados defensores son toda la comunidad internacional. Esta es una cuestión que ha aparecido en estos términos de debate político mundial prácticamente hace dos años. Su señoría dice que España es uno de esos inesperados defensores del ozono. Estados Unidos, que practica una política medioambiental con un impresionante soporte tecnológico, como corresponde a su condición de potencia mundial, se ha sumado a las medidas de protección del ozono con posterioridad a España. No sé, por tanto, a qué responde el leve toque irónico que he apreciado en sus palabras sobre la supuesta e inesperada reacción defensiva del Gobierno español del ozono. Estados Unidos ha tenido que esperar a la Conferencia de Londres para anunciar que se suma a la propuesta española hecha en la Comunidad Europea, y así otros muchos países. Por tanto, creo sinceramente que no es justo dar ese tono irónico a la posición española.

Si S. S. se basa en afirmaciones como que alguien en el Parlamento Europeo —no hay que confundir a un Diputado del Parlamento Europeo con el Parlamento Europeo— ha solicitado que España firme, como si hubiera una cierta reticencia por parte de España, les quiero recordar que España firmó el Protocolo en el mismo acto en que se aprobó en Montreal, en septiembre de 1987. O sea, que no tenía que esperar España. España firmó en esa comparecencia intencional, a la que acudió con la adecuada representación. Su señoría ha mencionado la ratificación en el año 1988, como un supuesto retraso. No es cierto que haya habido un retraso. España firma en Montreal e inicia la tramitación parlamentaria para la ratificación por las Cortes. Eso, como cualquier proyecto de ley, tiene un período de tramitación de seis o de nueve meses, pero el Gobierno, en el mismo momento en que se plantea el Protocolo de Montreal, lo firma y acuerda su remisión al Parlamento. Que por la tramitación parlamentaria se empleen nueve o diez meses, no debe extrañar a S. S. Pasa con todos los tratados internacionales que requieren la aprobación parlamentaria. Además, en el caso de este Protocolo se produjo un problema de literatura jurídica porque no se correspondía la traducción al español con los textos originales en uno de los dos idiomas, inglés y francés, en que se suscribió el Tratado. En consecuencia, hubo que solventar la diferente traducción que respecto al francés o el inglés tenía el Tratado a ratificar, lo que supuso ciertamente una mayor complicación en el trámite parlamentario, como S. S. sin duda conoce.

Por tanto, no hay motivo para ver con reticencia la posición española. Su señoría manifiesta que en la Presidencia griega ya se estuvo en condiciones de debatir esto. Señoría, en la presidencia griega y con independencia de la referencia, mejor o peor hecha por las autoridades españolas a la hora de resumir en los pasillos ante algunos pe-

riodistas sus posiciones, lo cierto es que hubo razones muy fundadas para que no prosperase esa propuesta.

Primero, porque la propuesta se produce cuando todavía no ha entrado en vigor el Protocolo de Montreal. Su señoría convendrá conmigo en que difícilmente se puede plantear el objetivo de revisar el Protocolo de Montreal cuando no ha entrado en vigor para los países firmantes. Razón formal de bastante peso para que la Comunidad no pueda plantearse este debate en el momento en el que inicialmente lo hizo. Y, ciertamente, había estudios, cuyas conclusiones se encontraban pendientes en aquel momento, para verificar si había que hablar de una reducción total o de un 85 por ciento, como parecía apuntar la comunidad científica, razón que me parece de bastante peso para tomar las decisiones cuando se dispone de todos los elementos de juicio.

Su señoría, para terminar, cree que hay algunos países que se han anticipado al tomar medidas. Salvo las relativas a la publicidad de los CFC en los aerosoles, recomendando al público tácitamente que no consuma esos aerosoles por contener CFC, al exigir que conste en las etiquetas si un producto tiene CFC o no, salvo esas medidas que ciertamente se han tomado en algunos países comunitarios —pocos— antes de todos estos debates comunitarios, la verdad es que ningún país puede asegurar la reducción de la producción y el consumo de los CFC en términos globales sin conocer la aplicabilidad de productos sustitutivos, ni España ni la República Federal ni ningún país. Porque la supresión de la producción y el consumo está directamente relacionada con la aparición de los productos alternativos, y en la medida en que se van conociendo esos productos alternativos o van estando al alcance de los países, es cuando efectivamente se puede producir la iniciativa de reducir la producción y el consumo. Por tanto, creo que España ha actuado con un extraordinario rigor y en el momento oportuno y que deberíamos ver como un hecho muy positivo que sea una iniciativa española precisamente la que ha conseguido el primer acuerdo dentro de la comunidad internacional en materia de ozono. No debe S. S. ver con este tono de ironía que me ha parecido apreciar en usted la posición española sobre el ozono. Más bien debería verla con otra orientación, porque España ha sido la que ha protagonizado una iniciativa en la Comunidad Europea, esa es la verdad.

¿Qué resultados ha producido la Conferencia de Londres? La de Londres es una conferencia para sensibilizar; por tanto, es una conferencia a iniciativa de Gran Bretaña, también otro inesperado defensor del ozono —como si eso fuera malo—, pero con la intención de crear una conciencia colectiva. La Conferencia de Londres no reúne, bajo un organismo capaz de articular propuestas que vinculen jurídicamente a los países, a las distintas representaciones; la Conferencia de Londres ha servido para tratar de ir avanzando en un acuerdo en la comunidad internacional. Donde deben producirse los acuerdos y las resoluciones, donde hay que buscar la eficacia ya plasmada en documentos vinculantes es en la reunión de las partes contratantes del Protocolo de Montreal. Ahí es donde los países tienen que llevar a la práctica la actitud que tra-

tan de buscar en estas conferencias, como la de Londres o cualquier otra que se pueda convocar.

Sobre las demás convenciones, debo decirle a S. S. que se han ratificado en fechas previas o coetáneas a la de muchos países de la Comunidad Europea. Ahí incluyo todas las convenciones relativas a la contaminación atmosférica. No es cierto que España haya tenido una situación diferenciada en cuanto a sus plazos de aceptación de estos compromisos internacionales; no es verdad. España no tiene que arrepentirse de nada en esta materia, aunque es verdad que cada país tiene sus propios trámites de ratificación y, lógicamente, los calendarios no son siempre coincidentes. Pero sustancialmente en el ámbito de la Comunidad, sí; y en lo que se refiere a España, así lo afirmo.

Los contactos con el sector de producción se vienen realizando desde hace algunos meses, porque estas normas no pueden aprobarse sin contar con el sector de producción, como pueden SS. SS, imaginarse. No basta con plasmar en el Boletín Oficial objetivo, hay que haber logrado articular mecanismos adecuados. Por ejemplo, la recogida de sistemas de refrigeración. Me he referido a ella tácticamente al hablar de la recogida y reciclado. Pero un sistema de recogida de frigoríficos usados para absorber de los circuitos el gas, un sistema de recuperación de vehículos que dispongan de aire acondicionado, vehículos dados de baja o abandonados a veces, o un sistema para recuperar la producción de frío requiere la concurrencia del sector privado, del sector productor, no sé si del de los gases o del de los productos que utilizan el CFC como una aplicación más. Esta es una labor compleja que requiere la participación de las factorías de producción de electrodomésticos de esta clase, fabricantes de automóviles, vendedores, etcétera. Estamos manteniendo esos contactos precisamente para asegurar un buen sistema de recogida y evitar que a la interperie se degraden estos sistemas y se produzca la emisión a la atmósfera de los circuitos cerrados.

En consecuencia, estamos haciendo exactamente todo lo previsto en el ámbito de la Comunidad y creo que llegaremos a buen puerto. ¿Cuándo? Yo deseo que para el verano las normas más básicas y más al alcance de los países comunitarios puedan estar ya aprobadas. Por tanto, confío que en torno al verano —no sé si antes o después— podamos disponer ya de acuerdos y de normas en esta materia de corrección de aquellos usos que son más fácilmente sustituibles.

Respecto a la posición de España sobre la problemática de los países en vías de desarrollo, ha quedado ya plasmada, primero por orden cronológico y no de importancia en la propuesta de la Presidencia española que incluía estos aspectos que, al final, no se recogieron totalmente en la declaración acordada por el Consejo de Ministros. Por tanto, la propuesta española ya se inclinó por sugerir este tipo de iniciativas. En segundo lugar, siguiendo el orden temporal, en la Conferencia de Londres, en la que tuve ocasión de plasmar con absoluta claridad que España era favorable a estudiar mecanismos que favorezcan la disposición de tecnologías alternativas a los países en vías de desarrollo, y ello porque no va a ser fácil conse-

guir que dejen de producir frigoríficos en muchos países en vías de desarrollo si no disponen de técnicas alternativas y a precios asequibles. Fue la expresión que usé. En tercer lugar, por orden cronológico, el propio Presidente del Gobierno español, que en la Conferencia de La Haya ha defendido también el criterio de tener en cuenta la problemática de los países en vías de desarrollo a la hora de articular políticas de prevención de la contaminación atmosférica.

Salvando esas lagunas informativas, que es inevitable que se produzcan, debo señalar que España ha tenido un comportamiento en esta materia absolutamente correcto, ha tomado una iniciativa secundada por la Comunidad Europea y asumida por algunos importantísimos países de la comunidad internacional y ha hecho las cosas en el momento en que cabía formularlas, que es una vez entró en vigor el Protocolo de Montreal, a partir del 1 de enero de 1989.

Creo que estamos en el buen camino. Lógicamente tendremos que ir introduciendo muchas cosas en esta dinámica, conforme vayan produciéndose acontecimientos, descubrimientos y acuerdos, pero creo que estamos en una actitud avanzada, con todos los países que están a la cabeza en la lucha para la protección del ozono, y ello debe ser un motivo de satisfacción.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo, por el Grupo parlamentario del CDS.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Gracias, señor Ministro por su comparecencia.

Señor Ministro, las explicaciones que ha dado sobre la posición española para la protección de la capa de ozono no son satisfactorias para mi Grupo. Me gustaría que usted explicara algunas cuestiones que quedan en las bambalinas de todas estas conferencias, sobre todo en la Conferencia de Londres. No debe olvidarse, precisando una cuestión que S. S. ha dicho, que Estados Unidos sí tomó medidas ya en el año 1976 a raíz de una campaña de un Senador de Oregón que manifestó el grave peligro que suponían los CFC en un Estado que tenía trece millones de hectáreas de arbolado y además no tenía ninguna industria contaminante. Esto llamó la atención a la Administración Carter que en 1976, sacó una disposición por la cual se prohibía la producción de aerosoles que contuvieran como propelente el CFC. Es decir, esto es muy antiguo ya.

Posteriormente, hubo otros países, los que forman el llamado grupo de Otawa, que se desvincularon de ese famoso convenio de contaminación transfronteriza, que España ratificó en penúltimo lugar con Gran Bretaña en el año 1984, y también los países escandinavos, especialmente los daneses, que son países particularmente preocupados por esta cuestión.

Desde este punto de vista, en este Congreso de los Diputados, el 20 de diciembre de 1988, es decir, hace muy pocos meses, hubo una proposición de ley del Grupo que represento y que yo defendí personalmente, en la que solicitaba del Congreso que se tomara en consideración, se

entrara a debate y discusión posteriormente en la Comisión que procediera, una norma para que España, por lo menos, al igual que habían hecho otros países también, como en el caso de Italia, y al igual que habían anunciado los Países Bajos, Alemania y Gran Bretaña, eliminara su producción de CFC de forma progresiva. Nosotros establecíamos, a diferencia de Italia que era para 1990, el año 1991. Dicha proposición de ley no fue considerada exclusivamente por el Grupo socialista y fue apoyada por los restantes grupos. Los argumentos los tiene S. S. en el «Diario de Sesiones», pero de forma resumida se decía: vísteme despacio que tengo prisa, porque el Protocolo de Montreal es clarísimo, e insitamos nosotros en que había ya datos científicos, sobre todo en la Conferencia de La Haya que usted ha citado ahora mismo en su comparecencia, datos alarmantes, que España tenía suficientes problemas de terremoto climático, de terremoto hidráulico y además tenía un sector turístico que proteger y que convenía que tomara medidas inmediatas. Pero se nos dijo que ésa era una cuestión que quedaba todavía al «vísteme despacio que tengo prisa», que era el lema que presidía la política medioambiental del Gobierno Español.

Por tanto, S. S. debe esforzarse en darnos una explicación sobre qué ha pasado en tan pocas semanas para que de pronto España tomara esa resolución, que es loable.

Quisiera, sobre todo, que nos explicara (porque puede que esté en el fondo de la cuestión y S. S. haya entendido que no era conveniente y que sería mucho más ilustrativo que toda una cronología de conferencias) qué guerra industrial hay en estos momentos con los CFC. Evidentemente, hay una preocupación mundial con el ozono. En Inglaterra, que nunca se caracterizan sus gobiernos por preocuparse por el medio ambiente, pero sí tienen asociaciones poderosísimas de carácter medioambiental, se produce un cambio de registro brusco que S. S. habrá observado en sus múltiples viajes por la Comunidad Europea. Parece que hay una cuestión básica, y es que las medidas Carter de 1976 hacen que la industria americana busque sustitutos para la no utilización del CFC; se producen lo que llaman la venganza de la industria química americana sobre los países productores del CFC en la Comunidad Europea. No olvidemos que el 66 por ciento de toda la producción mundial total del CFC corresponde a la Comunidad Europea. Es evidente que hay una guerra industrial de grueso calibre, en la que presiona Estados Unidos y en la que encuentra un aliado dentro de la Comunidad Europea que es Dinamarca, que rompe la unidad que hasta ese momento había tenido la Comunidad Europea en defender intereses industriales y no medioambientales. De ahí nace no sólo el Protocolo de Montreal, sino al día siguiente de la firma de éste la llamada de los países escandinavos y del grupo de Ottawa diciendo que esto es absolutamente insuficiente.

Yo creo que esa cuestión de la guerra económica tendería que ser aclarada, porque se produce en cascada; es decir, estados Unidos presiona a la Comunidad Europea diciéndole: si yo me he molestado en adaptarme antes,

ahora te toca a ti, aunque yo saldré beneficiado de esa guerra. Por supuesto, en esa guerra entran terceros países en liza, que son los países del Tercer Mundo, que dicen a la Comunidad Europea y a Estados Unidos: qué culpa tengo yo, que he sido el menos contaminante, y ahora voy a pagar todas las consecuencias y me vais a tener que vender los nuevos sustitutos.

Esa cuestión económica nos interesa mucho que usted nos explique, porque la habrá detectado allí, la habrá observado y está en el fondo de la cuestión de este problema, sin perjuicio de que haya que resolver primero una preocupación medioambiental por restaurar la capa de ozono a su estado primitivo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Ministro, es la primera vez después de oír su escueta, pero densa explicación, que mi Grupo le ve realmente sensibilizado con el tema de la destrucción de la capa de ozono, porque también es obvio que por parte de nuestro Grupo ha habido bastantes iniciativas en esta Cámara desde hace bastante tiempo. Lo digo por supuesto, sin ironía, pero también coincido con lo que han expuesto otros portavoces de otros grupos parlamentarios en esta sesión. Esta sensibilidad suya, que ya hoy es patente, por supuesto nos alegra, pero yo creo que convenía aprovechar la ocasión para hacer un poco de historia de lo que ha venido ocurriendo. El tema tiene una historia densa y ha pasado mucho tiempo desde el año 1974 cuando se dio la voz de alarma. La dieron justamente unos norteamericanos, los señores Molina y Raula, y ya ha llovido desde entonces.

También es conocido que empezó el tema a preocupar seriamente a nivel mundial en la década de los setenta. Fue entonces cuando, a raíz de esta preocupación, se puso en marcha la petición para que el programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente llevara adelante un plan mundial de acción para efectuar investigaciones con asistencia del Comité coordinador de la capa de ozono, el CCCO. Ante esta inquietud mundial empezaron a conocerse los datos obtenidos mediante satélite en la Antártida, registrados de forma sucesiva hace ya mucho tiempo, desde el año 1979 hasta el año 1984, donde confirmaban que de acuerdo con las observaciones de los sistemas terrestres se estaba produciendo, año tras año, la disminución inquietante de la capa de ozono durante cada primavera antártica. Ya se anunció entonces que la capa con menos de 200 unidades, haciendo un estudio comparativo entre 1979 y 1984, en 1979 era imperceptible y en 1984 ya era notable. Lo mismo ocurrió con la capa de 200 a 250 unidades Dobson. Posteriormente, en esta historia que creo que es oportuno recordar, fue el Gobierno canadiense el que subvencionó a sus investigadores para que estudiaran también qué estaba ocurriendo con el Polo Norte, y además recientemente se nos da la noticia de que allí también empieza el tema a ser preocupante.

Quien no estuvo ajeno a esta inquietud, por supuesto, fue el Parlamento Europeo, y de todos es conocido que ya en el año 1988 fue consciente de que la Comunidad Eco-

nómica Europea era una de las más afectadas, puesto que se destacó que tenía una particular responsabilidad en el ámbito que estamos analizando, ya que estaba contrastado que era el primer productor y primer exportador de clorofluorcarbono. Todo esto motivó que el propio Parlamento Europeo aprobase la resolución, que creo que el señor Ministro conoce, que dictaminó que se procediera cuanto antes a la ratificación de los Estados miembros que aún no habían suscrito el Convenio de Viena ni el Protocolo de Montreal, sobre todo en dos aspectos que eran importantes. Uno era recomendación de la prohibición de la utilización de los clorofluorcarbonos como gases propulsores de aerosoles y la obligación de utilizar sistemas cerrados y recuperar los CFC en los agentes refrigerantes y en los disolventes. En esto estamos y de pronto, a mediados de febrero de este año, nos llegan noticias de que el responsable español de medio ambiente se ha visto obligado a proponer una resolución que rechazaba tres meses antes. Esta resolución, ya se ha repetido aquí esta mañana, consistía en proponer la reducción de un 85 por ciento en la producción y consumo de dichos clorofluorcarbonos, y fue aprobada por el Consejo de Ministros de la Comunidad, presidido por S. S., en la misma dirección. Pero sin ironías, señorías, es necesario recordar aquí que fue una aprobación de ese Consejo a la cual tres meses antes se había opuesto el Ministro español. Parece ser que se justificaba en que la producción española de los CFC suponía aproximadamente la quinta parte del total de la producción europea. Pero es que, simultáneamente a estos hechos, se estaba organizando la Conferencia de Londres, con el éxito que el señor Ministro nos acaba de confirmar, a iniciativa del Gobierno británico, y además el 11 de marzo en La Haya se estaba celebrando la Conferencia sobre el efecto invernadero, que también tenía relación con el tema que estamos analizando.

Resumiendo, sin ironías, señor Ministro, nosotros tenemos la sensación de que el responsable español de medio ambiente ha ido después de los acontecimientos, a remolque de los hechos. Pero nunca es tarde si la dicha es buena, y cuando ya creíamos que los responsables españoles habían reaccionado, estaban defendiendo la reducción del 85 por ciento y que además se llegaría a la reducción total antes de que acabara el siglo, yo planteé a S. S., a través de una iniciativa, mi inquietud sobre que las medidas del Protocolo de Montreal y del Convenio de Viena se estaba demostrando que eran insuficientes, y sobre todo yo había apoyado, lo reconozco, mi inquietud un poco en la preocupación que estaba surgiendo en los medios científicos precisamente de Norteamérica. Su señoría contestó reconociendo que eran insuficientes, puesto que textualmente decía que efectivamente existen estudios recientes que ponen en duda que las medidas previstas en los convenios citados pueden ser suficientes, por lo que en estos momentos los países, tanto de la Comunidad Europea como los restantes, que participan en dichos convenios se encuentran en la fase de contrastar esos estudios. Estoy hablando de la fecha 3 de febrero, y añade, y esta es la frase preocupante para mí: Por tanto, es muy prematuro emitir una opinión afirmativa o negativa. Lue-

go en fecha 3 de febrero, a pesar de que se reconocían ya las dudas en cuanto a la suficiencia del Protocolo y del Convenio, todavía el Ministro español creía que era prematuro. Luego se precipitan los hechos y vemos que se ha aprobado lo que acabamos de exponer y el señor Ministro ha explicado con detalle.

Ya mirando un poco al futuro, a raíz de estos acuerdos del Consejo de Ministros de la Comunidad, presidido por S. S., dice que va a tener una segunda fase respecto a unas directivas que se van a promulgar en el sentido de la prevención de la destrucción de la capa de ozono en el futuro. Pero no tengo más remedio que recordar, porque es totalmente inevitable, que justamente la víspera de la celebración del primer Consejo de Ministros de Medio Ambiente la Comisión Europea había denunciado al Gobierno español por incumplimiento de una serie de directivas relacionadas con el medio ambiente. Se habló entonces de que no se había traducido a la legislación española la Directiva de 1978 sobre el vertido de residuos tóxicos y peligrosos; se habló entonces de que no se aplicaba la Directiva de 1979 sobre protección contra la contaminación de las aguas subterráneas y que no se habían tomado medidas para impedir la introducción del hexaclorociclohexano, el HCH, bajo la tierra; y también se denunció que las Directivas europeas de 1975 y de 1980 sobre las aguas superficiales no se estaban cumpliendo adecuadamente en este país. Puesto que ahora nos habla de nuevas directivas respecto a otro tema medioambiental de importancia trascendental, yo espero que no vuelva a ocurrir lo mismo que con las infracciones que la propia Comisión Europea denunció respecto al Gobierno español.

Nos ha dicho el señor Ministro que el tema, en cuanto a nuestro país, puede afectar a una producción de 34.000 toneladas, de las cuales 20.000 serían para consumo interno y el resto para exportación, y que en un plazo de tres o cuatro años ya no será necesaria la dependencia de estos productos peligrosos para tener atendidas las necesidades, que también son importantes. Ante esta afirmación yo quisiera, señor Ministro, que aclarara, si es posible, dos temas. Primero, qué repercusiones podría tener este ajuste en cuanto a problemas de empleo al tener estas industrias que modificar su estructura y, en definitiva, que reconvertirse. Y en el caso de que se crearan problemas de empleo, qué soluciones ha pensado arbitrar el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en relación con este problema que pudiera sobvenir al problema que tratamos de evitar. Y también, puesto que la solución ha de venir por medio de la investigación, si el Gobierno español tiene prevista una acción investigadora en esta materia.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Díaz Pozas.

El señor **DÍAZ POZAS**: Agradezco la explicación ofrecida a la Comisión por el señor Ministro. Nuestro Grupo tiene que estar en cierta medida de acuerdo con la exposición efectuada por el señor Ministro, porque lo que no se puede hacer es ponerse la venda antes de que le peguen

a uno la pedrada. Aquí se están vertiendo opiniones sobre la posición actual del Gobierno español en el tema de la capa de ozono, y después se hace la afirmación de que cuando la ciudadanía técnica ha visto claro que ya es un hecho el problema de la capa de ozono entonces es cuando el Gobierno español lo toma en consideración y empieza a actuar. Y actúa nosotros creemos que muy correctamente, ya que es el primero que hace posible que en la Comunidad Europea se empiece a hablar del tema de la capa de ozono, y actúa también en consecuencia cuando pretende tener en cuenta una serie de factores como son el sector de la producción, los países en desarrollo, etcétera. Después se nos da un balance en cuatro partidas sobre cómo se van a ir disminuyendo los CFC en aerosoles, refrigeración, espumas y electrónica de precisión y también los siguientes datos: el 90 por ciento de los aerosoles, en principio, puede estar eliminado en 1990, aunque un 50 por ciento de los que se emplean en medicina es más difícil de retirar y no hay fecha concreta; en refrigeración el 100 por cien hay que sustituirlo, pero a su vez hay que buscar una alternativa que tardará entre tres o cuatro años; y así sucesivamente con los otros dos apartados. En principio tenemos que estar de acuerdo con la postura del Gobierno.

Con respecto al sector de la producción se ha hecho la siguiente pregunta. Si se va a cambiar la producción, ¿qué va a pasar con el sector y con los trabajadores? Se dice también que nos tenemos que sumar a las iniciativas más avanzadas, de forma que dejemos de producir productos de CFC porque en otros países lo están haciendo, pero ¿qué hacemos con los trabajadores? ¿Tenemos una alternativa para esa empresa? Por tanto, habrá que entrar dentro del sector de producción, negociar con ellos, buscar alternativas y ver qué se puede hacer con todos los puestos de trabajo que hay actualmente.

Tampoco se puede pedir el abandono de los países en desarrollo porque, además de que han sido los que menos han contribuido en la ruptura de la capa de ozono, van a ser los que en la actualidad paguen el máximo costo. Si miramos dentro de nuestro propio país, observaremos que a todos nos gusta, por ejemplo respecto a los frigoríficos, tener los alimentos en condiciones acordes con nuestro nivel de vida y las bebidas frescas. Si dejamos de hacer frigoríficos con CFC, tendríamos que volver al hielo y a nadie nos gusta ir hacia atrás. Habrá que esperar y ver qué alternativas hay que poner en marcha en nuestro país.

Aprovechando la presidencia española en la Comunidad y como ha dicho el señor Ministro que antes del verano se podría llegar a formular unas normas en defensa de la capa de ozono, yo le pediría que actuara con la máxima rapidez, si es posible, para que ello se viera antes de dicha fecha plasmado en unos resultados. También le pediría que se intentase investigar, a través de nuestra base en la Antártida, el desarrollo de la capa de ozono.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro para responder a las formulaciones de SS. SS.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, creo que hay dos cuestiones que clarificar. Voy a dejar de lado si hago una interpretación correcta al apreciar o no ironía, y si las explicaciones son o no satisfactorias; doy todas las que sé y cada cual las valora con arreglo a su libre albedrío, como es lógico.

Para empezar a entendernos en esta materia y para ser justos, voy a manifestar dos cosas. Primero, todas las medidas que tienen repercusión en el mercado interior y como base la protección del medio ambiente, se adoptan de consuno en el seno de la Comunidad Económica Europea para que ningún país tenga que asumir efectos negativos en su capacidad competitiva, de tal manera que no se da ninguna iniciativa medio ambiental que tenga efectos económicos e industriales, si no la suscriben y se comprometen a aplicarla en forma unánime todos los demás miembros de la Comunidad. Por tanto, la reducción de la producción y consumo de CFC es posible para un país de la Comunidad en la medida en que media un acuerdo comunitario que vincula a todos por razón unánime. No se puede pedir a la República Federal de Alemania que deje de emitir SO₂ o CO₂ y cierre sus centrales térmicas, sin esperar que todos hagan el correspondiente esfuerzo; no lo hace ningún país, absolutamente ninguno. ¿Qué es lo que pide la República Federal de Alemania? Disminuyan todas las emisiones de SO₂ y de CO₂, porque yo quiero reducir las mías por motivos medioambientales, pero tengo que hacerlo sin alterar las condiciones competitivas de las respectivas economías comunitarias. Por tanto, ninguna medida medioambiental que tenga efecto económico e industrial se adopta en la Comunidad si no media un acuerdo unánime, amparado por el artículo 130 del Acta Unica y del Tratado de Adhesión. No es cierto que haya medidas unilaterales medioambientales cuando éstas tienen efectos industriales. ¿Cuándo va a reducir la contaminación atmosférica procedente de las centrales de combustión la República Federal de Alemania o Gran Bretaña, los dos países que más emiten? Cuando España, que produce menos energía y consume también menos, asuma su cuota-parte de sacrificio, y Grecia, y Portugal, y Holanda. No hay medidas unilaterales. Las reglas de juego de la Comunidad son que todos a la vez. No veo por qué en España se tiene que pedir al Gobierno que haga lo que nadie hace, que es sacrificar su economía sin esperar a buscar el consenso.

Señorías, en la CEE se funciona de esta manera. No pidan que España haga el absurdo y ridículo esfuerzo de adoptar medidas medioambientales que no estén amparadas por acuerdos comunitarios y con la cuota de esfuerzo repartida entre todos los países miembros. España no puede dejar de producir CFC si a la vez no lo hace la Comunidad Europea. ¿Por qué razón? Porque estaríamos cerrando las fábricas españolas para que la cuota de ventas del mercado mundial la absorba una fábrica alemana o francesa. Esa ridiculez no se le ocurre plantearla a ningún Gobierno y creo que es bueno decirlo para poder entender cuándo y cómo hace los esfuerzos España.

En esta materia, como en otras muchas, todo viene de-

terminado por la posibilidad de un acuerdo interno en la Comunidad. Mientras no hay ese acuerdo interno, hay medidas muy superficiales y muy colaterales: publicidad en los aerosoles, que la adoptaron antes que el resto de la Comunidad un par de países (República Federal de Alemania y Holanda), etiquetas explicando que el producto tiene CFC y ver si así se puede influir en la opinión pública, etcétera. Pero clausurar producciones de CFC, o clausurar emisiones de SO₂ o cualquier otro tipo de actividad que tenga efectos industriales, se hace cuando todos los países se ponen de acuerdo. Y esto se hace en agricultura, industria, producción eléctrica, en lo que ustedes quieran, señorías. ¿Cuándo quiere fabricar un país automóviles que produzcan menos emisiones? Cuando todos los fabricantes de la Comunidad se ponen de acuerdo en hacer lo mismo, porque ellos no están dispuestos a encarecer sus automóviles si no lo hacemos todos a la vez. Es lógico, son las reglas de la Comunidad. También en los CFC opera esta regla, señorías, y esto tiene que quedar muy claro.

Segundo aspecto para dejar las cosas claras. A mí no me importa oír, incluso aceptar, que me he visto obligado a proponer la reducción, debido a la presidencia española de la Comunidad. Señorías, si de verdad hubiera habido un cambio de opinión sustancial, obligado por la opinión pública, considero honroso ser un Ministro que cambia de opinión porque así se le pide. No debería haber ningún desdoro en esto, pero no es así. Se habla de que el Presidente Carter en 1976 introdujo medidas en Estados Unidos. Yo no voy a opinar sobre las medidas internas que se adoptaron en aquel país, que tampoco fueron muy profundas. La prueba es que Estados Unidos es invitado a ir a la convención de Montreal a suscribir el compromiso de reducción de hasta el 50 por ciento y hasta la conferencia de Londres no había anunciado su deseo de ampliar los compromisos de Montreal.

Pero, con independencia de eso, no sé dónde estaba su señoría en el año 1976. Yo sí sé dónde estaba. No se puede poner como referencia que ya en Estados Unidos había conciencia del problema del ozono. Aquí, desde luego, estábamos en otros problemas bastante más elementales. En el año 1976 no había Parlamento, al menos como lo concebimos hoy. No sé que pasaba en Estados Unidos. Desde luego, yo no estaba ocupado en estas cuestiones por aquel tiempo.

Es verdad que desde el año 1979 al 1982 y 1985 se producen avances en la investigación mundial, y es verdad que empieza a aparecer este tema cada vez con más frecuencia, sobre todo a partir del año 1985. En ese periodo la comunidad científica internacional no estaba totalmente de acuerdo en la valoración del fenómeno del ozono. Desde la Unión Soviética hace un año se decía que no había relación entre los CFC y la disminución de la capa de ozono. Entre los años 1979 y 1985 hay estudios muy importantes. Es verdad que confirmaron lo que dijeron esos doctores en el año 1974, pero no existía una conciencia generalizada sobre el problema del ozono.

España, en el momento en que hay una conciencia internacional del problema del ozono en el año 1985 y se convoca la conferencia de Montreal, hace lo que tenía que

hacer. Anuncia su participación en la conferencia, va a Montreal, firma y presenta al Parlamento para su ratificación el instrumento de ese Protocolo que ha firmado. Por tanto España ha hecho todo lo que había que hacer y lo que han hecho todos los países avanzados en el mundo, no antes. Pero imaginemos que este Gobierno podía haber sido la avanzadilla. Si hay tantos datos desde los años 1974-76 hasta que España firma en Montreal, quizá hubiéramos podido apreciar un desfase si de verdad esa conciencia hubiera estado más generalizada.

Les hablo de memoria, pero he sido portavoz de mi Grupo como Presidente y como Secretario General desde el año 1981 —si no recuerdo mal— y Diputado desde 1977. No ha habido una sola pregunta, iniciativa o debate que tuviera relación con el ozono hasta el año 1987, como pronto, y creo que me equivoco y debería decir hasta 1988. Si tanta conciencia había y tanto retraso tiene este Gobierno con el problema del Protocolo, ¿dónde están todas esas iniciativas de los que sí tenían conciencia del problema del ozono en los años 1977, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, y 87? Hay señorías que saben que ha habido otros Gobiernos antes del nuestro. De 1977 a 1979 un Gobierno que, según los datos que ustedes dan, debería haber tenido conciencia del problema del ozono. No es verdad, ni lo tenía el Gobierno ni lo tenía la oposición, incluida la del Partido Socialista. No recuerdo que haya habido una pregunta sobre el ozono.

Pasemos al Gobierno de 1979 a diciembre de 1982. ¿Tanta conciencia había como para que ni el Gobierno ni la oposición —entonces algunos partidos que hoy están en la oposición gobernaban— tomaran iniciativas en materia del ozono? Pero llegamos ya al Gobierno que preside don Felipe González en el 1982. ¿Dónde están esas iniciativas que respondían a esa clara conciencia del problema del ozono en la oposición? No la había, señorías. Ahora no traten de decir —precisamente cuando España ha tenido éxito en esta iniciativa— que demasiado tarde llega, un poco obligado, a remolque, porque no es verdad, hasta que se convoca la conferencia de Montreal no hay realmente conciencia en la comunidad mundial de que este problema se ha planteado. España ha hecho exactamente lo que tenía que hacer. Firma en Montreal y en el momento en que entra en vigor el Protocolo de Montreal usa la presidencia española para proponer un avance; exactamente cuando ha entrado en vigor el Protocolo de Montreal y cuando todavía hay muchos países que no han firmado ni ratificado el Protocolo de Montreal, que estaba ratificado en la conferencia de Londres por unos treinta y tantos países, entre ellos España, que inmediatamente trajo al Parlamento el instrumento de ratificación. Pero a lo mejor resulta que estamos obligados a hacer cosas imposibles.

Yo no oigo en la Comunidad Europea con ninguna reticencia lo que ha hecho España; todo lo contrario. En la Comunidad Europea hay un claro agradecimiento a la presidencia española por la iniciativa que ha adoptado en esta materia y por el éxito que ha logrado, lo cual creo que es bueno. Tampoco lo digo en términos vanidosos,

pero creo que es bueno. Nadie nos hace reproches en esta materia; todo lo contrario.

No sé lo que se discutió, porque no lo recuerdo, en la fecha que usted ha indicado de 20 de diciembre de 1988. Lo que sí le señalo es que plantearse el objetivo de superar el Protocolo de Montreal requiere que éste entre en vigor el 1 de enero de 1989. Parece elemental. Y desde luego, cualquier declaración en las fechas coetáneas o próximas en esta materia comprenderán sus señorías que se haga con un cierto sentido de la estrategia de la presidencia. Lo que la presidencia española en materia de medioambiente no puede hacer es alterarla no precisamente para beneficio de lo que debe ser el papel de un país en la presidencia. Por tanto, señorías, creo que los Gobiernos tienen que ser prudentes antes de anunciar decisiones que todavía no han consultado con los países. No es un problema de negar información. Es que estas propuestas se hacen con un previo diálogo en todas las capitales comunitarias. Sus señorías saben que dije que era prematuro en febrero. En el mes de marzo se culminó una serie de contactos en el Consejo que se realizaron en todas las capitales comunitarias respecto de esta materia, y a lo largo de todo el mes de febrero intenté buscar un consenso desplazándome a todas las capitales comunitarias. Comprenderán que no puedo vender un posible acuerdo o una iniciativa sin saber previamente si hay bases para alcanzar un cierto grado de consenso en esta materia. Por tanto, no se malogra en esos contactos.

Entro en las cuestiones relativas al empleo. La convicción que tiene el Gobierno es que las políticas medioambientales generan empleo o suplen los empleos que desaparecen como consecuencia de medidas correctoras, en términos globales, no en términos individuales, en una determinada factoría. Pero en términos globales está claro que la política medioambiental crea empleo y sustituye con facilidad los empleos que puedan desaparecer como consecuencia de medidas de corrección. En términos absolutos no hay problemas, por tanto, con el efecto empleo en este campo, porque habrá productos sustitutivos y una generación de actividades.

Sobre la investigación el Gobierno español promueve lo que puede. No somos una gran potencia en investigación. Nadie nos puede pedir a los españoles que tengamos la univervidad americana con la tradición científica ya secular que tiene. Es verdad que el Ministerio de Industria y el Ministerio de Educación vienen haciendo investigaciones y participan en la expedición de la Antártida, aportando esfuerzos, lo mismo que el sector privado también busca tecnologías de sustitución, pero ciertamente no creo que quepa pensar que tenemos la capacidad de investigación de Estados Unidos o de algún otro país importante. Vamos incorporándonos a las tecnologías nuevas de las investigaciones poco a poco, con arreglo a la capacidad que tiene la sociedad española.

Y por último, déjenme decirles una cosa. Se habla frecuentemente de las denuncias de la Comunidad Europea. Señorías, quisiera dejar claro —y estoy en condiciones de darles una información exhaustiva por escrito cuando lo precisen— qué no es lo mismo la denuncia de un parti-

cular ante la Comisión, que al igual que en una dependencia administrativa tramita inmediatamente un escrito sobre ese tema a la autoridad nacional, que las denuncias comprobadas y las denuncias que dan lugar a incoación de procedimiento ante el Tribunal. Ante el Tribunal tenemos un procedimiento incoado. Denuncias presentadas, a veces por personas irresponsables, hay muchas. Que den lugar a una actuación, muchísimas menos; ni siquiera el dos por ciento. No usen como una situación perjudicial para España lo que son los escritos de denuncia, porque no es bueno. Denuncias en una comisaría, en un juzgado, en una fiscalía puede haber infinidad. Denuncias comprobadas que den lugar a iniciar actuaciones son pocas las que hay. Actuaciones que concluyan con una condena ya son ínfimos los casos. Por eso es bueno no dar lugar a equívocos ante la sociedad española. Pero esos supuestos en los que efectivamente ha habido denuncias y hay un procedimiento de comprobación de las alegaciones del Estado español hay pocos, cinco o seis en este momento. Pero también hay que medir cuál es el grado de responsabilidad que se atribuye al Gobierno, señorías, para decirlo todo. La contaminación de aguas subterráneas. Efectivamente se ha producido esa denuncia, y se ha producido por la situación de INQUINOSA, en Sabiñánigo, provincia de Huesca, Comunidad Autónoma de Aragón. El Gobierno ha estado un año, en su función de coordinación de las Administraciones autonómicas, buscando una respuesta a esta situación. Al final la hemos logrado, pero las decisiones que había que tomar no correspondían al Gobierno sino a la Comunidad Autónoma que tiene transferida, ésta como todas, la gestión de la política medioambiental. A diferencia de lo que ocurrió en el País Vasco, donde el Gobierno vasco inmediatamente reaccionó y ordenó las medidas oportunas, coactivas, para que cesase el depósito de HCH en la zona de producción, eso no ocurrió en el caso de Aragón, hasta hace unos pocos meses en que por fin hemos logrado que se adopten las medidas oportunas, buscando la coordinación.

Por tanto, cuando al Gobierno español le llega una denuncia por incumplimiento de la Directiva de protección de las aguas subterráneas, con respecto a lo que ha ocurrido en Sabiñánigo, hay que decir que esa denuncia se refiere a un caso concreto y no a todas las aguas subterráneas en su conjunto, como si este Gobierno fuera tan irresponsable que no trata de cumplir con las leyes. Y en este caso concreto el Gobierno español ha estado un año demandando la adopción de las medidas oportunas a un determinado Gobierno regional con el que unos estarán más o menos vinculados en esta Cámara, o nada vinculados. Por tanto, señorías, no atribuyamos al Gobierno español y a la sociedad española en su conjunto una actitud irresponsable en lo que se refiere a las aguas subterráneas, cuando esa denuncia tiene un destinatario concreto, que es un determinado núcleo de producción de HCH, en el que afortunadamente ya se ha dado respuesta.

Podríamos decir lo mismo en algunos otros casos. Cuando se habla de que el Gobierno español no cumple con la protección de la atmósfera, señorías, la denuncia que se ha formulado (que es un escrito, no una denuncia, pero,

para entendernos, emplearemos este término, ya que ha sido utilizado), el escrito que recibe de la Comunidad Económica Europea el Gobierno español es un escrito demandando información de la situación de contaminación atmosférica. Como saben SS. SS., toda la red de seguimiento de la contaminación atmosférica fue transferida a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos, y el Ministerio, que no dispone de instrumentos para hacer ese seguimiento, ha logrado un acuerdo con todas las comunidades para que le den en tiempo real esa información, y a cambio hemos pagado la modernización de toda esa red, la hemos pagado para, en contrapartida, recibir información diaria. ¿Qué ocurre? Que la información nos ha empezado a llegar respecto del ejercicio 1987-88, pero la del ejercicio 1986-87 no nos ha llegado y por eso no la hemos enviado a la Comunidad; es una demanda de información. Deducir de ahí que el Gobierno español se desentiende de la contaminación atmosférica de las ciudades o de determinadas zonas industriales es sencillamente un hecho injusto, aunque naturalmente no les culpo de tener ánimo injusto, pero objetivamente es injusto que el Gobierno cargue con ese tipo de responsabilidades cuando en realidad hemos hecho más de lo que nos correspondía hacer.

Así ocurre con más de dos denuncias que aparentemente suponen un incumplimiento por parte del Gobierno español y que en realidad se deben a veces a situaciones anteriores a la entrada de España en la Comunidad, que se van corrigiendo poco a poco. Tendremos ocasión de hablar de la Bahía de Portman, de la concesión que hizo el Gobierno franquista por 90 años para poder verter en el mar el resto de la producción de esas minas. Es un hecho jurídico que no es fácil resolver; como además hay contradicción entre los habitantes de la localidad donde se hacen esas extracciones y los intereses de los trabajadores que no quieren ver cerrada la industria minera correspondiente, la Administración tiene que tratar de ir buscando salidas que respeten la legalidad, los derechos adquiridos, que respeten los intereses de unos y otros y además que impulsen decisiones de una comunidad autónoma que, como todas, tiene la responsabilidad de autorizar los vertidos en el mar, no la Administración central. Midamos, por favor, las afirmaciones que se hacen en esta materia, porque no es bueno que se vaya creando la opinión de que España incumple la política medio-ambiental comunitaria, pues es fácil crear una imagen perjudicial para España y luego recuperarla es muy difícil. Hay explicaciones tan elementales como la que les estoy ofreciendo, señorías, a propósito de dos o tres supuestos, pero podríamos hablar de otros muchos.

Por concretar algunos aspectos, insisto nuevamente en que en torno al verano adoptaremos aquellas medidas que ya disponen de consenso en la Comunidad Europea. Cuando se discuta la Directiva a iniciativa de la comisión para aplicar la política de protección del ozono, España aplicará todas las normas que acordemos en el seno de la Comunidad. España, por otra parte, ya ha planteado la creación de un grupo de alto nivel que formulará sus conclusiones este mes sobre el efecto «invernadero» (otra inicia-

tiva que estaba en la Comunidad bastante parada y que ha impulsado la Presidencia española, y que tiene relación también con el ozono) y desde luego haremos todo lo que esté en nuestra mano para que aquellos aspectos que son corregibles se corrijan lo antes posible y para ir corrigiendo los efectos de los CFC en aquellos otros ámbitos donde los productos alternativos todavía no estén claramente al alcance, porque dependen de estudios toxicológicos o de sus efectos, y todavía no están comercializados.

Para terminar, con independencia de los matices de discrepancia, creo que la protección del ozono lleva un buen camino en la comunidad internacional en el ámbito europeo, también en España, y yo me quedaría con eso.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.

Vamos a abrir un turno segundo, dada la trascendencia de esta materia, empezando por el señor Recoder, turno de cinco minutos. Se lo digo sin ironía, señor Recoder, es de cinco minutos.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Gracias, señor Presidente, y que conste que no había ninguna ironía en mis palabras como no había ironía en mi primera intervención a pesar de que al señor Ministro se lo hay parecido.

Después de su segunda explicación, señor Ministro, continúa pareciéndome sorprendente la actitud del Gobierno español, pero es una sorpresa favorable; o sea que, perfecto, estamos de acuerdo. Ahora bien, después de la segunda intervención comienzo a entender el porqué de su actuación. Tengo que decirle que su actitud y la del Gobierno español ha sido históricamente muy prudente. Quizá no tenga suficiente con las manifestaciones de protocolos del Parlamento Europeo, pero supongo que si el Consejo de Ministros de la Comunidad europea, como hizo el 17 de junio de 1988, pide a España, Portugal e Irlanda que firmen de una vez el Protocolo de Montreal, será por alguna cosa. El propio Protocolo de Montreal —y en ese sentido venía la preocupación del Consejo de Ministros europeo— establecía que todos los países comunitarios tenían hasta el 15 de septiembre para anunciar su intención (esta es la obligación que estableció el Consejo de Ministros) de firmar el Protocolo de Montreal. España e Irlanda en el mes de septiembre de 1988 eran los únicos países que no habían firmado ese Protocolo. Además era necesario que lo hicieran todos los países de la Comunidad porque había una cláusula que establecía que no sería de aplicación en la Comunidad si no había sido ratificado por todos los países.

El Convenio de Viena se firma en mayo de 1985. Se publica en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» para su debate en el Congreso de los Diputados en mayo de 1988, tres años después. El Protocolo de Montreal se discute en septiembre de 1987 y se publica en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» en septiembre de 1988, previa la advertencia del Consejo de ministros comunitario que antes he citado. Por tanto, señor Ministro, usted podrá decir lo que quiera, pero, sin ningún tipo de duda, a mí me parece muy claro que ha habido una demora evi-

dente en la actuación del Gobierno español, y ahora explicaré por qué, o al menos lo que he creído entender que era el motivo que lo producía.

En unas declaraciones suyas (continuando con lo que ha sido la que yo entiendo dubitativa actitud del Gobierno español) después del Consejo de Ministros del 2 de marzo decía que en los últimos meses se habían confirmado las sospechas de los científicos como causa que explicaba que no hubieran manifestado su acuerdo a la propuesta durante la Presidencia griega de reducir la producción y el consumo de CFC en un 85 por ciento.

Los estudios que determinan por primera vez la implicación de determinados CFC en la destrucción el estudio del ozono atmosférico son del año 1974, concretamente de los doctores Rowland y Molina, que son los primeros que establecieron esta implicación. Se publican en 1974. Sin duda nuestra reacción ha sido bastante lenta en el tiempo. Que el motivo por el cual el Gobierno español ha actuado así sea el de la defensa de nuestra industria, me parece perfecto, más teniendo en cuenta que tres de las nueve industrias que producen CFC en Europa están en España. Es una obligación del Gobierno español y en ese sentido se actúa bien, defienden un derecho legítimo. Ahora bien, mi queja viene en el sentido de que de la misma forma que la empresa Hoechst había dejado de producir CFC en su factoría de la República Federal de Alemania hace tres años, mediante un acuerdo al cual había llegado con el Gobierno de la República Federal —supongo que a iniciativa del Gobierno—, en nuestro país no se empecé a hablar de reducción de la producción y no tengamos noticia de contactos entre el Gobierno y las tres empresas españolas que antes he citado, hasta febrero o marzo de 1989 y sepamos que ya empiezan a tener preparada la producción de alternativas. En ese sentido también llevamos una demora importante respecto de nuestros conciudadanos dentro de la Comunidad Europea.

Me he llevado una cierta desilusión —y con esto quiero terminar— respecto a la información que nos ha dado, porque realmente sabía casi tanto o más antes de entrar en esta Comisión que ahora. En la prensa hemos podido leer declaraciones suyas o de cualificados representantes de su Ministerio que nos dicen muchas más cosas que las que el señor Ministro ha manifestado hoy aquí; Una nueva normativa de obligado cumplimiento entrará en vigor antes del próximo mes de junio. (8 de marzo de 1989, «La Vanguardia».) El Gobierno español aprobará antes del mes de junio una normativa, etcétera. El Plan contemplado por la Dirección General de Medio Ambiente se dividirá en tres fases. La primera de ellas afectará fundamentalmente a los fabricantes de aerosoles; la segunda y tercera fase del Plan gubernamental, según las instrucciones dadas por el señor Ministro señor Javier Sáenz Coscolluela, afectarán a industrias que actualmente están en situación más desfavorable para encontrar sustitutos a los clorofluorocarbonos. La última fase, en el plazo de cuatro o seis años, afectará a la industria farmacéutica, etcétera. Estoy leyendo en concreto un artículo de cuatro páginas que se reproduce en otros medios de comunicación.

He oído muchas menos cosas de su boca que las que ha-

bía leído con anterioridad en los medios de comunicación. Yo le pediría que fuera más riguroso en futuras comparaciones que pudiéramos tener no sólo sobre este tema sino sobre otros; que no nos tengamos que continuar enterando por la prensa de los temas que puedan interesar a esta Comisión.

Quiero reiterar una pregunta sobre la que no me ha respondido, que es cómo se concretará la ayuda a los países del Tercer Mundo para que puedan realizar la necesaria reconversión. Leíamos como conclusiones de la Conferencia de Londres que el Gobierno de Gran Bretaña —decía la señora Thatcher— iba a dedicar cantidades importantes a la ayuda necesaria a la reconversión de los países del Tercer Mundo. ¿Cuál va a ser la actuación del Gobierno español al respecto? ¿Va a haber alguna propuesta dentro del seno del Consejo de Ministros comunitario? ¿Va a ser alguna propuesta que implique una actuación colectiva de todos los países comunitarios o bien va a haber alguna iniciativa individual del Gobierno español?

Quiero terminar, señor Ministro, diciendo que estamos en el buen camino; que, por favor, continúe por esa línea emprendida después del Consejo de Ministros del 2 de marzo y que no olvide en ningún momento que la batalla por la protección del ozono atmosférico es una batalla en la cual no podemos perder tiempo, porque difícilmente ya todas las medidas que podamos tomar en este momento van a suponer una recuperación, como se dijo en la Conferencia de Londres, anterior a cien años. Es decir, que estamos metidos en una carrera contra reloj.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo por el tiempo de cinco minutos.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: El señor Ministro ha desplegado un abanico de contestaciones sobre este tema que no sé exactamente a quién iban dirigidas, en quién están pensadas; no sé si el señor Ministro no ha tomado nota de lo que se le había dicho o es que ha habido una mala explicación. Pero quiero plantear un matiz sobre una cuestión.

En materia de la proposición de ley sobre aerosoles, que coincide con el proyecto de ley que ya se había aprobado en el Parlamento italiano impidiendo la comercialización y uso de aerosoles que contuvieran CFC, tengo que decirle que eso no impide en modo alguno las medidas unitarias en materia medioambiental por la Comunidad Europea, porque si califica usted esa medida de imprudente o de precipitada y anterior a la entrada en vigor del Protocolo de Montreal, habría que decirle que tendríamos que calificar exactamente igual la propuesta que hizo S. S., en nombre del Gobierno español, de reducción del 85 por ciento sin haber medido antes las consecuencias. Cuando S. S. propuso de avanzadilla que se lograra una mayor reducción hacia el año 2000 del 85 por ciento en la producción de CFC, suponemos que el Gobierno español habría medido las consecuencias internas que le producirían y que sabría la repercusión interna.

Luego hay otra cuestión. Los precedentes que yo le he señalado del Gobierno Carter no era para saber dónde es-

taba S. S. en el año 1976 ni qué hacían los demás. Los precedentes que le he señalado eran en función de una cuestión concretísima que le he planteado y es qué guerra económica hay detrás de la reducción y prohibición de CFC, actualmente, no en el año 1976, qué guerra económica existe actualmente; qué ha hecho —S. S. tiene que saberlo— el Gobierno de Gran Bretaña para que se haya convertido de pronto en gran impulsor de la protección de la capa de ozono; es decir, si han sido motivos puramente meidoambientales, si ha sido la presión de la propia opinión pública o si realmente es producto de esa guerra económica, sobre la que yo le preguntaba al señor Ministro que nos ilustrara, entre Estados Unidos, que ya había adoptado medidas y que ya tiene sustitutos de los propolentes de CFC en muchas otras materias, y la Comunidad Europea y respecto a los países del Tercer Mundo, que es lo que le preguntaba. Los precedentes eran respecto a la guerra económica.

Desde luego algo tiene que haber también para que incluso el propio Presidente del Gobierno español tuviera que intervenir cerca de Jacques Delors con el fin de intentar que la Comunidad Europea no estuviera ausente —en esto tengo que decir que el Presidente del Gobierno hizo grandes esfuerzos— de la Conferencia de Londres. Evidentemente ahí se nota que hay, más que una preocupación medioambiental en principio, un guerra económica que es la que yo vuelvo a insistir al señor Ministro que nos desvele para tener mayor conocimiento respecto a las posteriores medidas que luego adoptará el Gobierno español y que debemos conocer todos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón por tiempo de cinco minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Yo poco puedo exponer y matizar en este momento porque después de la tercera intervención del señor Ministro sigo un poco como al principio. En este asunto que está siendo fundamentalmente el eje de esta intervención sobre la actuación oportuna o no del Gobierno español en materia de tanta trascendencia, en su intervención, y sobre todo en la tercera, el señor Ministro se ha refugiado en la historia para justificar su actuación que para nosotros y después de oírle mucho más, ha sido una actuación absolutamente remolcada. Efectivamente se ha refugiado en la historia, pero cuando llega al tema de hechos ocurridos durante su mandato, es decir de hechos siendo él responsable español del medio ambiente, sobre esos temas ha pasado como sobre ascuas.

Yo cuando he intervenido no me he referido a la historia. La historia la he apuntado como una justificación de todo el proceso a lo largo del tiempo, pero cuando he preguntado de una manera concreta ha sido sobre hechos como cambios de opinión del señor Ministro en un espacio de tres meses siendo él responsable del medio ambiente español, sobre todo respecto al asunto de encontrar ya a los tres meses, a principios del año 89, el por qué ya era conveniente el proceder a instar a reducir un 85 por ciento en la producción de los clorfluorocarbonos. Cuando yo

me he referido a las resoluciones recomenando acciones del Parlamento Europeo, estas acciones han sido en 1988 cuando el responsable español en esta materia también era el propio Ministro que hoy está aquí compareciendo.

He citado también que muy recientemente —y por supuesto en un tema que no se puede cargar a la historia— nada menos que el 3 de febrero de este año, el propio Gobierno, en un tema de su exclusiva competencia —y por tanto cuando el Gobierno contesta a mi iniciativa creo que tiene el consetimiento de S. S.— dice que es prematuro emitir una opinión afirmativa o negativa sobre este asunto. Como realmente no ha dado ninguna explicación, mi impresión primera es que la actuación del Gobierno español, de la mano de su responsable, que es S. S., ha ido remolcada detrás de los hechos, y su intervención a mí no me ha clarificado nada.

En relación con las denuncias que ha habido sobre infracciones de tipo medioambiental, estamos en un tema parecido, puesto que lo que está claro es el hecho —y además lo acaba de confirmar el señor Ministro— de que estas denuncias, haberlas las ha habido, y que la tramitación es de la Comisión Europea al Gobierno español, no al Gobierno de Aragón, y ante el Tribunal de Justicia de la Comunidad Económica Europea. Está dentro de nuestra competencia, ante una denuncia del Gobierno español, que nosotros aquí tratemos este asunto. La reacción del señor Ministro ha sido pasar la pelota a las comunidades autónomas, en este caso a la Diputación General de Aragón. Tenemos el asunto sin clarificar, pero lo que está claro es que denuncias, haberlas las ha habido, y el incumplimiento ha sido del Estado español.

No obstante, yo quisiera señor Ministro, puesto que ha habido una generosa oferta por su parte de proporcionar documentación por escrito de estas denuncias que, si es posible, me las hiciera llegar para estudiarlas con todo detenimiento y, por supuesto, con un ánimo constructivo. Espero de su generosidad que algún día obtendré esta documentación cuya oferta ha hecho generosamente.

Para terminar, efectivamente, no se ha clarificado el que era un tema fundamental, que ya apuntaba algún otro portavoz, es decir, la guerra económica que hay detrás de este asunto y que ha motivado que haya habido una especie de pugna entre las prisas en tomar decisiones, por un lado, del Consejo de Ministros de la Comunidad y, por otro, de la Conferencia de Londres, y en la interrelación que pudieran tener los acuerdos del Consejo de Ministros y de la Conferencia.

Termino alegrándome de la noticia que nos da de que no va a haber problema en absoluto en materia de empleo con las medidas que se adopten en el futuro. Es un problema menos que tenemos los españoles.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo parlamentario Socialista, en ausencia del anterior interviniente, tiene la palabra el señor Roncero, por tiempo de cinco minutos.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Quiero disculpar la ausencia, por motivos ajenos a su voluntad, del señor Díaz Pozas.

Voy a intervenir en nombre de nuestro Grupo muy brevemente para, digamos, reafirmar algunas de las cuestiones que se han planteado a lo largo de la intervención del señor Ministro y del debate y para reiterar que nuestro Grupo, en contra de la opinión de los demás grupos, sí se muestra satisfecho con esta comparecencia. Bastará revisar el «Diario de Sesiones» para comprobar que la información ha sido amplia y precisa en sus datos y en el acontecer de los hechos de la Conferencia de Londres y de lo que ha habido de movimiento en la comunidad internacional a lo largo de estos últimos años respecto a la capa de ozono.

Quiero recordar también a los demás grupos algo que es importante en nuestra opinión, y es que el Grupo Socialista y el Gobierno al que el mismo apoya están llevando, como también se ha dicho aquí por algún portavoz, creo que afortunadamente una labor de protección medioambiental y una política y una normativa históricamente prudente. Creemos que esto es así y es necesario en las condiciones en que se ha producido nuestra propia incorporación a la Comunidad Económica Europea, y esta prudencia viene obligada porque cualquier medida medioambiental, como también se ha dicho, tiene efectos de tipo económico en los sistemas productivos de los países que las adoptan. Entonces, esta prudencia viene obligada por esos términos y por poder conseguir una igualdad objetiva en la competencia de los sistemas industriales de los países y que esa igualdad objetiva redunde en beneficio, o por lo menos en una igualdad, de nuestras empresas.

En el caso que nos ocupa creemos que la prudencia y las medidas que ha tomado el Gobierno español son las adecuadas y las acertadas, porque, como se ha dicho y es opinión compartida por nuestro Grupo, ha habido problemas o contradicciones en tiempos no muy lejanos entre la propia comunidad científica respecto al problema de la capa de ozono, y cuando se han producido las confirmaciones mayoritarias de dicha comunidad respecto a la gravedad del problema, nuestro país, y aquí se ha dicho también y constará en el «Diario de Sesiones», ha tenido el honor de, bajo la presidencia europea ostentada por nuestro país, tener la iniciativa de tomar o de enmarcar las medidas que la propia comunidad internacional debe ir abordando en los próximos años antes del final del siglo.

Como decía antes, ha sido una información amplia y precisa que nuestro Grupo le agradece y solamente deseamos transmitir al señor Ministro y a su Ministerio que sigan trabajando en el problema medioambiental como lo están haciendo, que profundicen en este caso concreto de la capa de ozono en las medidas anunciadas y que agilicen esa negociación con los productores para conseguir en los cuatro ámbitos de aplicación de los productos la reducción en el marco que se nos ha avanzado de 1988 con el nuevo reforzamiento previsto del Protocolo Montreal.

Nuestro Grupo, repito, apoya plenamente esta postura del Gobierno, su prudencia y le insta a seguir trabajando con el rigor y la eficacia con que lo está haciendo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, muy brevemente, sólo dos o tres comentarios.

El primero va dirigido al señor Recoder. Está equivocado. No es cierto que la Comisión Europea haya pedido a España, junto con otros dos países —creo recordar que citaba Irlanda y Portugal— que firme el Convenio de Montreal, porque el Convenio de Montreal se firmó en Montreal, exactamente en la Conferencia. Lo que hubo, —se lo voy a explicar de nuevo a S. S.— es un recordatorio en el Consejo de Ministros de la Comisión para que todas las ratificaciones parlamentarias se produjeran de tal forma que abrieran la llave a la ratificación por la propia Comisión. Y ello tenía un plazo de ratificación que era septiembre. Es decir, la Comisión no podía ratificar y firmar el Protocolo de Montreal si antes todos los países miembros no solamente lo habían firmado sino ratificado en sus parlamentos. Entonces había países que, efectivamente, por la tramitación parlamentaria de estos instrumentos de ratificación, tenían calendarios diversos. Pero España fue de los primeros que al final logró la ratificación. ¿Por qué se pensaba que a lo mejor la ratificación hecha por el Parlamento español no llegaba a tiempo? Porque había esos problemas de traducción, y, efectivamente, advertimos que el Parlamento español andaría justo de tiempo para hacer la ratificación parlamentaria dentro del calendario previsto. Al final resultó que fue de los países más puntuales.

Por tanto, no ha habido eso que usted manifiesta, señoría, se lo tengo que decir así de claro. España ha llevado este asunto con una celeridad y con una escrupulosidad desde luego muy superior a la de otros países en la Comunidad. Está equivocado S. S. Firmamos en Montreal y la ratificación se hizo dentro de los plazos. Y es verdad que corrimos el riesgo por esos problemas de traducción oficial, de no haber llegado a tiempo; lo mismo que los demás países, porque la mayor parte de los países comunitarios, por su tradición constitucional, consumen mucho tiempo en la tramitación parlamentaria de estos acuerdos. No es más que eso, señoría, le aclaro de nuevo que no hay tal; si fuera de otra manera se lo tendría que reconocer, pero es que no es así.

Sobre los cambios de postura, debo decirles que es verdad que en 1974 se denuncian ya los CFC por unos científicos notables, pero no es menos cierto que en el año 1987 a lo más que llega la comunidad internacional es a pretender la reducción del 50 por ciento. ¿Por qué no en 1985 o en 1987? Porque había dudas en la comunidad científica. Por tanto, no se extrañen que, desde que se firma el Convenio de Montreal hasta que, en marzo de 1989, se presenta esta propuesta por parte de la Presidencia española, haya un cambio rápido, porque año y medio antes en la comunidad internacional no se planteó como un objetivo deseable la reducción del 85 por ciento. Fue ese acuerdo de reducción del 50 por ciento el que empieza a ponerse en tela de juicio después de la reunión de Mon-

treal. Efectivamente, hay estudios científicos que durante ese tiempo se aceleran y van lanzando conclusiones que llevan a la Presidencia española a considerar el tema suficientemente estudiado para hacer la propuesta durante su Presidencia, pero ese tránsito se da en dieciocho o veinte meses. La reunión de Montreal tiene lugar en septiembre de 1987 y el Consejo de la Comunidad Europea se celebra en marzo de 1989. ¿Qué ha pasado en ese año y medio? Que la Comunidad ha dado un salto cualitativo en las conclusiones de esas investigaciones.

Por tanto, no deben extrañarse de que en octubre, noviembre o diciembre de 1988 se mantengan posiciones de duda sobre los objetivos deseables con respecto a la fecha de marzo, porque esas investigaciones se lanzan después del Convenio de Montreal, a finales de 1987. No debe extrañarles eso, aparte de que, insisto, hubo otras razones formales, pues el Protocolo no había entrado en vigor. ¿Cómo se puede decir en la comunidad internacional que queremos ir a revisar el Protocolo cuando todavía no ha entrado en vigor y sólo lo han firmado treinta y cinco países? ¿No comprenden SS. SS. que esa iniciativa tomada precipitadamente puede producir una inhibición en el compromiso de firmar de los otros noventa países que forman la comunidad internacional? Son cuestiones que un Gobierno tiene que tener en cuenta. El precipitar esos acontecimientos puede llenarnos de satisfacción y de protagonismo, pero también poner en riesgo el proceso de suscripción del Protocolo de Montreal por parte de esos ochenta o noventa países que no lo habían firmado todavía, pues ya antes de firmar hubieran oído la sugerencia de ir a mayores reducciones todavía. El Gobierno, creo que prudentemente, usó todos estos silogismos para reservar su propuesta hasta unos pocos días antes de la reunión del Consejo de Ministros; eso sí, preparándola con un desplazamiento a cada capital comunitaria.

Con independencia de si esto le convence y, a pesar de todo, siguen creyendo que me veo en la necesidad de justificar mi actuación, de todas maneras tengo que insistirles en que me quedo con lo esencial de esta comparecencia, que es un claro apoyo de los Grupos Parlamentarios a la lucha para proteger el ozono y, como ya me conocen y saben que yo tengo una clara tendencia a quedarme con los aspectos positivos de los debates, en ese aspecto por lo menos tengo que agradecerles sus manifestaciones, que me parece que son positivas para seguir trabajando con interés y con entusiasmo incluso.

Una última mención. Se ha hablado de la guerra comercial y yo creo, señorías, que hay de todo en estas polémicas. Cuando la conciencia medioambiental avanza lo suficiente para presionar a los gobiernos, y no antes, es verdad que el mecanismo de sustitución entra en las expectativas del sector privado, cuando ven que efectivamente puede ser interesante promover productos sustitutos. Algo de comercial hay en todas las decisiones medioambientales, hasta el punto de que muchas veces se

dice que la contrapolítica industrial se hace en el Consejo de Ministros de Medioambiente, es decir, que se toman en ese Consejo las medidas que desequilibran una correcta política industrial equilibrada en el seno de la Comunidad. Eso es normal, pero sinceramente creo que, por encima de eso, se ha dado un salto cualitativo en la conciencia colectiva en materia del ozono.

¿Ha tenido esto influencia en la convocatoria de La Haya o en la de Londres? Los países aspiran también a tener un cierto protagonismo ante la comunidad internacional. Eso forma parte de las reglas del juego. Gran Bretaña no fue a La Haya, donde se habló también del efecto invernadero y del ozono, pero convoca su propia conferencia bajo los auspicios del PNUMA, el organismo medioambiental de Naciones Unidas, pero no voy a valorar eso porque creo que los países tienen derecho legítimo a intentar jugar con su personalidad en el concierto mundial y a restablecer el prestigio de su país en el ámbito de esos foros.

¿Qué más hay detrás? Yo he oído a la señora Thatcher en sus discursos de Londres y sólo puedo hacerme eco de lo que ha manifestado en ellos. Puede que haya otros líderes más cualificados que yo para interpretar el pensamiento de la señora Thacher en relación con los aspectos de guerra comercial que pueda haber detrás de esto, pero comprenderá S. S. que el Gobierno español no está muy próximo a esos aspectos de guerra comercial, si es que se hubieran producido en los planteamientos de la protección del ozono. Por tanto, me limito a decir lo que opina el Gobierno español: que va a seguir trabajando para llegar a todas las conclusiones en esta materia y para que estas conclusiones sean solidarias con los países en vías de desarrollo.

Por fin, me limito a decir a SS. SS. que las decisiones de reducción de producción se han tomado en muchos países, no solamente en la República Federal, pero dentro de los límites de actuación comercial de los productores de CFC. También ahora se produce menos en España que hace unos años. Efectivamente, ha habido una cierta tendencia a ir reduciendo los consumos de CFC por muchas razones, pero no ha habido medidas unilaterales de reducción de la producción exigidas en esta materia por ningún Gobierno de los países de la Comunidad. Otra cosa es el consumo de aerosoles, donde ha habido iniciativas, no tan anteriores a estas fechas, pero es verdad que ha habido algunas iniciativas y no en materia de producción. Las causas de la disminución de producción son otras y también las ha habido en España.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo por la información que ha facilitado a la Comisión.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y diez minutos de la tarde.