

Opinión

SUR

EL PERIÓDICO DE MÁLAGA

PRENSA MALAGUEÑA, S. A.
Director General: Juan J. Soto Bermúdez

Director: José Antonio Frías Ruiz
Subdirector: Pedro Luis Gómez
Secretario General de la Redacción: Leopoldo Canivell

Redactores Jefes: José Vicente Astorga, Francisco Rengel,
 Ana Barreales y Julián Quirós
Jefes de Sección: Fernando Gorzález, Juan Antonio Morgado, Miguel Nieto,
 José Luis Arranz, José Juan Ruiz, M.ª Eugenia Merelo y Manuel A. Castillo

Director Gerente: José Luis Romero Silva
Director Financiero: Hugo Ferré Ruiz. **Director de Publicidad:** Carlos Blanco de Ondarza
Director Técnico: Fernando de Gálvez

EDITORIAL

Inseguridad aérea

EL temor de los ciudadanos de Melilla a utilizar el avión en sus desplazamientos a la Península se vio ayer justificado plenamente al estrellarse uno de los aparatos CN-235 fabricados por CASA que la compañía Binter, filial de Air Nostrum, tiene destinados a enlazar aquella plaza con Málaga. Cuatro muertos y 27 heridos son el saldo dramático de la tragedia. Actualmente, Binter explota esta línea en exclusiva. En 1998, otra compañía, Pauknair, dejó de volar a Melilla poco después de que uno de sus aparatos se estrellara en las proximidades del aeropuerto melillense, muriendo sus 38 ocupantes. Y ahora cobran especial verosimilitud las quejas de las autoridades y de la sociedad melillense por la obsolescencia de los aviones CN-235, evidentemente impropios para seguir ofreciendo este servicio de puente aéreo.

Los aviones CN-235, de negra historia, fueron utilizados asimismo por Binter Canarias en sus vuelos interinsulares, pero se sustituyeron por otros más modernos en un proceso que culminó en 1997. En 1992, el Parlamento canario había aprobado por unanimidad una proposición no de ley en la que se reclamaba la retirada de tales aparatos, e incluso el Tribunal Superior de Justicia de Canarias llegó a abrir diligencias por supuestas deficiencias de aquellos aviones a raíz de un informe interno de Binter en que se denunciaba la "degradación" de los aparatos. Entre enero y mayo pasados, tres CN-235 se estrellaron en Turquía, con un saldo de 44 muertos; en uno de los accidentes, el fabricante español llegó a reconocer deficiencias estructurales en los alerones. Con este historial, era una imprudencia mantener en vuelo dichos aviones para comunicar la aislada plaza de Melilla.

Serán en última instancia los tribunales los que depuren las responsabilidades que deriven de este accidente, pero del simple relato de los hechos se desprende una manifiesta responsabilidad política. La teoría del Estado mínimo que enuncia este Gobierno, y de la que se deriva la necesidad de establecer unos controles eficaces sobre los servicios públicos, ha vuelto a fracasar. Porque, en última instancia, ha sido Aviación Civil la que ha dado las pertinentes autorizaciones para que sigan volando estos aviones, que, dicho sea de paso, contribuyen bien poco a mantener el debilitado prestigio tecnológico español.

El prestigio de la corona

ANTONIO PAPELL

QUIENES tenemos ya edad de recordar, sabemos que en los albores del actual régimen político se produjo un debate profundo sobre la legitimidad de la monarquía parlamentaria, erigida mediante un espléndido esfuerzo de razón y de voluntad sobre las cenizas del sistema autoritario que el Rey encarnó a la muerte de Franco. Algunos constitucionalistas del momento nos informaron sobre las diversas formas de legitimidad, carismática, de origen, democrática, de ejercicio, y teorizaron cumplidamente sobre ellas al referirse a los fundamentos del sistema nuevo. Al cabo, y después de tantas especulaciones en un país que había perdido su tradición monárquica, la Corona apenas ha necesitado para consolidarse la legitimidad de ejercicio: han sido los servicios prestados por el Rey Juan Carlos, motor de la transición política, fautor de la democratización y defensor activo de las libertades, los que han generado el inmenso consenso social que hoy rodea a la institución monárquica.

La monarquía contiene elementos irracionales que chirrían en el racionalismo del parlamentarismo moderno. Pero, a cambio, ejerce funciones simbólicas que contribuyen a cristalizar las representaciones colectivas de las sociedades nacionales. Lo dijo Sánchez Agesta con oportuna precisión: «reinar es representar el principio permanente de la unidad de gobierno, sin comprometerse con las decisiones políticas cotidianas. Quien reina, no asume las múltiples decisiones partidistas que erosionan la autoridad y que son consecuencia de una sociedad pluralista, pero sí participa de todas aquellas que afectan a los intereses permanentes de la nación con su influencia. El Rey, que no ejerce poder, tiene influencia. Tiene influencia sobre los ministros, sobre los políticos y sobre todos los ciudadanos. De hecho es, o debe ser, la persona más influyente del reino». Pues bien: esta influencia se basa aquí exclusivamente en el prestigio: prestigio personal y de la institución. Y todo ello con la particularidad de que el encaje constitucional de la Monarquía en la Constitución española no le otorga un papel meramente simbólico: el Rey «mode-

El príncipe, por ser quien es, tiene deberes que lo limitan mucho más que a cualquier otro ciudadano»

ra y arbitra» las instituciones, una función mucho más importante que las simplemente protocolarias y representativas que otorgan al jefe del Estado las constituciones sueca y noruega, por ejemplo. «Reinar aquí —escribió Jiménez de Parga— es moderar y arbitrar».

El prestigio es, pues, para la Corona una cuestión de supervivencia. Y ese prestigio, al contrario que todo lo demás, no es hereditario. Quiere decirse que el príncipe tendrá que ganarse a pulso no sólo el aprecio del pueblo sino el peso específico personal que le otorgue la autoridad moral que dé altura a la moderación y al arbitraje. Por eso es condenable la actitud de algunos «progresistas» que aconsejan al heredero de don Juan Carlos que no se deje guiar por la prudencia y el sentido del Estado a la hora de tomar las grandes decisiones. Si la monarquía es símbolo y se nutre de elementos subjetivos, cualquier incidente que perturbe esta constelación ideológica deteriorará su fundamento. Y el príncipe, por ser quien es, por haber recibido una educación singular, por disfrutar de privilegios, tiene deberes que lo limitan mucho más que a cualquier otro ciudadano.

La tarea de reinar es una dedicación permanente y abnegada que fracasa si no se orienta por entero a los fines de la institución, que son los del Estado. Han pasado los tiempos en los españoles

éramos propensos al caudillaje, y hoy lo filtramos todo en el harnero de la racionalidad. Todo menos la monarquía, que es el elemento que nos conecta con los valores permanentes del Estado. Pero si esta vinculación fallase, si no nos sintiéramos representados por la magnífica embajada que los reyes proyectan en el exterior, si no disfrutáramos de la profesionalidad admirable de un jefe del Estado solvente y de una reina consorte que ha colaborado con abnegada dedicación a la función regia, la Corona pasaría a ser marginal y decadente.

Se ha dicho que el príncipe de Asturias ha recibido la mejor educación y el más elevado ejemplo para que acierte en sus decisiones personales. En ello hay que confiar, aunque advirtiéndole de que su papel, si decide asumirlo, es a veces amargo e ingrato.

PACHI



APUNTES DE ACTUALIDAD

Colapso en los accesos a Málaga

Cuatro muertos y veintiséis heridos, dos de los cuales seguían anoche en estado muy grave en la unidad de cuidados intensivos. Es el balance del accidente aéreo ocurrido ayer en Málaga, que podría haber sido mucho peor de no mediar la pericia de los pilotos para realizar un aterrizaje de emergencia sin apenas tiempo y con un motor averiado. Tras la tragedia, cuyas causas hay

que determinar con exactitud y rapidez (el accidente de 1998 en Melilla es un ejemplo de todo lo contrario, ya que sigue sin esclarecer), cabe realizar algunas valoraciones positivas y negativas. Todo apunta a que, pese a la confusión y el nerviosismo inicial, el dispositivo de atención a los pasajeros accidentados funcionó con eficacia. A los ocupantes del avión se les harían eternos, pero lo cierto es que sólo transcurrieron cinco minutos desde el siniestro hasta la llegada de la primera ambulancia,

y que la evacuación de todos los heridos se realizó en menos de una hora. Más complicado fue el rescate de los pilotos, aunque éstos estaban atrapados en el amasijo de hierros en el que quedo convertida la cabina. Asimismo, resulta tranquilizadora la coordinación entre todos los servicios de emergencia desplazados al lugar del accidente, algo básico para que la atención sea más eficaz. El siniestro también ha servido para poner una vez más de manifiesto la fragilidad de los accesos a Málaga,

que se colapsaron totalmente al ocupar el avión un carril y medio de la antigua carretera nacional 340. No es la primera vez que ocurre. Meses atrás fue el accidente de un camión en las inmediaciones del aeropuerto el que produjo el caos total de la N-340 en su doble trazado, y como recalco ayer el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, la intensidad del tráfico en esta zona es tal que cualquier colisión, por leve que sea, provoca caravanas kilométricas. Las obras para evitar estos problemas

están ahí, pendientes desde hace años, y el Gobierno central se ha comprometido a impulsarlas de inmediato con la construcción de un nuevo acceso al aeropuerto desde la Autovía del Mediterráneo. Es necesario que se cumpla ese anuncio, pero incluso más que el Ministerio de Fomento desbloquee de una vez la Segunda Ronda de circunvalación, una infraestructura pendiente desde 1997 sin la cual Málaga está abocada a que el caos circulatorio de ayer sea diario.