



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1986

III Legislatura

Núm. 48

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión Informativa

celebrada el martes, 9 de diciembre de 1986

ORDEN DEL DIA

Comparecencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Alvarez):

A solicitud del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, para informar sobre:

- La política del transporte aéreo desarrollada por el Gobierno.
- La política aeroportuaria del citado Ministerio.

A solicitud de la Agrupación de Diputados del PDP, del Grupo Mixto, para informar sobre:

- La política turística que piensa acometer el Ministro para lograr los objetivos políticos en esta área. (Comparecencia complementaria a la celebrada el 7 de octubre de 1986, «Diario de Sesiones» núm. 11.)
-

Se abre la sesión a las cinco y cinco minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías.

En primer lugar, damos la bienvenida al señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, agradeciéndole su presencia en esta Comisión, que ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular y la Agrupación PDP, del Grupo Mixto.

Como saben SS. SS., la comparecencia se refiere, en primer lugar, a las políticas de transporte aéreo y aeroportuario del Departamento de Transportes, Turismo y Comunicaciones y, en segundo lugar, a información sobre la política turística que piensa acometer el Ministerio para lograr los objetivos en dicha área.

Sin más dilaciones, tiene la palabra el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, de nuevo comparezco ante esta Comisión para exponer, ahora con carácter específico, las líneas políticas de mi Departamento en materia de tráfico y transporte aéreo, por una parte, en materia de turismo, por otra. Ello me va a permitir detallar algunos aspectos de los ya señalados en mi anterior intervención del pasado día 7 de octubre, y lo voy a hacer en dos partes. En primer lugar, una referida a las políticas de transporte aéreo y aeroportuario y en segundo lugar, la última parte de mi exposición la dedicaré a examinar con detenimiento las líneas de actuación de mi Ministerio en política turística.

El papel que le ha tocado jugar al transporte aéreo en la sociedad moderna, marcada por una intensidad de desplazamientos de mercancías y personas, tiene para España una significación especial que viene marcada en su origen por cuatro elementos fundamentales. En primer lugar, el transporte aéreo interior, con 119 líneas, que unen 121 pares de ciudades, con una cuota de participación del 25 por ciento del conjunto del tráfico aéreo con origen o destino en nuestro país. Esta red se ha conformado como la de mayor densidad europea, siendo el complemento imprescindible de otros modos alternativos de transporte y permitiendo enlaces entre las distintas regiones peninsulares o entre éstas y las regiones insulares así como las interinsulares. Sirva como punto de referencia el que los transportes interiores extrapeninsulares significan un 62 por ciento del total del tráfico aéreo interior de nuestro país.

En segundo lugar, el transporte aéreo ha jugado un papel destacable en su proyección internacional, siendo elemento fundamental en relación con el desarrollo de la primera industria del país, la industria turística. Del conjunto del tráfico manejado por nuestros aeropuertos, un 75 por ciento corresponde al tráfico internacional, operándose, casi en un 70 por ciento del mismo, mediante la llamada modalidad charter.

En tercer lugar, este importante flujo de viajeros, diri-

gido directamente a todas nuestras zonas turísticas, ha producido la necesidad de configurar una estructura aeroportuaria de características muy particulares que sitúa a España en el primer país de Europa en aeropuertos abiertos al tráfico internacional para aviones de medio y largo recorrido.

En cuarto lugar, la situación geográfica de nuestro territorio lo hace paso obligado de todo un sistema internacional de flujos de tráfico en la dirección Norte-Sur, con importantes exigencias sobre toda nuestra infraestructura de navegación aérea.

Todo este complejo sistema de transporte ha de desenvolverse en unas condiciones de ordenación, calidad, seguridad y economía, objetivos en los que se centra la política del Ministerio.

Antes de entrar en detalle en los objetivos anteriormente reseñados, una fotografía numérica nos dará la importante dimensión de los servicios aéreos en nuestro país. En el primer semestre de este año, el movimiento de aeronaves en los aeropuertos españoles fue, aproximadamente, de 260.000, con un incremento del 3,8 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior. El movimiento de pasajeros fue, aproximadamente también, de 24,6 millones, igualmente en el citado primer semestre de este año. Estos datos confirman una recuperación de los mercados de transporte aéreo, que no fue homogénea en todos los sectores. Así, el tráfico interior de pasajeros creció un 3,6 por ciento, en tanto que el tráfico internacional lo hizo en un 11,3. Este crecimiento tan elevado en el tráfico internacional ha sido posible gracias a la recuperación de los mercados turísticos, siendo nuestro país el principal destinatario turístico de Europa.

Es en este marco en el que se desenvuelve la actividad del sector aéreo y donde se encuadran las actuaciones básicas a desarrollar en los próximos años. Primero, completar y actualizar la ordenación de los diferentes segmentos de mercado. España, por su situación geográfica y por el desarrollo de los otros modos de transporte, ha generado un importante mercado doméstico de tráfico aéreo, de tal modo que en los seis primeros meses del año, el 43 por ciento de los pasajeros que utilizaron el avión en sus viajes, lo hicieron en servicios interiores o domésticos.

En cuanto a los servicios regionales, también llamados de tercer nivel y comprendidos en los servicios regulares domésticos, la ordenación pasará por la actualización de la Ley de Navegación Aérea de 1960. Los criterios a implantar en el desarrollo de estas actuaciones no son distintos a los ya enunciados para el sistema global de transportes: coordinación multimodal, estímulo, deficiencias y competitividad para algunas empresas y mejora en la calidad de los servicios. En este contexto, puedo anunciar que están muy avanzados los estudios para la implantación de estos servicios en las Islas Canarias.

El tráfico «charter» internacional, con destino y origen en nuestro país, es un caso singular en Europa, ya que más de las tres cuartas partes del tráfico internacional de España es tráfico «charter». Pues bien, teniendo en cuenta el entorno de liberalización que se propone en la Co-

munidad Económica Europea, la ordenación ha de pasar por una limpieza de las prácticas comerciales que se aplican en el negocio del «charter», con una nítida separación de lo que es tráfico «charter» y tráfico regular encubierto, y todo ello teniendo en cuenta que no se produzcan situaciones que puedan perjudicar ni a los intereses de nuestras compañías aéreas, ni a nuestro turismo.

Por lo que respecta al transporte aéreo regular internacional, debe hacerse mención a que estos transportes vienen regulados en sus aspectos técnicos por normas de derecho público, a través del Convenio de Chicago de 1944, mientras que los de carácter económico y comercial, relativos al derecho privado, vienen regulados por los convenios internacionales.

Especial mención hay que hacer en este último aspecto al nuevo marco jurídico que se está desarrollando en el seno de la Comunidad Económica Europea, y en los últimos meses se ha producido un gran avance en las negociaciones de acuerdos relativos a la futura política tarifaria, reparto de capacidades y acceso al mercado, con el objetivo de la implantación de un mercado común de los transportes en el año 1992. Todo ello llevará consigo una intensa participación de la Administración aeronáutica española en todos estos foros internacionales, la Comunidad Económica Europea y la OACI, en el seno de cuyas organizaciones se toman las decisiones que nos afectan.

Segundo, otra condición a la cual este Ministerio le concede un tratamiento prioritario es la seguridad. En esta línea se continuará con las actuaciones encaminadas al cumplimiento de las normas emanadas de la Organización de la Aviación Civil Internacional, OACI.

En este contexto cabe citar como elementos importantes la seguridad en la operación de las aeronaves, manteniendo un estricto control en la producción y mantenimiento del material aeronáutico, así como en la operación de las mismas. Siendo importante el factor humano, se prestará toda la atención necesaria a la formación de los recursos humanos, adaptando la normativa vigente a los programas de formación permanente. La seguridad de la navegación aérea, adecuando permanentemente los sistemas de la navegación aérea, para lo cual se dedicará un capítulo importante de recursos económicos, a la vez que se desarrollará un nuevo plan de mantenimiento que adecue los medios técnicos, procedimientos y recursos humanos para operar con las garantías del sistema SANCTA y los sistemas complementarios de comunicaciones y ayudas a la navegación que se pondrán en operación en los próximos años.

Tercero. Por último, me referiré a la calidad de los servicios a los usuarios, se llevará a cabo un control de las prestaciones de servicios, puntualidad, etcétera, a la vez que se incrementará la facilidad de acceso al vuelo, reduciendo los tiempos de espera en los aeropuertos y facilitando un más rápido acceso a las aeronaves. Para ello se procederá a un exhaustivo desarrollo y actualización de la Ley de Navegación Aérea, se actualizarán los Reglamentos vigentes a todas las actividades del sector, se definirá el nuevo Código de Aeronavegabilidad, se formalizarán las concesiones de gestión de los servicios aéreos y

se participará intensamente, como ya estamos haciendo, en la elaboración de las normas de la Comunidad Económica Europea y demás organismos internacionales de Aviación Civil.

Respecto al sistema aeroportuario, la política a seguir hay que enmarcarla en el contexto de la situación general, condicionada por los siguientes vectores: En primer lugar, debo resaltar que toda la política aeroportuaria se contempla en el marco más general de la política de transporte aéreo. En este sentido, la ordenación que del mismo se realice repercutirá en la concepción general del sistema aeroportuario y en la dimensión específica de cada aeropuerto en particular.

Un aspecto importante es la tendencia actual de los mercados, y en especial del «charter», hacia la recuperación de la que anteriormente hablé, que se confirma con aquellos datos anteriormente leídos.

De todos modos, el comportamiento de la evolución de las aeronaves y del tráfico de pasajeros no ha sido homogéneo en todos los segmentos de los diferentes mercados, pero sin duda la recuperación del mercado turístico ha sido un factor fundamental que ha inducido un incremento importante del tráfico de viajeros y de aeronaves. El instrumento del que se va a servir el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones durante la presente legislatura a efectos de la ordenación del tráfico aéreo y a efectos de la ordenación de los aeropuertos, es el Plan General de Aeropuertos, en el que se va a establecer el diseño futuro de los mismos, estableciéndose un plan de inversiones aeroportuarias. Dicho plan partirá de un análisis exhaustivo de la realidad operativa, de la infraestructura y de la demanda de cada uno de los aeropuertos del sistema, estudiando una prognosis razonable de incremento del volumen de las diferentes demandas en el mercado, y estableciendo el nivel de inversiones necesarios para adecuar la oferta y la demanda de los aeropuertos españoles.

Paralelamente, y en el ámbito comercial, entrará también en vigor un plan de mejora gerencial de los aeropuertos y de la calidad de la prestación de los servicios. Este plan de actuación tratará de mejorar la explotación y gestión de la red aeroportuaria mediante la optimización de la capacidad de las instalaciones aeroportuarias, la utilización de nuevas técnicas de gestión, la puesta en marcha del plan de informatización de la red aeroportuaria, la optimización de las actividades no estrictamente aeronáuticas de los aeropuertos. Tratará también de la implantación de una mayor calidad de los servicios mediante una nueva política comercial, un control exhaustivo de inspección de los servicios y concesiones y una mayor atención al usuario, y no solamente a las reclamaciones. Finalmente, un nuevo tratamiento de los servicios del «handling». Asimismo, la actuación sobre las inversiones aeroportuarias y sobre la prestación y calidad de los servicios se hará a través de un tratamiento adecuado de la organización de la red.

Por último, pero no por ello de menor importancia, el Departamento está acometiendo decididamente la mejora de los sistemas de seguridad de los aeropuertos espa-

ñoles. A esto y a la seguridad aeronáutica en general se han destinado en los últimos cuatro años importantes recursos económicos. En esta dirección hay que encuadrar una serie de objetivos, enfatizando que todos ellos son programas ya en marcha y que de lo que se trata es de continuar con la línea ya establecida. En esta dirección, se trata de continuar la mejora de los balizamientos de las pistas e iluminación de las plataformas; continuar la mejora de las ayudas visuales para la aproximación de las aeronaves; continuar con la instalación de nuevas centrales eléctricas, ampliando también las existentes y dotándolas de grupos de continuidad o de emergencia; continuar con la política de construcción de edificios para recibir las instalaciones contra incendios, que han de cubrir los servicios —y ya lo están haciendo— estipulados por la OACI.

Mejora de la calidad de los servicios de salvamento y extinción de los aeropuertos. Este plan se ha desarrollado en tres grandes líneas: renovación de la flota de autoextintores a través de la obtención de un prototipo de vehículo de fabricación nacional y la adquisición de un vehículo de intervención rápida; mantenimiento en estado operativo de la flota de vehículos y formación de personal, tanto en los aspectos generales como en los aspectos técnicos muy especializados.

Actuación de planes de emergencia. Siguiendo las recomendaciones de la OACI, ya en el año 1985 se inició un programa para la realización de simulacros generales de emergencia en los aeropuertos. Continuaremos incrementando los esfuerzos para garantizar el control y la vigilancia de los recintos aeroportuarios. El objetivo primordial dentro del programa de seguridad aeroportuaria está basado en la primera función que debe realizarse cuando se pretende proteger una instalación, en este caso garantizar el control y la vigilancia de los recintos aeroportuarios.

La elaboración e implantación de un plan de medio ambiente en todos los aeropuertos constituye una de las nuevas metas junto a la evaluación periódica de la situación técnica de los aeropuertos, estableciendo como objetivos de este plan, por una parte, efectuar una revisión de los diversos parámetros que miden la situación técnica de las instalaciones aeroportuarias y, por otra, promover la implantación de nuevas técnicas y procedimientos de control en un proceso continuado de incremento del mismo.

En último lugar, continuar potenciando el plan general de mantenimiento de los aeropuertos. Con éste se pretende la mejora de la función del mantenimiento técnico en los aeropuertos. Ello requiere actuar en dos frentes: organizar sistemáticamente un mantenimiento preventivo de todos los equipos e instalaciones aeroportuarias y racionalizar los procedimientos actuales de suministro de piezas de repuesto, a fin de lograr la máxima agilidad de los mismos.

Paso a continuación, señor Presidente, a la exposición de la política turística, segunda parte de la comparecencia. La política turística en nuestro país persigue los siguientes objetivos: mantener la posición española en el sector en sus aspectos cualitativos; mejorar el rendimien-

to económico de las entradas de turistas y ampliar la actividad turística interior. Al logro de estos objetivos se dirigen cuatro líneas básicas de acción. En primer lugar, modernización de la oferta; en segundo lugar, diversificación de la misma; en tercer lugar, la promoción de nuestros servicios y, en cuarto lugar, la mejora de los sistemas de información turística. En la línea de modernización de nuestra oferta, tratamos de aumentar su calidad, de conocer con la mayor precisión posible las necesidades de crédito del sector privado para adecuar las líneas de crédito disponibles y las subvenciones con fines crediticios a las carencias detectadas. Tratamos de hacer cada vez más asequibles las condiciones de acceso al crédito, primando la pequeña y la mediana empresa turística. De 4.000 millones de consignación de crédito en 1982 hemos pasado a 8.000 millones en 1986, y para 1987 no hemos establecido ningún límite.

Consideramos como base de un alto nivel de profesionalización del sector la potenciación de las enseñanzas turísticas. Nuestra presencia en la oferta turística no se reduce al crédito para mejorar la calidad de nuestras instalaciones. También estamos presentes a través de la red de Paradores nacionales. Estos ofrecen servicios que contribuyen a fijar niveles de calidad en nuestra hostelería, así como a la mejora de su imagen en el exterior. Nos encontramos en este momento en un proceso de racionalización en las dimensiones de los establecimientos y en la gestión de la red con el objetivo de optimizar la relación calidad/precio. Tres establecimientos de alto nivel se han incluido en la red este año: el Hostal de los Reyes Católicos, el Hostal de San Marcos y el Hotel de la Muralla. Esta incorporación ha supuesto un incremento de la oferta de 881 camas, pero ha exigido ya, hasta ahora, una inversión de 200 millones de pesetas para su acondicionamiento.

Creo conveniente en este punto señalar que la red de Paradores ha pasado de un déficit de explotación de 840 millones de pesetas en 1982 a un superávit de en torno a seis millones en 1985. En esta línea, prevemos que continúe con un aumento moderado en sus resultados de explotación, y digo aumento moderado debido a que la crisis del turismo norteamericano ha afectado de forma singular a la red de Paradores.

En la línea de diversificación de la oferta, vamos avanzando en la desestacionalización, uno de los objetivos que nos planteamos continuamente. Así, la temporada veraniega ya se extiende desde mayo a octubre, con un avance importante sobre los últimos tiempos. Porque hay que tener presente que España, como destino turístico, presenta la estacionalidad más baja de todos los destinos turísticos del Mediterráneo. Estamos potenciando el turismo cultural, atraído por museos, monumentos, fiestas, festivales artísticos, etcétera, y estamos potenciando el aprovechamiento turístico respetuoso de nuestra naturaleza. Igualmente, creemos conveniente promover ferias, congresos y otras convocatorias de visitantes de alta capacidad adquisitiva.

En la línea de promoción del turismo, estamos tratando de partir de un mejor conocimiento y análisis de la

oferta y la demanda. A esta finalidad de dirigen los estudios de mercados y los planes de «marketing» elaborados para cada mercado emisor. Estamos tratando de consolidar los principales mercados emisores, nuestros mercados tradicionales proveedores de grandes masas de turistas, así como estamos tratando también de abrir nuestra oferta a otros países capaces de emitir corrientes turísticas de alta calidad. A este respecto, se puede singularizar Estados Unidos, Canadá y Japón. Gracias a estos planes de «marketing», ha mejorado nuestro sistema de asignación de recursos para la promoción y se han creado los instrumentos identificadores de la oferta española. La promoción se articula básicamente en las campañas de publicidad, concebidas para los diferentes mercados emisores y combinadas con una campaña de cobertura internacional. Los planes de publicaciones de medios audiovisuales tratan, al igual que la publicidad, de presentar una oferta diversificada que motive al turista para conocer nuevas áreas y destinos, todo ello con criterios técnicos más adaptados a la realidad actual. Las actividades de promoción se centran en las galas, la presencia en ferias y otras acciones específicas sobre los profesionales extranjeros del turismo.

En la línea de mejora de los sistemas de información del sector, tratamos de coordinarnos para compartir la información con las Comunidades Autónomas, no sólo en cuanto al tratamiento mecanizado de los datos que recibimos, sino también para la discusión de los estudios que estamos realizando. Los resultados básicos de estas líneas de acción en 1986 son elocuentes por sí mismos. De enero a octubre de 1986, nuestros visitantes se han incrementado respecto a igual período de 1985 en un 9,2 por ciento. En el mismo período, nuestros ingresos por turismo en dólares han aumentado en un 47,3 por ciento, y en pesetas en un 20,3 por ciento. Si comparamos los incrementos porcentuales de visitantes y de ingresos, habremos de concluir que, incluso con la subida de precios, el gasto por visitante se ha elevado. Estamos, por tanto, en 1986, ante un año turístico que se puede calificar de altamente satisfactorio.

No quiero concluir mi exposición sobre turismo sin dar lectura a los objetivos generales que establece el plan de «marketing» del turismo para 1987. Establece este plan un conjunto de objetivos orientados a lograr una mayor eficacia en la definición y aplicación de las políticas turísticas. Estos objetivos son los siguientes.

a) Ampliar el conocimiento de la realidad turística, actualizando el banco de datos que permite valorar la evolución de los mercados y de las variables de influencia.

b) Evaluar la posición de España en el marco turístico mediterráneo, así como la potencialidad de su crecimiento, en función del conjunto de medidas que se adopten.

c) Definir las estrategias y tácticas de «marketing» a adoptar en los diferentes mercados emisores.

d) Detectar y observar las actuaciones de la competencia en el marco de la promoción y publicidad, valorando los esfuerzos y sistemas que utiliza para lograr la

penetración y la ampliación de cuotas en los diferentes mercados emisores.

e) Establecer un sistema de asignación de recursos promocionales, considerando los elementos básicos para la toma de decisiones de planificación estratégica del «marketing».

f) Orientar las actuaciones de promoción y publicidad de las distintas campañas que se emprendan, tanto a nivel público como a nivel privado.

g) Corregir las desviaciones en las actuaciones de política turística al evaluar los resultados que se han obtenido tras la aplicación del Plan. Esto es, establecer un sistema de evaluación continua de los resultados del Plan.

Por último, facilitar a los sectores público y privado elementos que puedan servir de apoyo en sus decisiones, ya sean administrativas o empresariales.

En base a este Plan de «marketing», se pueden establecer unas perspectivas de evolución cualitativa de algunos mercados importantes. Así, es posible detectar un ligero crecimiento en el mercado alemán, un fuerte crecimiento en el mercado de Gran Bretaña, crecimiento en segmentos cualificados en el mercado francés, un ligero crecimiento en el mercado belga, un ligero crecimiento en el mercado holandés y un fuerte crecimiento en el mercado italiano, que señala las pautas que previsiblemente establecerán nuestros resultados turísticos en 1987.

Quiero terminar mi intervención haciendo público el objetivo de incremento de turistas que nos marcamos para 1987. Dados los resultados que estamos obteniendo en 1986, ese incremento de, hasta ahora, un 9 por ciento, nos planteamos con un objetivo razonable para 1987 incrementar el número de visitantes en un 2 por ciento.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos ahora a conceder la palabra a los Portavoces de los Grupos que han solicitado la comparecencia. En primer lugar, el Portavoz del Grupo Popular. Vamos a hacerlo de manera que, primero, el Portavoz del Grupo de Coalición Popular intervenga sobre la parte relativa a transporte aéreo y política aeroportuaria y, después, daríamos la palabra al Portavoz de la Agrupación PDP para la parte correspondiente a la política turística, sin perjuicio naturalmente de que estos Grupos puedan intervenir en la otra parte de la comparecencia, en el turno de toma de posición.

Sin más preámbulo, por el Grupo de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Trillo por diez minutos.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Gracias, señor Ministro, por estar aquí con nosotros.

A mí, todo lo que acabo de escuchar me suena a febrero de 1983. Es evidente que entonces el señor Ministro no lo era, era Diputado, había otro Ministro, pero nos contó lo mismo, más o menos. Desgraciadamente, los hechos, todavía no sé por qué circunstancia, se repiten, y esperamos que no se repitan otro tipo de circunstancias. Por ejemplo, señor Ministro, va a hacer dos años que en esta misma Comisión se aprobó, casi por unanimidad, la regulación de la aviación de tercer nivel, es decir, una proposición no de ley instando al Gobierno a que, en el plazo

más breve posible, se regulara la aviación de tercer nivel. Que yo recuerde, así a botepronto, tenemos Al Andalus, Euskal Air, etcétera, y nos acaba de decir el señor Ministro que casi la línea canaria.

¿Piensa hacer el Gobierno algo en ese plazo lo más breve posible, o es que considera que lo breve son veinticuatro meses o de ahí para arriba, para regular, de una vez por todas, la aviación de tercer nivel, tal como ha sido el mandato de este Congreso de los Diputados en su día, aprobado, dicho sea de paso, también con los votos del Grupo que apoya hoy al Gobierno? Seguimos esperándola y, mientras tanto, están proliferando las líneas de aviación de tercer nivel, sin saber a qué regulación se atienen, y el Gobierno tiene un mandato expreso de esta Cámara para regular esa aviación. En tiende esta Cámara, o entendió en su día y entiendo que entiende hoy, que este tema es urgente. Número uno. Por eso le recordaba lo de febrero de 1986, señor Ministro, y perdone esta digresión.

Parece que aquí las cosas no tienen rapidez, como tampoco lo tienen —dicho sea con permiso de la Presidencia y como inciso— para que se le envíe a este pobre Diputado de a pie el Plan de transporte ferroviario, que lleva solicitando al Ministro desde hace tres semanas y su secretaria se niega a enviarlo a la mía, y me gustaría poderlo recibir, dicho sea como inciso, y perdón, señor Presidente, por esta digresión. Vamos al tema que nos ocupa.

He escuchado con mucho interés, como siempre escuchó, todo lo que se refiere al transporte, y muy especialmente al transporte aéreo. Pero, señor Ministro, en estos momentos estamos con una Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, se nos anuncia —se dice a la prensa que existe y parece que existe, aunque se va a modificar— un Plan de transporte ferroviario. Se nos acaba de anunciar hoy, aquí y ahora, un plan general de aeropuertos, y es posible que pasado mañana se nos anuncie un plan general —¿qué sé yo?— de navegación de cabotaje. El Plan de Flota ha llegado al Congreso por vía de folleto, pero todavía no se ha discutido aquí. Estamos —iba a decir— hartos. No.

Me parecen muy bien todos los planes, pero, señor Ministro, ¿no son ustedes capaces, de una vez por todas, de hacer un plan de bases de ordenación de todos los modos de transporte en España, y que de una vez por todas el Congreso de los Diputados se defina sobre cuáles son los modos de transporte, del futuro del transporte en España? ¿Por qué vamos a hacer plan sobre plan, parche sobre parche, regulación sobre regulación sin saber en definitiva a dónde queremos llegar? Es una cosa muy simple. ¡Cuidado!, es difícil, yo lo reconozco, pero no imposible. Hay que hacerla; hay que atreverse con ella. Ya que hacen tantos planes, hagan un plan de ordenación de bases del transporte, pero no empiecen a mandarnos plan sobre plan de tal manera que nos vamos a volver locos, sobre todo si, además, los anuncian a la prensa, no los aprueba el Consejo de Ministros, no los envían al Congreso de Diputados y resulta que no sabemos ni por dónde tenemos que ir cuando tengamos que viajar de Madrid a La Coruña —que es su provincia y la mía— o de Madrid a Huelva, por ejemplo.

Señor Ministro, vamos a hablar de aeropuertos y de transporte aéreo, que es la razón por la cual está usted aquí, bien entendido que está usted aquí porque no me dejaron intervenir con tiempo suficiente en la anterior Comisión con motivo de su comparecencia, quiero recordar, el pasado mes de septiembre.

Dice que van a adaptar toda la regulación del transporte aéreo a las normas de la OACI. ¡Ya va siendo hora! Con motivo del Pleno sobre la investigación de las catástrofes aéreas del aeropuerto de Barajas y de Mejorada del Campo, se dijo en este Congreso de Diputados que no se estaba cumpliendo la circular número 148 de la OACI, y la mayoría socialista dijo que eso no era verdad. Resulta que la Comisión oficial de investigación de catástrofes aéreas, dependiente de su Ministerio, ha reconocido que evidentemente no se cumplía esa normativa de la OACI a efectos de circulación en días de baja visibilidad. Yo le hago una pregunta. (El señor Ministro hace gestos de negación con la cabeza.) Lo dice el informe oficial, no lo digo yo. Señor Ministro, no me diga que no. Léaselo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trillo, por favor, le ruego que continúe con su intervención.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Estaba sencillamente haciendo unos incisos por los gestos del señor Ministro, con el que, por cierto, dicho sea de paso, me une una buena amistad.

El señor **PRESIDENTE**: No lo dudo, señor Trillo, pero los incisos serán arbitrados desde esta Presidencia. Tiene usted la palabra.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Me atengo a las observaciones de la Presidencia y acepto, cómo no, su arbitraje.

Señor Ministro, eso es así. Yo le haría la siguiente pregunta: ¿Consideraría el señor Ministro buena y válida la petición de la creación de una Comisión de investigación de seguridad en el transporte, a similitud de lo que existe en otros Parlamentos, no dependiente de ningún Ministerio ni de ningún Gobierno sino de las Cortes Generales, en este caso de España? ¿El señor Ministro considera que sería bueno y positivo una Comisión de expertos que se incentivara, que se actualizara en cada momento a efectos de investigar los accidentes que se produjeran (terrestres, aéreos, marítimos, me da exactamente igual) y que pusieran a disposición de los Diputados del Congreso y de los Senadores las conclusiones —eso sí— neutrales para evitar de una vez situaciones tan ridículas como éstas en que nos estamos encontrando?

Señor Ministro, me dice que se va a derogar, mejor dicho, que se va a actualizar la Ley de Navegación Aérea. Le recuerdo que su antecesor en el cargo hablaba de derogarla. Ahora parece que se va a actualizar. ¡Hagan algo!, llevamos cinco años, no se hace nada y ahí sigue esa Ley. Y cada vez que vienen nos dicen que se va a hacer algo con la Ley. Llevan ustedes cinco años, comprendan que no estamos al principio de una legislatura. Para nosotros

ustedes están gobernando desde hace cinco años en este país, o cuatro años y pico, y da la casualidad que el Grupo que les sustenta sigue diciendo eso desde hace cuatro años y pico. Nos da igual quién sea el Ministro, lo que queremos es que se hagan las cosas. Que no sigamos como estamos en este momento. Realmente en ese tema del transporte aéreo no estamos precisamente bien.

Señor Ministro, dentro del sistema de circulación aérea hay una serie de circunstancias que el otro día le preguntaba al señor Presidente de Iberia. Como sabe el señor Ministro, la Escuela Nacional de Aeronáutica, la ENA, una de dos: o no funciona, o no funciona bien, o no sabemos a qué va a parar. Le voy a hacer una serie de preguntas a las que desearía contestación del señor Ministro, bien ahora o por los trámites parlamentarios que el señor Ministro considere más oportuno.

¿Cuál es la razón por la que en los últimos tres años, que yo sepa, no se ha creado una estructura de funcionamiento de la Escuela Nacional de Aeronáutica? ¿Por qué no se ha creado algún sistema para que los profesores no se tengan que ir? Porque no sé si el señor Ministro sabe que había 42 profesores y quedan 22. En el último año se han ido 15, que es una bonita cifra. No sé si el señor Ministro sabe que la utilización del material en la ENA es inferior al 50 por ciento de lo que sería normal. Se vuelan 200 horas de avión por año, nada más.

Quizá el señor Ministro no sabe —o seguramente lo sabe— que algunas grandes compañías de aviación extranjeras —Lufthansa, entre otras— han intentado venir para tratar de formar sus pilotos en la ENA con sus medios de promoción de pilotos. Y quizá el señor Ministro no sepa que los pilotos que hoy se están formando en la ENA, habiendo carencia de pilotos de líneas aéreas comerciales en España, no sirven porque no tienen la titulación y los conocimientos adecuados para ser pilotos de líneas comerciales.

Aquí está pasando algo. Tomemos un material infrautilizado. No sé quién vuela en ese material. Desde luego lo que sí sé es que las cifras finales son bastante aterradoras. El presupuesto de la ENA son 1.000 millones de pesetas al año, y se han formado hasta 1985 cuarenta pilotos por año, y a partir de esa fecha se han quedado en veinticinco pilotos por año. Esto da un costo de 30, 35 millones por piloto, cuando el costo normal en enseñanzas de este tipo no suele superar los 5 millones de pesetas por piloto. Algo está pasando en la ENA cuando España necesita pilotos comerciales y la ENA no produce pilotos con la titulación adecuada.

Aeropuertos. De acuerdo con usted, señor Ministro, hay muchos aeropuertos en España. España es un país radial y realmente tenemos una sobreabundancia de aeropuertos. ¿Me podría decir el señor Ministro cuáles son, en su opinión —no con los datos que se nos mandan al Congreso—, los aeropuertos cuya explotación, usted como buen economista —y sé que lo es— consideraría rentables? ¿Cuál es la razón por la que no se privatiza la explotación de algunas terminales aeroportuarias? ¿Cuál es la razón por la que actualmente estamos manteniendo aeropuertos totalmente deficitarios y en otros casos aeropuer-

tos sometidos a unas circunstancias económicas que realmente los hacen deficitarios? ¿Cuál es la razón por la que en Barajas, hoy, se están cobrando 60.000 pesetas por hora de utilización de un «finger» y resulta que una compañía de bandera deja los aviones en el «parking», fuera de los «finger» porque le resulta muy caro? ¿Eso es coordinar? Entiendo que eso es una perfecta jaula de grillos, señor Ministro. O no entiendo nada o una de dos: o compramos «fingers» demasiado caros y no le decimos a Iberia que los utilice o, por el contrario, Iberia trata de amortizar unos costes no utilizando aquello que por otro lado estamos gastando.

De alguna manera, señor Ministro, la falta de coordinación en aeropuertos nacionales es manifiesta.

Señor Ministro, no quiero que me quiten la palabra, porque le veo al señor Triana con muchas ganas de quitármela. Señor Presidente, un minuto nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trillo, todavía no le había hecho ninguna advertencia, aunque usted ha consumido ya dos minutos más de su tiempo, y le ruego vaya terminando. Usted mismo me da ocasión de decírselo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Nos conocemos, señor Presidente, hace muchos años, gracias a Dios.

Señor Ministro, no quería terminar sin hablar dos o tres cositas sobre el deseo que tiene nuestro Grupo Parlamentario de ser informado suficientemente bien sobre la problemática ocurrida en España con la compañía, y la quiebra, parece ser, de Air Cargo Spain.

Tengo en mi poder una fotocopia de la Dirección General de Aviación Civil, de 30 de septiembre de 1986, donde en relación con este tema se vierten suposiciones del nivel siguiente: en las fotocopias aludidas no consta justificante de haberse liquidado el Impuesto sobre transmisiones y actos jurídicos, etcétera. La antigua licencia de Aviación Civil, fotocopia de la autorización provisional de otorgamiento de plazo para cumplir requisitos correspondientes a CC Air Cargo, de esta fotocopia puede afirmarse, cuando menos, que ha sido manipulada respecto del escrito que en su día fue remitido a CC Air, toda vez que ni la fecha del escrito, ni el texto, ni la firma del Director General se corresponden con la copia archivada en el expediente, etcétera.

Lo que ha pasado con Air Cargo está en la mente de todo el mundo, hay una serie de empleados fuera de juego y hay una cierta preocupación en mi Grupo Parlamentario por saber si el Ministerio —y estoy seguro que sí— ha investigado a fondo este asunto, ha cotejado de verdad todos los antecedentes que en él obran. Y, de paso, en relación con este tema del transporte de mercancías por aire, si hay alguna política definida dentro del propio Ministerio. Si hay alguna política definida dentro de un Ministerio que, por un lado —ya se lo he dicho en diferentes ocasiones— compra aviones a CASA para hacer el transporte del correo y, por otro lado, lleva vacías las bodegas de los 727 de la compañía Iberia del puente aéreo Madrid-Barcelona. Sí me gustaría saber si hay alguna política de-

finida del transporte aéreo de mercancías por parte del Ministerio.

Finalmente, señor Ministro, y por aquello de que usted y yo somos gallegos, ¿qué tiene previsto su Ministerio respecto al plan de infraestructura aeroportuaria, respecto a la Expo-92 y a la Olimpiada —aunque comprendo que es más reciente— de 1992 en Barcelona? Algo habrán previsto a efectos de absorber y facilitar la lógica llegada masiva de turistas que se va a producir en esos momentos.

En cuanto a los programas en marcha de balizamiento, etcétera, y al plan informático de aeropuertos nacionales, en la repregunta —que espero tener la ocasión de poderle hacer— ya se lo mencionaré.

El señor **PRESIDENTE**: Le recuerdo, señor Trillo, que, desconociendo totalmente las gestiones personales que S. S. haya podido hacer con el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, la documentación puede ser solicitada —el cauce es normal— a través de la Presidencia de esta Comisión, que con toda prontitud la tramitará ante el Departamento ministerial correspondiente.

También rogar, al hilo de la intervención del señor Trillo, a todas SS. SS. que hagan un esfuerzo por concentrarse en los temas objeto de la comparecencia, puesto que no es de carácter general, sino para un asunto determinado, y no obligar a esta Presidencia a pedir a los señores Diputados que vayan a la cuestión. Naturalmente, esto me sirve para recordar al señor Ministro, aunque él lo conoce, que aquellas cuestiones que salen fuera del objeto de la comparecencia, no tienen por qué ser contestadas, aunque el señor Ministro es libre de proceder a su contestación.

Para la segunda parte de la comparecencia, relativa a la política turística, tiene la palabra, por la Agrupación del PDP, del Grupo Mixto, el señor Casals.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Señor Presidente, para una cuestión de orden.

La comparecencia del Ministro es a solicitud de dos Grupos Parlamentarios en dos fechas distintas, sobre dos temas distintos. ¿Habrá algún inconveniente por parte de la Presidencia en que se contestara primero a la primera comparecencia y después a la segunda?

El señor **PRESIDENTE**: Esta Presidencia no tiene inconveniente en acceder a su petición, pero nos parece que se facilita la tarea del señor Ministro —y por eso él ha hecho su primera intervención de forma agrupada— contestando también de forma agrupada. En todo caso, siempre que al señor Ministro le parezca mejor hacerlo así.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Si es por facilitar la tarea del señor Ministro, nosotros estamos siempre bien dispuestos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Trillo. Entonces, daríamos la palabra por la Agrupación del PDP, al señor Casals, por diez minutos.

El señor **CASALS THOMAS**: Haré un esfuerzo de síntesis para, dentro de estos diez minutos, colaborar a eso que llamamos economía de tiempo, preocupándome seriamente, no obstante, de que tengamos que empezar por la economía de tiempo, cuando realmente la economía es la administración de los recursos que tenemos, y los recursos turísticos son, evidentemente, bastante más amplios. Trataré, pues, de sintetizar toda una política turística en tan breve espacio de tiempo.

No me voy a referir —ya ha hablado el señor Trillo de este tema, incluso para facilitar al señor Ministro que después desglose la contestación en dos partes, y no lo voy a hacer porque lo haya hecho el señor Trillo, sino porque no me considero capacitado ni con conocimientos suficientes— a la exposición que ha hecho el señor Ministro respecto a toda la política de transporte aéreo y ordenación de ese transporte. Me ha parecido una exposición detallada y prolija y me doy perfecta cuenta de lo difícil que debe ser, en un sector como el nuestro, que ha crecido tan desmesuradamente durante los últimos años, efectuar cualquier plan que necesariamente tiene que quedar obsoleto por la bondad de las cifras, es decir, que vamos creciendo a una velocidad realmente casi imprevista.

Muchas gracias también, señor Ministro, por su exposición de hoy. No es que sea muy distinta a la del otro día —quizá un poco más prolija, quizá un poco más ordenada—, pero manteniendo los principios básicos de lo que es la política turística, cuáles son los objetivos primordiales, cuáles son las políticas que tienen o que articulan para alcanzar estos objetivos y únicamente me voy a referir a una cosa anecdótica, a la que no le doy más importancia que la que tiene.

En su comparecencia del 7 de octubre, usted dio unas cifras —que figuran en el «Diario de Sesiones» de aquella fecha— respecto al crecimiento numérico del turismo, que cifró en 46 millones, creo, más de un 8 por ciento respecto al año pasado, un crecimiento de divisas del 39,88 por ciento y un aumento cualitativo del 3,5 por ciento, cifras con las cuales basé mi intervención en la defensa de una enmienda en el Pleno, que no me fue rebatida en aquel momento más que de una manera muy tangencial, diciendo el portavoz del Grupo Socialista que los números suyos no coincidían con los míos, a lo cual no supe qué responder, porque me había basado en las cifras que usted nos había facilitado.

De todas maneras, esto de las cifras es una cosa distinta a las manifestaciones políticas, en las cuales el que las organiza dice que hay 500.000 manifestantes, el de la oposición dice que solamente son 50.000 y la policía municipal dice que son 50. Los números son los que son, y sean los que usted dijo en la Comisión en su comparecencia voluntaria, sean los que nos da hoy que aumentan considerablemente, pueden ser unos u otros y cuanto mejores sean más me alegraré personal y colectivamente de la bondad de los resultados para este ejercicio e incluso para el próximo.

Quisiera que viera, señor Ministro, en mi intervención y en todas las que la sucederán y las que la han precedido —que, ejerciendo el trabajo de control y seguimiento,

me corresponde hacer por el hecho de ser Diputado—, todas ellas irán orientadas a la colaboración, colaboración con la que siempre ha contado la Secretaría General de Turismo y con la que usted, señor Ministro, y la propia Secretaría, deben seguir contando en el futuro. No hay en mí ánimo ninguno de hacer una oposición de acoso y derribo al Gobierno para asuntos de materia turística, sino simplemente de inquietar, quizá de alumbrar, de colaborar, en definitiva, a ir exponiendo puntos de vista que a veces son discrepantes con lo que hace el Ministerio.

Para mí la política turística, y coincidiendo con usted, señor Ministro, con el objetivo fundamental de mantener a España en una posición de primer orden, por no decir líder, en el sector; aparte de esto, en que coincidimos, repito, pienso que para mantener esa política habría que hacer algunas cosas. Y una cosa fundamental que nunca he escuchado desde que estoy aquí, pero tampoco antes, es la adecuación de la oferta a la demanda. Porque ésta no es una cuestión baladí, es decir, que si hay adecuación entre la oferta y la demanda, probablemente obtendremos el precio resultante del producto que elaboremos y con un producto adecuado también podremos nosotros entonces aumentar la calidad.

Mire, éste es un viejo tema que se ha venido discutiendo desde hace muchos años. Me voy a referir a dos hechos casi recientes, uno de ellos bastante conocido por el público, que fue un debate sostenido en «La Clave», en el cual participó el Secretario General de Turismo, participé modestamente yo y donde mi gran interlocutor era el Presidente de la IFTO (la Asociación de Operadores Turísticos), en donde ventilábamos un problema muy simple: si el dinero que nos pagaban los operadores turísticos para mandarnos clientes aquí era un dinero suficiente que permitiera que al elaborar nosotros nuestro producto a un nivel de calidad, pudiera cumplir una empresa su función social.

Usted, como buen economista, sabe que una empresa utiliza recursos distintos para elaborar productos que necesitan otras personas ajenas a la propia empresa, pero al hacer esto tenemos que crear el valor económico añadido para atender a una serie de funciones que fundamentalmente van a ordenar todo el costo del producto, a pagar a los trabajadores, a pagar los dividendos, a pagar la sociedad a través de los impuestos y después asegurar nuestra propia supervivencia con una dotación suficiente de amortización. Este es el objetivo.

Yo argumentaba al señor de la IFTO: Fíjese usted que con 2.000 pesetas, aproximadamente, que ustedes nos pagan desde el 1.º de abril o mayo hasta 31 de octubre, como tipo medio en régimen de media pensión, obviamente no se necesita ni siquiera hacer cálculos para ver que nosotros no podemos cubrir esta función social de la empresa. Mucho más recientemente, hace tan sólo unas pocas fechas, con ocasión de la organización de la Tecno-Turística en Palma de Mallorca, los operadores turísticos expresaron con toda claridad —yo podría añadir aquí que casi con cinismo— sus pretensiones. Nos las expresaron en estos términos: Nosotros queremos una ecuación en que precio y calidad sean adecuadas, que tengan una unidad,

por ejemplo, uno. Pero nosotros queremos un precio que nos permita tener clientes por la capacidad de gasto de estos clientes y que los tengan en número suficiente para que nosotros podamos cubrir nuestra estructura actual, que es muy numerosa, y que la cifraron en más de un millón de viajeros para cada uno.

Fíjese, señor Ministro, que esto es una contradicción. Si nosotros bajamos el precio a la capacidad de gasto o de consumo de los clientes, tenemos que rebajar simultáneamente la calidad. Y no creo que haya otra fórmula, porque las otras fórmulas de aumento de productividad en un sector como el turismo, donde la mano de obra es muy importante, no creo que la aumentemos sustituyendo personal y servicios por máquinas y herramientas. Este es el gran debate que existe, y nosotros no adecuamos la oferta a la demanda; nosotros siempre nos adelantamos en la oferta, de tal manera que las expectativas de demanda en aumento de los mercados exteriores siempre alcancen un techo razonable que les permita a ellos tener el número de pasajeros acudiendo a los segmentos de demanda de la pirámide, siempre los más bajos.

Cuando usted me habla ahora, por ejemplo, de que hemos aumentado la calidad, no se lo puedo desmentir, señor Ministro, pero yo vivo dentro del sector, no a extramuros del sector; vivo todos los días del año directamente en contacto con unos y con otros, y yo le afirmo a usted, sin ningún temor a error, que durante los últimos años la calidad de nuestro turismo desciende. No voy a ser prolijo en números, porque no es ésta la ocasión ni la oportunidad, pero me pongo a disposición del señor Ministro para darle cuantos datos requiera de centenares de balances, de centenares de datos que le convencerán a usted, señor Ministro, de que el gasto medio por cliente no aumenta, sino que desciende, desgraciadamente para nosotros, aunque es verdad que lo sustituimos por un aumento del número de clientes.

Me preocupa no solamente la no adecuación de la oferta a la demanda, sino cómo aumentamos la oferta. Y sé, señor Ministro, que usted no tiene responsabilidad directa en este asunto, porque ustedes han transferido toda la ordenación del territorio y todas las cosas en materia turística en manos de la Comunidad, pero bien sea por el momento de la transferencia, bien sea por falta de medios económicos, de medios humanos, ha quedado un vacío en esto; estamos en la cresta de la ola como consecuencia de esta misma demanda y nos encontramos un poco desbordados. En gran parte de la geografía española, de la geografía periférica, estamos asistiendo a un «boom» y, a veces, un «boom» podría parecer bueno, pero en economía usted sabe, como economista que es, que el «boom» no suele ser bueno, porque es mucho mejor un crecimiento consolidado y progresivo que no estas grandes manifestaciones de crédito que nos descalabran.

No le voy a contar, siquiera, las picardías que se utilizan para hacer todas estas cosas, burlando todo tipo de leyes, los planes de urbanización, los permisos municipales, las viviendas que se construyen para uso propio y para segunda y tercera residencia y que después se vierten en los canales de comercialización turística. Simplemente le

voy a repetir un dato que pronuncié en mi primera intervención y es que de cada cinco plazas que tenemos legalizadas hay cuatro que son sumergidas, y todo esto no es bueno para que nosotros tengamos una oferta digna y realmente podamos hablar de esa adecuación tan necesaria para poder realizar un producto digno que vaya aumentando la capacidad de ingresos por nuestro turismo. En cifras que ustedes han dado en la propia Secretaría General de Turismo, estiman en 23 dólares menos el gasto medio de turismo en España en relación a la media internacional; 23 dólares menos de turismo representan algo así como 150.000 millones de pesetas que, curiosamente, se relacionan muy bien con los déficit de amortización que tenemos en nuestro país.

Podría y debería, con tiempo, hablar de todo lo que usted ha dicho. Son cosas importantes y coincido con muchas de ellas; son cosas importantes para conseguir los objetivos de modernización, diversificación, promoción, mejora de la información —yo añadiría, incluso, alguna otra cosa—, y que después usted ha desdoblado en calidad, crédito, subvenciones... Bien, señor Ministro, todo esto es importante, pero es que ni tengo tiempo ni tampoco es relevante. Todo es importante en turismo, no menosprecio, no subvaloro ninguna de estas cosas. Digo que la política turística no se puede enfocar desde estos principios, que hay cosas mucho más relevantes, más importantes —como las que yo he señalado—, con las cuales nos jugamos la supervivencia. Esta es mi idea inicial, la idea que yo planteo nuevamente aquí y que, perdóneme usted, tendré que insistir porque no es un capricho personal, es una experiencia de muchos años, es el conocimiento profundo del sector, es saber lo que dicen mis colegas y la gente interesada, sean trabajadores o empresarios, y esto no es cuestión de voluntarismo ni tampoco de que usted tenga razón o que la tenga yo; si yo no la tengo, señor Ministro, le prometo que le voy a retirar cuanto he dicho, en el momento y ante quien haga falta. Pero si usted no tiene razón en este planteamiento, lo que nos jugamos no son nuestros intereses mutuos sino los intereses de España. Esto, a mí y a usted, nos debiera preocupar mucho más.

Termino, señor Presidente —ya sé que me he alargado y le doy las gracias por su benevolencia—, haciendo dos preguntas puntuales que casi no tienen nada que ver con lo anterior, por lo que si usted lo cree oportuno las contesta, pero son cuestiones que interesan a muchísima gente. En una sentencia reciente de Magistratura (que tenían que traerme esta mañana, pero no me han traído, por tanto no la he podido estudiar) me afirman personas que dicen conocerla, que la sentencia falla en contra de la Administración en esto que conocemos como servicios mínimos. Si esto fuera así, lo mismo que en la Organización de Trabajadores Portuarios, en el archipiélago canario y en el archipiélago balear, donde dependemos —y usted lo ha señalado muy bien— tan enormemente de nuestras comunicaciones aéreas en primer término y marítimas también sobre todo en materia de transportes, quisiéramos saber qué piensa hacer el Ministerio, si es que esto es así; si piensan tomar algunas medidas para que, llegado el

caso de estas huelgas que se van sucediendo, a veces por personal de tierra, o por controladores, o por pilotos, ante una perspectiva, que comparto con usted, de que el año próximo volverá a ser un buen año turístico, no tuviéramos una catástrofe. Este es el primer punto.

El último punto es el siguiente: Hemos leído en la prensa últimamente que también ha habido pedidos de seguridad en función de no sé qué disputa entre un sindicato y otro que hubo un momento de interrupción de comunicaciones en el despegue de unos aviones. Es probable que sólo sea un rumor, pero, en la medida que esto pudiera ser verdad, ¿tiene tomadas el Ministro, o quien corresponda —a lo mejor no corresponde ni siquiera a su Ministerio— alguna medida que dé mayor seguridad a los usuarios de este medio de transporte?

El señor **PRESIDENTE**: Sigo rogándoles que se ciñan a la cuestión y al tiempo establecido reglamentariamente.

¿Alguno de los Grupos Parlamentarios solicita intervenir para toma de posición? (Pausa. El señor **Mardones Sevilla pide la palabra.**)

Señor Mardones, ¿S. S. está adscrito a esta Comisión?

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Presidente, vengo en representación del Grupo Parlamentario Mixto. El portavoz del Grupo, señor Bandrés, se encuentra en este momento en el País Vasco y no ha podido cumplir el trámite de comunicación de mi representación en nombre del Grupo Mixto genuino (**Risas.**), por llamarlo de alguna manera, porque tenemos las cifras, como el señor Ministro, abiertas al porcentaje de incremento. Esa ha sido la razón formal, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, un momento, señor Mardones.

Su señoría no lo ha comunicado a la Mesa, ¿no es así?

El señor **MARDONES SEVILLA**: Se ha solicitado, señor Presidente, al portavoz en este trimestre, que es el señor Bandrés, por parte del Grupo Mixto genuino. El señor Bandrés me ha llamado esta mañana para comunicarme su imposibilidad de poder enviar el escrito por encontrarse en el País Vasco. Ha dicho únicamente que nos dirigiéramos a la Mesa, dada mi representación de miembro y Diputado del Grupo Mixto, en la manera que quiera interpretarlo, según el Reglamento, el señor Presidente. (El señor **Trillo y López-Mancisidor pide la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Trillo supongo que para una cuestión de orden.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: No, señor Presidente, es para fijar la posición del Grupo Parlamentario de Coalición Popular en el tema del turismo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trillo, no se preocupe, ese derecho estará preservado. Vamos a seguir el orden ascendente de mayor a menor de los Grupos. Ya sabe que su Grupo y la Agrupación PDP tienen derecho a interve-

nir en la parte en que no han intervenido, aunque por un tiempo menor del que los Grupos que todavía no han intervenido disponen para la totalidad de la comparecencia.

Señor **MARDONES**, esta Presidencia, sobre todo cuando está iniciando su andadura, tiene el espíritu más abierto de cooperación y de facilitar el trabajo de SS. SS., pero nos resulta un tanto complejo que no haya habido una notificación, bien sea con anterioridad o al principio de esta sesión de la Comisión, diciendo que S. S. sustituía en este acto al señor Bandrés o a otro portavoz, porque el señor Bandrés tampoco está adscrito a esta Comisión.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Presidente, se lo decía a efectos de que en este trimestre el señor Bandrés actúa como portavoz del Grupo Mixto ante la Mesa de la Cámara, y él, a petición de los distintos Diputados del Grupo Mixto que solicitan la adscripción o la sustitución en una Comisión, suele hacer las notificaciones formales a la Mesa de la Cámara. Este era el único requisito a que me acogía en este momento, en mi representación como Diputado que soy del Grupo Mixto y a que esta mañana he formado parte de la Junta de Portavoces de esta Cámara, por lo que deseo acogerme a su benevolencia y a su correcta interpretación en la flexibilidad del Reglamento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mardones, en esta ocasión esta Presidencia le va a conceder la palabra, pero si quiere dejar constancia en el acta de esta sesión de que no ha existido ni ha tenido entrada en esta Comisión ninguna comunicación de su Grupo en relación con esta sustitución. Tampoco S. S. u otra señoría procedente del Grupo Mixto se ha dirigido al comienzo de la sesión a esta Mesa para explicitar esa sustitución. Quiero advertir a S. S. y a todos los miembros de la Comisión que estos hechos no podrán volverse a repetir, que esta Presidencia no concederá la palabra cuando se den estas circunstancias, así como rogar a SS. SS la diligencia en el cumplimiento de estos procedimientos.

Tiene usted la palabra, señor Mardones, por el tiempo de siete minutos y medio que corresponden a su Grupo. A continuación tendrá la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, para la parte relativa a la política turística y, finalmente, para el conjunto de la comparecencia, el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Muchas gracias, señor Presidente.

Tomo nota para comunicárselo a mi Grupo a los efectos de cumplir la formalidad de las notificaciones en el procedimiento debido, como me señala la Presidencia. Agradezco su correcta y benevolente interpretación del Reglamento.

En primer lugar, señor Ministro, comienzo por la segunda parte de su intervención, dado que es la más breve y por el tiempo de que dispongo en el tema del turismo.

Me congratulo, señor Ministro, de haberle escuchado. Ya era hora de que se oyera aquí la política que usted introduce en su Departamento con la diversificación esta-

cional de la oferta turística. Esto ha sido una constante de los Diputados canarios, de cualquier signo político, que hemos venido planteando siempre, incluso en los Presupuestos del Estado —lo recordará el señor Ministro—, cuando se dedicaba para una promoción exterior del turismo español un concepto que entendíamos no coincidía con la estacionalidad, la temporada alta del turismo en Canarias, que va en disposición cronológica distinta con el turismo peninsular habitual y con el de las Islas Baleares.

Me congratulo de esto y de que se pueda seguir una promoción de intentar desestacionalizar la oferta turística española.

La segunda y última pregunta en este apartado del turismo, señor Ministro, se refiere el controvertido tema de la venta de apartamentos turísticos a tiempo parcial, el denominado sajonismo «time-sharing». Sabe el señor ministro que éste es un problema que se ha plantado recientemente con una gran crudeza en el archipiélago canario. Imagino que en otras áreas turísticas españolas también. Ha sido denunciado por casi toda la pléyade de los sindicatos que tienen representación en el sector mayoritario, tanto UGT como Comisiones Obreras, y recientemente la Consejera de Turismo y Transporte de la Comunidad Autónoma Canaria, en una reunión a este respecto intentando buscar soluciones, ha declarado a los medios de comunicación que la solución del problema no descansa en competencias de la Comunidad Autónoma sino en competencias del Gobierno central. Quisiera saber cuál es la intencionalidad del señor Ministro y qué proyectos tiene para resolver el complicado tema de la venta de instalaciones turísticas de apartamentos «time-sharing», es decir, a tiempo parcial.

Entro ya, señor Ministro, en el tema del transporte aéreo. Su exposición ha sido correcta, efectivamente, en teoría, y con un gran contenido de ordenación académica del sistema. Pero hay una serie de puntos que me preocupan, señor Ministro. Usted ha empezado mencionando las cifras de movimiento de pasajeros en nuestros aeropuertos. Estoy interpretando que era tanto en aeropuertos de entrada como de salida, no sé si desglosaba entradas de salidas o si sumaba entradas y salidas de pasajeros en los aeropuertos nacionales. Me gustaría conocer el juicio que le merece al señor Ministro cuando esa cifra se desglosa entre pasajeros entrados o salidos en líneas de bandera nacional, Iberia, Aviaco, etcétera, y de los que son transportados por empresas «charter» extranjeras.

En segundo lugar, el señor Ministro, cuando se refiere a las líneas del tercer nivel, cita Canarias concretamente, pero manifiesta que la posibilidad de su resolución —al menos así lo he entendido— depende de que se actualice la Ley de Navegación Aérea de 1960. Quisiera oír más concretamente del señor Ministro si esta regulación que anuncia para las líneas de tercer nivel en el archipiélago canario se van a hacer o si se están haciendo al margen y sin necesidad de recurrir a la Ley de Navegación Aérea de 1960. Porque, una de dos, o va a haber líneas de tercer nivel en Canarias sin modificar la Ley de Navegación Aérea de 1960, o hay que modificar previamente la Ley, tra-

yéndola a esta Cámara, para poder entonces resolver este tema en Canarias.

Tercera pregunta, señor Ministro. La política tarifaria. ¿Podría expresar el señor Ministro las razones de fondo que han llevado a la representación española a no aceptar la proposición británica presidiendo en este período la Comunidad Económica Europea, de la política de flexibilidad de tarifas aéreas en los vuelos europeos? ¿Qué razones hay para esa resistencia española en aceptar la política británica de flexibilidad de tarifas? Dichas razones pueden ser buenas, no hago ningún juicio de valor. Simplemente quiero conocer la opinión del señor Ministro en este intento de trasladar a los restantes países de la Comunidad Económica Europea la política británica de flexibilidad de tarifas respecto a la que, como bien se han encargado de informar a la opinión pública los medios de comunicación, una de sus ventajas sería el abaratamiento de las tarifas aéreas en los vuelos internacionales europeos.

La siguiente pregunta, señor Ministro, se refiere al plan general de aeropuertos. ¿Contempla este diseño que actualmente tiene abordar las obras o dejarlas ya definitivamente zanjadas, en su eliminación o en su aplazamiento, del aeropuerto de la isla de La Gomera en el archipiélago canario?

Paso a mi penúltima pregunta, que se refiere a la política que puede hacer su departamento sobre el problema de la carga aérea. Soy consciente al igual que usted, señor Ministro, de la limitación de su departamento en cuanto a este tipo de preguntas ya que en estos temas su departamento está vinculado a otro departamento, el Ministerio de Industria, por la vinculación de la compañía de bandera Iberia, así como las otras empresas españolas como Aviaco, etcétera, estando vinculadas al INI, y, por tanto, al Ministerio de Industria. En lo que le sea posible solicitaría al señor Ministro su buena predisposición a resolver esta cuestión desde la influencia de su departamento pero dentro, por supuesto, del Gobierno y ante el Ministerio de Industria para que a su vez lo haga llegar a Iberia y a las empresas de bandera española, o que el Ministerio de Transportes adoptara las medidas legales pertinentes para autorizar a otras empresas de otras compañías o de otras banderas a que la carga, sobre todo en el tema de la flor, de las zonas productivas españolas que tienen que llegar a Europa en tiempo verdaderamente corto, por lo perecedero del producto, se resuelva.

La última pregunta, señor Ministro, posiblemente esté relacionada con este Plan General de Aeropuertos, es la siguiente: ¿Tiene previsto su departamento separar y romper de una vez la coincidencia de aeródromos militares con aeropuertos civiles? Existen muchos puntos de la geografía española, precisamente aquellos más turísticos (en Madrid están perfectamente separados las instalaciones civiles de los aeródromos militares como, por ejemplo, Cuatro Vientos o Torrejón), como es el caso de Canarias y de otros puntos en los que coinciden totalmente las instalaciones de pista de los aeropuertos civiles con los aeródromos militares. Creemos que dentro de la política de transporte aéreo civil como de la de turismo debería exis-

tir una separación neta entre lo que son dos administraciones distintas con dos cometidos completamente diferentes, aunque ambas empleen aviones y pistas de aterrizaje o de despegue.

Nada más y muchas gracias por su atención, señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar la palabra al señor Meliá, por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, por tiempo de cinco minutos, para intervenir en relación con el punto de la política turística.

El señor **MELIA GOICOECHEA**: Señor Presidente, me satisface profundamente haber escuchado decir al señor Ministro que el turismo es hoy la primera industria nacional. Digo que me satisface porque, siendo así, siendo real, pocas veces tenemos oportunidad de escuchar públicamente estas manifestaciones de algo que en la economía española por años y años se viene considerando como un maná y que hemos de cuidar, ya que tiene unas repercusiones económicas y sociales para España que en ningún momento podemos olvidar. Son 11.500 millones de dólares, más o menos, los ingresos que vamos a tener. En este sector estamos dando empleo a un 10 o un 11 por ciento de la población laboral y, por tanto, este maná, esta razón de ser de nuestra economía hemos de protegerla y de cuidarla. Conocí al señor Ministro a los pocos días de tomar posesión del cargo en una reunión que tuvimos sobre el tema del turismo, si no recuerdo mal y, aun cuando él confesó cierto desconocimiento de detalles del turismo, si expresó su interés hacia la importancia que tenía este sector en nuestra economía.

El señor Ministro sabe que no soy un elemento exógeno a esta profesión. Llevo trabajando en ella desde los dieciséis años y voy a cumplir cincuenta; siempre me he encontrado con un problema y me gustaría que el señor Ministro me escuchase con verdadero interés positivo y me refiriera a un problema que nunca se nos ha solucionado. Señor Ministro, inciden en el turismo tal cantidad de ministerios —usted lo sabe mejor que nadie— que la coordinación de este sector y de su problemática resulta francamente difícil. Sé de sus esfuerzos, conozco su interés, pero creo que facilitaría bastante la labor en defensa de este sector la posibilidad de creación de alguna Comisión interministerial de trabajo, porque en muchos casos nos hemos encontrado con que una magnífica disposición de voluntad por parte del Ministerio se ha visto truncada al tener incidencia en ese interés otros Ministerios que no participan de ese interés comunitario sobre este sector.

Hoy en día la problemática es grande, porque, además, con motivo de las transferencias de turismo a las Autonomías, la situación es muchísimo más compleja; son muchas las reuniones y las conversaciones que hemos tenido con Ignacio Fuejo, persona a la que me une gran amistad desde hace muchos años, y siempre nos encontramos con el mismo problema. Voy a dar unos pequeños detalles que el señor Ministro conoce. Así, por ejemplo, está el problema del servicio de aeropuertos no en temporada baja, sino en temporada alta que es cuando verdaderamente se crea

el bloqueo de tráfico; están los problemas de desdoblamiento de algunas vías de carreteras, voy a poner algunos ejemplos para que el señor Ministro vea que no todo depende de su propio Ministerio sino de la complejidad del hecho, como puede ser la carretera existente entre Torremolinos y Marbella, que, cuando llega la temporada, se bloquea y es increíble. Se bloquea la carretera desde Puerto Banús hasta Fuengirola y hay miles de coches que avanzan un metro cada medio minuto. También se plantean problemas complejos de carácter ecológico, problemas de comunicaciones rápidas para salir de atolladeros o atascos en temporada alta. Estos son problemas que el Ministerio conoce, en los que pone su mejor voluntad en solucionarlos, pero que, al depender dicha solución también de otros Ministerios, se crea una complejidad y una problemática que no encuentra la solución al momento. Tenemos el caso del «rent a car» con el tema del IVA, que el señor Ministro conoce, justamente hablamos de ello en aquella comida en la que tuve a bien conocerle. Sé que el señor Ministro ha tenido un interés extraordinario en solucionarlo porque suponía un problema grave en el sector y parece ser que, en ciertos momentos, hubo oposición por parte del Ministerio de Hacienda.

Quisiera saber, señor Ministro —y a este fin nuestro Grupo Parlamentario está decidido a aportar su apoyo y su ayuda—, si habría alguna posibilidad, si considera el señor Ministro que sería interesante la creación de algún ente interministerial que, a interés del sector turístico, que tanta incidencia tiene en la economía nacional, facilitaría el entendimiento de otros Ministerios respecto a un problema que el señor Ministro sabe que existe respecto a este sector.

El señor **PRESIDENTE**: Para intervenir sobre el conjunto de la materia de la competencia, tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo, por el Grupo Parlamentario Socialista, por tiempo de diez minutos.

El señor **SAENZ LORENZO**: Señor Presidente, dividiré el tiempo con el señor Mazarrasa. Yo voy a hacer una intervención breve en la cual, en primer lugar, quiero fijar la posición de nuestro Grupo respecto a alguno de los temas que aquí se han suscitado. En segundo lugar plantearé alguna cuestión al señor Ministro.

Quisiera señalar que nuestro Grupo es partidario de un sistema intermodal de transportes adecuado y racional, de manera que cada modalidad de transporte atienda fundamentalmente las distancias y los itinerarios más adecuados al propio modo de transporte con el fin de que se cubran esas necesidades de servicio de los ciudadanos en la forma más racional posible y de manera que la repercusión en la distribución de fondos públicos sea, también, la menor posible. Por tanto, nuestro Grupo considera que para conseguir dicho objetivo es indispensable que haya planificación, que se hagan planes y, por supuesto, no sólo no estemos hartos de planes, sino que instamos al Ministerio a que siga planificando la actividad de cada uno de los sectores, porque nos parece imprescindible para poder tener una adecuada utilización de cada uno de esos

modos de transporte y conseguir, así, el mejor servicio a los ciudadanos en el terreno del transporte. Por consiguiente, saludamos con alegría el plan de flota, el plan de transportes ferroviarios, también el plan de carreteras, que algo tiene que ver con el sector, y, en este caso, el plan de aeropuertos al que se acaba de referir el señor Ministro.

Dicho esto como opinión de Grupo, que me parece importante porque contrasta con las opiniones de otros Grupos al respecto, quisiera que el señor Ministro nos informara un poco más detenidamente sobre la política del transporte en la Comunidad Económica Europea. Recientemente ha habido alguna reunión de Ministros en la que se ha hablado de liberalización del sector. Nos gustaría que expresara más detenidamente cuáles son los intereses españoles ahí, y cuál ha sido la posición del Gobierno español en defensa de estos intereses españoles, qué papel de futuro puede jugar el sector del transporte aéreo español en «charter» y en vuelos regulares, cuáles son las perspectivas y, en relación con ellas, la posición que ha mantenido la Administración española en esas conversaciones.

Nada más, por mi parte. Muchas gracias.

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

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Muy brevemente, también, quería hacer referencia a algunos de los temas tocados por el señor Ministro en su intervención.

En primer lugar, en línea con la intervención de mi compañero, señor Sáenz Lorenzo, en términos de adecuar la modalidad de los diferentes tipos de transportes, las necesidades existentes, nos gustaría que el señor Ministro profundizara en los aspectos de calidad del transporte aéreo que ha reseñado. Ha hecho una referencia rápida a algunos aspectos concretos, como el tema de la puntualidad, y el tema del descenso del tiempo de acceso a los aeropuertos. Eso debe encajar, desde nuestro punto de vista, en una política de mayor planificación y coordinación de los transportes terrestres, de cercanías sobre todo, con el tema de acceso a los aeropuertos. Creemos que podrían conseguirse con niveles de inversión relativamente pequeños, incrementos importantes en la reducción del tiempo de acceso a los aeropuertos y, en cualquier caso, sería un aspecto concreto y puntual que se debería vigilar y profundizar, así como el tema de la puntualidad a efectos de garantizar al cliente los niveles de calidad exigibles.

En ese sentido creemos que existe una responsabilidad por parte de las autoridades, concretamente de la Dirección General de Aviación Civil, en el cumplimiento de los horarios y, de alguna forma, obligar a las compañías aéreas al cumplimiento de requisitos, que no siempre se cumplen, en función, yo creo y el público español está convencido de ello, de mecanismos de un cierto ahorro, en función de previsiones de ocupación de vuelos existentes, etcétera, que muchas veces producen un deterioro importante en la calidad de los servicios, en esa dialéctica importante, por parte de las empresas públicas españolas,

de ahorrar servicios de vuelo que muchas veces el público considera que están en función de situaciones no plenamente justificadas.

Respecto al tema de la seguridad, aspecto importante que ha señalado el señor Ministro en su intervención y en el que, no nos cabe duda, se ha hecho un importante esfuerzo en nuestro país en los últimos años, sobre todo en términos de inversión en nuevas infraestructuras que apoyen los niveles de seguridad exigibles, en términos de ayuda a la navegación, etcétera, hay un factor importante que, cara a evaluar los niveles de seguridad, yo diría es altísimamente prioritario, y es el factor humano.

Ha habido dudas, y me refiero a la intervención del señor Casals, en este momento sobre las actitudes que algunos segmentos del personal de vuelo de las compañías aéreas españolas comprenden por sus actitudes respecto al tema de la seguridad.

Las informaciones que han salido el otro día en la prensa podrían considerarse que eran informaciones filtradas interesadamente, que no respondían a una situación real. Yo no sé si eso es cierto o no, pero algunas de ellas han sido ratificadas por sindicatos que operan en el sector y desde una posición amplísimamente minoritaria en ese personal de vuelo, parece ser que es como consecuencia de dificultad de relación personal entre los diferentes sindicatos que hay en el sector de vuelo de las compañías aéreas españolas.

Pienso que es un tema preocupante para todos nosotros. En cualquier caso creo que es necesario llevar hasta sus últimos términos las investigaciones necesarias para saber cuáles son las responsabilidades en que parte del personal de vuelo pudiera haber incurrido para delimitar esas responsabilidades, porque creo que el tema es grave. La denuncia expresa que ha hecho uno de los sindicatos que de alguna forma dice que los problemas pueden estar con motivo de las dificultades de las relaciones dentro de la empresa y de los diferentes segmentos sindicales que en ella existen, es una situación que, en cualquier caso, parece preocupante y que debería dar origen a una investigación al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes, para contestar al conjunto de las formulaciones de los señores Diputados.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Presidente, voy a contestar por orden de intervención, aunque algunas veces, y dado que, sobre los temas, algunas de las cuestiones se repiten, las contestaría en bloque en este caso.

El señor Trillo, de Coalición Popular, comenzó su intervención diciendo que la mía le recuerda a febrero de 1983. Pues claro, esto sigue siendo un Gobierno socialista y nosotros seguimos manteniendo una línea política determinada. Por tanto, es normal y natural que exista una comitancia entre lo que yo planteo aquí y lo que planteó mi antecesor en 1983, porque, en última instancia, lo que yo planteo es una política de continuación de lo que él hizo durante dos años y medio.

La Comisión, cuando yo no era Ministro y tampoco Diputado de esta Comisión, aprobó una proposición no de Ley, creo recordar, sobre el tercer nivel. Lo que sucede es que cuando estábamos trabajando aceleradamente en el establecimiento del tercer nivel (y esto lo inicié el mismo día en que tomé posesión; una de mis preocupaciones importantes en política de transporte aéreo fue el establecimiento de las líneas del tercer nivel), cuando estábamos trabajando en esto hubo unas elecciones por medio. Esto significa, sin ninguna duda, un retraso en la cuestión, al año o diez meses de ser yo Ministro. En todo caso me plantea cuál es el breve plazo. Yo cuando estoy hablando de breve plazo estoy hablando de inmediato, estoy hablando de que la regulación en el tercer nivel para Canarias, específicamente, es una cuestión prácticamente inmediata, de brevísimo tiempo.

Estoy de acuerdo que es importante tener rápido las líneas del tercer nivel, lo que sucede es que la propia importancia de este tipo de actividad en el transporte aéreo hay que tener cuidado en que su establecimiento sea con el máximo margen de seguridad de su funcionamiento. Que al final no acabe en una serie de quiebras en cadena por mal establecimiento financiero y que esas quiebras originen, después, que haya tensiones para que el sector público se quede con las compañías quebradas. Esto me preocupa.

Por tanto, tengo el máximo interés en asegurar la eficacia en el servicio, pero asegurar que los planteamientos del establecimiento del tercer nivel, en términos económicos, esta vez, sean lo suficientemente serios. Esto indica la conveniencia de establecer algún sistema de prueba y el territorio que mejor se presta para el tercer nivel, los vuelos regionales, sin ninguna duda es Canarias y, por tanto, es aquí donde vamos a empezar la operación.

El señor Trillo, a partir de aquí, cambió el tercio y se pasó al Plan de transportes ferroviarios, sin duda por una inquietud que me parece muy loable por su parte a efectos de tenerlo. No se aprobó un Plan de transportes ferroviarios; lo que hice fue presentar un avance del mismo; avance de Plan de transportes ferroviarios que, aunque ignoro las dificultades del señor Trillo con secretaría, tendrá.

No se anuncia aquí hoy un Plan de aeropuertos, señor Trillo, lo anuncié en la anterior comparecencia. Si usted lee la anterior comparecencia allí apareció el anuncio del Plan de aeropuertos. En él seguimos trabajando.

El Plan de Flota es un Plan aprobado por el Gobierno y en este momento está en aplicación. No tengo ningún inconveniente en traerlo a discusión aquí. Y lo haremos a solicitud mía en vista de que la oposición parece que no lo ha solicitado porque no debe de tener gran interés en hacer su discusión aquí.

Es importante hablar también de Marina Mercante, es un elemento con suficiente envergadura. Yo en mi comparecencia hablé del Plan de Flota, fueron ustedes los que no hablaron de él. Yo sí hablé del Plan de Flota en esta Comisión en mi anterior comparecencia.

La ordenación intermodal del transporte creo que no depende tanto de la existencia de un plan escrito o no. Es

importantísimo, es fundamental que cada modo de transporte se establezca en aquel segmento —como decía el portavoz del Grupo Socialista— para el que está mejor dotado y esto se realiza en base a la propia política que estamos desarrollando en el Ministerio. Le puedo decir más, esta política se apoya en un informe sobre el transporte integral que yo encargué a los pocos días de tomar posesión como Ministro. Era y sigue siendo tanta mi preocupación de coordinación que, a los pocos días, se montó una Comisión de técnicos independientes que elaboraron un informe sobre transporte integral. Ese informe guía de algún modo, y en términos técnicos, la propia decisión política del Ministerio de ir ubicando cada sistema de transporte en aquel segmento para el cual está mejor dotado. Esto se consigue, no a través de un plan global, sino a través de planes parciales y de que éstos permitan la competencia entre los diferentes modos para que cada uno se establezca en aquel segmento para el cual es más eficaz.

Esto se decide, insisto, en cada uno de los planes, razón por la cual se están estableciendo planes de transporte todos los sectores específicos, desde el Plan de Flota, que es el primero que se aprueba, hasta el avance del Plan de transporte ferroviario, recientemente presentado, que será, espero, aprobado por el Gobierno en breve, hasta el propio anuncio del Plan de aeropuertos y la presentación en este Parlamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres que, a su vez, permite una actuación mucho más flexible en el propio transporte por carretera.

Estos son los elementos que permiten la configuración de una política intermodal de transporte. Es del análisis de cada uno de estos planes de donde sale la política conjunta intermodal, perfectamente diseñada, en mi opinión, desde el Ministerio. Esta es la política que tendría usted que ir criticando, si no le gusta, ofreciendo alternativas en este supuesto; o decir que le gusta, en el supuesto de que así fuese, pero la política está perfectamente ubicada en términos de intermodalidad. Yo creo que además es bueno, primero, para el conjunto de la sociedad, porque esto permite ahorros generales de medios y segundo, es bueno para el ciudadano porque le permite el servicio mejor dotado para cada uno de los modos de transporte que se utiliza.

Esta desde luego es nuestra política y es la que estamos desarrollando.

Me plantea el señor Trillo si estaría dispuesto a la creación de una Comisión de Investigación de la seguridad del transporte, dependiente del Parlamento. Esto, supongo, que es el Parlamento el que lo decide; no debo ser yo el que tome las decisiones del propio Parlamento. Plantéelo usted en el Congreso y que sea el Grupo Parlamentario el que tome la decisión.

En todo caso usted sabe, y yo lo decía así en mi anterior comparecencia, que uno de los proyectos que yo planteo es la creación de la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte; que observe la seguridad en el transporte de forma general, de forma preventiva, emanando continuamente normas para prevención; y después ir estudiando cada uno de los casos que se planteen de accidentes en todo el mundo, como así sucede en otros países, para extraer conclusiones al respecto.

De todos modos en este momento, y como usted muy bien conoce en el tema aéreo, existe una comisión que si bien depende orgánicamente del Ministerio, no así en su funcionamiento que, como sin duda conoce el señor Trillo, es total y absolutamente independiente de las posibles directrices políticas que pueda haber en el Ministerio, y que no existen en esta Comisión; opera con total independencia. La única tramitación que yo hago específicamente es dar el visto bueno para que pase a los servicios jurídicos y que informen de que se cumplieron los trámites; pero no intervenimos, en absoluto, en las propias decisiones. Creo que el señor Trillo coincidirá en que es una comisión independiente.

Volviendo a su pregunta específica creo que debe ser la propia Cámara la que conteste. No debo ser yo el que dé opinión en nombre de la Cámara.

Señor Trillo, con relación a la Escuela Nacional de Aeronáutica, creo que es de justicia reconocer que en los últimos tres años la Escuela Nacional de Aeronáutica experimentó un impulso notable, mejorando su material, mejorando sus instalaciones y mejorando la calidad de la enseñanza que se está impartiendo.

Es cierto que algunos profesores se han ido de esta escuela, pero competir con los niveles salariales de la actividad privada es muy difícil para la Administración. Sabemos que esto sucede aquí, pero también sucede en la Universidad y en muchos centros de formación donde el profesorado se va a otras actividades algunas veces, otros se integran; por tanto, se está procediendo a alguna renovación. Este no es un fenómeno que se pueda colocar aisladamente en la Escuela Nacional de Aeronáutica, es un fenómeno que sucede en otros sectores educativos del país y en otros sectores empresariales del país, porque los empresarios también se cambian de empresas, se van de unas a otras, atendiendo a las necesidades del mercado y a lo que son sus propias conveniencias profesionales. Por tanto, no es un fenómeno singularizado el que en la ENA se hayan ido profesores. De todos modos permanece un número suficiente de ellos con una gran calidad en la formación. También le puedo decir que en este momento estamos estudiando el sistema de formación de la ENA para tratar de potenciarlo todavía más. Efectivamente, tiene un presupuesto importante. Nuestra idea política es tratar de potenciar todavía más la Escuela Nacional de Aeronáutica y, de acuerdo con conversaciones mantenidas con sectores profesionales, en este momento estamos estudiando una posible potenciación de las enseñanzas que se imparten en la Escuela Nacional de Aeronáutica.

A partir de aquí el señor Trillo me plantea una serie de cuestiones en relación con los aeropuertos: cuáles son los aeropuertos rentables y cuáles no. Yo, desafortunadamente, en este momento no tengo la lista para darle los resultados de explotación de cada uno de los aeropuertos. De todos modos estas cifras hay que manejarlas con mucho cuidado, porque a través de aeropuertos se ingresan cuotas de control aéreo. Por tanto, no están propiamente centradas dentro del propio aeropuerto, pero, en todo caso, son cifras que no tengo aquí en este momento.

Con respecto a la posible privatización de algunas ter-

minales o de algunos servicios de éstas ya había comentado al señor Trillo que no tenemos ninguna intención de proceder a esta privatización. Creemos que, como organismo autónomo en este momento, se pueden llevar a cabo una serie de actividades rentables con calidad suficiente, por lo menos, equiparable a la que se podría dar con otro tipo de actividad privada. Por tanto, vamos a mantenerlos en la situación actual.

Nosotros no planteamos el cierre de ningún aeropuerto. Si usted pretende que se cierre alguno, diga el nombre del que quiere que se cierre. Yo sólo digo que el Gobierno no tiene pensado en este momento cerrar ninguno, si la oposición pretende cerrar alguno, me gustaría conocer su opinión y que nos diese el nombre del aeropuerto que pretende cerrar.

Los «fingers» no son muy caros. Hay una política en el Ministerio que es la de amortizar las instalaciones en los aeropuertos. Por tanto, se plantea su nivel de utilización a unos precios que son los mismos para las compañías extranjeras, que para las compañías nacionales, ya sea IBERIA, ya sea AVIACO. De todos modos el señor Trillo, que sin duda utiliza el avión con una cierta frecuencia, seguro que observó que AVIACO está utilizando los «fingers» ya en este momento, con lo cual estamos teniendo un índice de ocupación mayor. Bien es cierto que algunos aviones algunas veces no lo utilizan. Es su opción comercial; la nuestra es que el precio al que se alquilan es utilizable por parte de las aeronaves y está basado en criterios comerciales de su propia utilización. No hay, por tanto, ninguna falta de coordinación. Nosotros establecemos una oferta con una calidad, un precio que es razonable. Es opción de las aeronaves utilizarlo o no. No es ninguna falta de coordinación, sino simplemente el juego comercial de un servicio que se presta, que hay que comprarlo y, por tanto, pagarlo. Así lo planteamos.

Política de transporte aéreo de mercancías. Este tema une algunas de las preguntas que se plantearon por alguno de los otros intervinientes. El transporte aéreo de mercancías que está realizado en parte por IBERIA, en parte subcontratado también por IBERIA. Nosotros, en este momento, tenemos acabado un estudio de los niveles de ocupación que se están siguiendo en los diferentes vuelos y en aquellos sitios donde existen sobrecargas, excesos de demanda y, por tanto, dificultades de transporte estamos estudiando su solución que, desde luego, no es fácil, porque no es excesivamente rentable para aviones privados, valga la expresión, establecer estos sistemas de carga. Son sistemas de carga que requieren de ocupación colateral en otros apartados, básicamente el de viajeros, específicamente el transporte de flores al que señor Mardones hacía mención, pero, de todos modos, es un tema que estamos estudiando con toda atención, siendo conscientes de que es una cuestión importante, que requiere solución, y espero que en breve seamos capaces de solucionar este tema que afecta específicamente a algunas partes muy concretas del territorio nacional.

El señor Trillo me decía que los dos somos gallegos y que, por tanto, le hable del plan de infraestructura aeroportuaria en 1992. Me sigo preguntando la relación entre

ser gallegos y la infraestructura de 1992 en Cataluña y en Sevilla previsiblemente, que es a lo que se refiere. Espero que en su segunda intervención el señor Trillo me aclare la relación, porque yo no acabo de entenderla. En todo caso, en cuanto a infraestructura aeroportuaria en 1992, contestando a una pregunta que se me hizo en la anterior comparecencia, ya dije que estos aeropuertos los contemplaremos en su dimensión de posible o deseable ampliación en el plan de aeropuertos, porque uno de los datos de este plan es de aparición prácticamente inmediata y decía que pretendía mantenerlo todo en este plan, porque no es bueno singularizar casos; que habría que hacerlo si la prisa fuera mucha y no llegásemos a tiempo, pero tenemos tiempo suficiente y, por tanto, pretendo establecerlo como una de las variables que aparecen en este plan. Una de las variables que aparecerán en el plan de aeropuertos es que haya un año 1992 con unos ciertos requerimientos previsibles de tráfico en Sevilla, en Barcelona y quizá en otros destinos del país, depende de lo que vaya a ser la demanda turística y la demanda de transporte aéreo para el año 1992, y que, por tanto, estarán contemplados en ese plan e iniciaremos inmediatamente las obras necesarias para el mismo. Desde luego, sabemos que en este momento, y porque la situación y la decisión fue anterior, en Sevilla se necesita una ampliación de la terminal, porque llevamos más tiempo trabajando en esta cuestión, pero insisto en que se integrará en el Plan de aeropuertos. Lo mismo haremos con el aeropuerto de Barcelona, qué supongo que es el segundo al que se refiere el señor Trillo, y ahí aparecerá lo que va a ser nuestra política de inversiones, pero ya no solamente de cara al año 1992, sino también a años sucesivos, con la previsión de utilización que pueda aparecer en los años siguientes.

Desde luego soy muy consciente de la importancia del turismo en nuestra economía. Cuando uno baraja el sector turismo y se da cuenta de que oscila en torno al 10 por ciento en todas las variables económicas: producto interior bruto, empleo, etcétera, adquiere verdadera conciencia de la importancia de este sector y de la necesidad de mantener continuamente la atención sobre un sector que yo, además, creo que va a ser un sector que no solamente va a crecer en el futuro en términos absolutos, sino que va a crecer también en términos relativos. Nuestra capacidad de ampliación del sector turístico es de tal calibre, teniendo en cuenta además lo que previsiblemente van a ser las sociedades avanzadas de los próximos años, en los que ya estamos entrando, el papel que el turismo va a jugar en ellas y nuestro propio papel como destino turístico importante, que debe significar un incremento, repito, ya no sólo del turismo en términos absolutos, sino también de su participación en el producto interior bruto, y también de su participación en el empleo, porque es una actividad que por sus propias connotaciones tiene una gran capacidad de generación de empleo, tanto directo como indirecto.

Agradezco, por tanto, la colaboración que ofrece el señor Casals, así como el tono que utilizó el señor Meliá en su intervención.

Desde luego, la adecuación de la oferta a la demanda

es el quid de la cuestión en el sector turístico, pero en las dos dimensiones: conseguir una demanda creciente, conseguir que ese 2 por ciento del año que viene se transforme en una realidad, para hablar en períodos cortos, y, a ser posible, la incrementemos, pero, al mismo tiempo, mantener la oferta no solamente adecuada en términos de cantidad, sino, lo que es importantísimo, en términos de calidad. Yo aquí discrepo del señor Casals; yo creo que la calidad de nuestro turismo está ascendiendo afortunadamente y está ascendiendo porque todos los sectores implicados en el turismo, trabajadores, empresarios, administraciones —y digo administraciones— conocen muy bien el sector, saben que se está llevando adelante una actividad coordinada y bien desarrollada y que esto está trayendo como consecuencia el hecho de lo que son los resultados de este año, como simple ejemplo, que estamos avanzando.

La calidad de nuestro turismo se incrementa, pues cuando uno analiza las previsibles inversiones que se han venido haciendo a lo largo de los dos últimos años, se constata que, efectivamente, por parte del sector, se está haciendo un esfuerzo importante de inversión, pero, sobre resultados, y por utilizar los de este año, yo le puedo dar los datos, y no son ni mis datos ni sus datos, son los datos del Banco de España en términos de ingresos en pesetas divididos por el número de visitantes que detectamos a través de las estadísticas que se utilizan.

Utilizando la previsión de 1986, que en este momento ya es muy razonable hacerlo y se puede hacer con un elevado nivel de exactitud, el gasto medio por visitante, en términos reales, se incrementó, en pesetas, en un 2,3 por ciento el año 1986 sobre el año 1985. En términos corrientes sería un 11,5 por ciento. Una vez deflactado, se queda en el 2,3 por ciento.

El gasto medio por turista, haciendo la diferenciación entre visitante y turista, se incrementa en un 1,8 por ciento, esto es, 10,9 en términos corrientes, lo que significa un incremento bastante razonable de los gastos por visitante en el año 1986 y creo que éste es un índice de que efectivamente la calidad de nuestra oferta está aumentando.

El control de la oferta no es algo sobre lo que el Ministerio pueda hacer demasiado, más allá de dar orientaciones al sector, de expresar nuestra impresión y lo que sería nuestro deseo, pero, sin duda, como el señor Casals conoce, es un tema que es competencia de las Comunidades Autónomas y aquí también aparece la pregunta que planteaba el señor Mardones sobre venta de apartamentos a tiempo parcial. Nosotros no tenemos ninguna competencia sobre la ordenación del turismo interior, más allá de la elaboración de las estadísticas, más allá del crédito turístico y más allá de lo que es la verdadera competencia real, que es la promoción. Después, otro tipo de competencias ya de orden menor, pero, en términos de ordenación y de control de la oferta, así como inspección de los niveles de calidad, etcétera, las competencias están en este momento en las Comunidades Autónomas. Nosotros estamos abiertos a todo tipo de colaboración con las Comunidades Autónomas en todos los terrenos de turismo, por la propia importancia del sector, y, desde luego, en la

mejora de la oferta y del control, nuestra intención es colaborar en todo lo que las Comunidades Autónomas estén dispuestas en esta área.

El señor Casals me planteaba una cuestión relacionada con los servicios mínimos. El fallo en contra en este momento de una de las órdenes de servicios mínimos está recurrido, por tanto, no es firme. Hasta que sea firme, me dispensará que no emita opiniones sobre la misma y, en este momento, por tanto, es un proceso recurrido.

Me planteaba una cuestión relacionada con las notivias aparecidas sobre los bloqueos de comunicaciones de un avión de IBERIA, bloqueo de comunicaciones avión-torre, por parte de la tripulación de un avión de la compañía IBERIA, cuestión sobre la que también pregunta con una relación pormenorizada el portavoz del Grupo Socialista, pidiendo una investigación. Es evidente, señor Mazarrasa, que no necesita usted pedir la investigación, porque se abrió el mismo día en que Aviación Civil tuvo conocimiento de que había sucedido esto. En este momento, la investigación está abierta. Lo que se conoce es una información reservada que se abre con la presencia de un representante de la Dirección General de Aviación Civil para garantizar que este tipo de incidentes internos no afecte a la seguridad. Por lo que conocemos ahora no hubo falta de seguridad en ningún momento.

El señor Mardones plantea la conveniencia de continuar con la diversificación estacional. Esta es una de las cosas que el Ministerio se está planteando como un objetivo de fondo. La desestacionalización para un sector que opera con unas puntas y con unas bajas de una diferencia importantísima, es uno de los grandes objetivos. Conseguir que el nivel de ocupación se estabilice en épocas cada vez lo más amplias posibles es bueno, en primer lugar, porque le permite al sector mantener un empleo más estable y, por tanto, una oferta continuada, y, en segundo lugar, en la medida en que va a permitir que el propio sector tenga unos mejores resultados, por la continuidad de la operación y, en consecuencia, que sea bueno para el conjunto de nuestro turismo.

Nosotros, vamos a continuar en esta dirección. Hasta ahora los resultados que estamos obteniendo son buenos, el hecho de que tengamos la temporada turística más extensa, con relación a todos nuestros competidores, es uno de nuestros resultados. Aquí, sin ninguna duda, y entre otros, interviene la oferta de la Comunidad Autónoma de Canarias, que está exactamente colocada en lo que es en otras partes temporada baja, y esto nos permite una diversificación. También estamos intentando promocionar el turismo de temporada baja en otras zonas peninsulares.

Sobre la venta de apartamentos a tiempo parcial ya le contesté. Nuestra competencia es la promoción. Nosotros hacemos esta promoción sin entrar en si se está produciendo vía apartamentos —cualquiera que sea la modalidad utilizada—, vía viviendas familiares o vía hoteles. Esto es algo en lo que nosotros, como elemento de nuestra política, no entramos, aunque, desde luego, creemos que es importante que esta oferta utilice hoteles porque el valor añadido que se genera en nuestro territorio es ma-

yor si se utiliza este tipo de oferta que si se utilizan otras alternativas.

Creo que la participación de las compañías españolas de charter en el tráfico total charter en nuestro país es muy baja, los datos así lo señalan. Nosotros veríamos, desde el Gobierno —como es obvio, desde el Ministerio—, con muy buenos ojos el que esta participación se incrementase. Si la iniciativa privada decidiese entrar en el tráfico charter nosotros creemos que sería bueno para el conjunto del país, porque un porcentaje mayor del nivel general de ingresos que genera el turismo se quedaría en nuestro país y evidentemente se iría menos hacia afuera.

Nuestra postura aquí está claramente definida: bienvenidas sean las compañías charter que operen desde España siendo de propiedad nacional, pero, eso sí, compitiendo con las extranjeras en precio y en calidad. Si el precio de estas compañías no fuera competitivo, siendo las primeras en contratar —y así sucede con las compañías charter españolas, que son las primeras que contratan en todos los paquetes turísticos—, perjudicaríamos el turismo si permitiésemos compañías charter nacionales que no fuesen competitivas. Pero en estas condiciones de competencia sería altamente deseable que se incrementase la participación de nuestras compañías, o que apareciesen compañías nuevas en esta dirección.

La regulación del tercer nivel requiere previamente un decreto-marco para permitir que esto aparezca. El borrador del Decreto está preparado. En este momento lo que estamos estudiando es la propia operación del tercer nivel en Canarias, pero la operación fáctica, no la regulación jurídica, que está perfectamente preparada. No se necesita una ley, sino solamente un Decreto. Nos hallamos ahora en el estudio de la propia operatividad del tercer nivel en Canarias, utilizando como presupuesto del establecimiento de la misma que mejore el nivel de servicio que se da en este momento.

Creemos que Canarias, por sus condiciones de insularidad, es un territorio bien dotado para el tercer nivel, y que éste tercer nivel debe dar un servicio mejor que el que está dando actualmente. Esta es la razón por la cual vemos con satisfacción el proyecto de establecimiento del tercer nivel en aquella Comunidad Autónoma.

Me formula una pregunta de política tarifaria. La contestaré después, en el contexto de la pregunta que me hace el portavoz Socialista sobre política de transporte en la Comunidad Económica Europea.

En el Plan General de Aeropuertos no se contemplan la apertura ni el cierre de ningún aeropuerto. La decisión sobre La Gomera, que en este momento es sobradamente conocida, no va a aparecer en el Plan de Aeropuertos.

Ya le he contestado a las cuestiones de carga aérea. En este momento no existe una previsión de romper la coincidencia de los aeródromos militares como aeropuertos civiles porque son perfectamente compatibles. Es una cuestión de operatividad, puesto que con la regulación y el sistema actual que se utiliza están operando a plena satisfacción.

Señor Meliá, yo no creo conveniente ni aconsejable la Comisión interministerial, porque existe un Ministro de

Turismo en este momento. Yo asumo la responsabilidad de todas las cuestiones relacionadas con el turismo y, por tanto, asumo también que el turismo va más allá de su sentido estricto de promoción, con ser muy importante éste. Tiene también unos aspectos internos, y en esta dimensión el que existiese una Comisión interministerial no añadiría nada, probablemente sólo un órgano burocrático que conllevaría dificultades. Desde el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones somos perfectamente conscientes de que el turismo tiene coincidencias importantes, en primer lugar, con el transporte, y, en segundo lugar, con aspectos ecológicos, etcétera; y, desde luego, con el transporte, motivo por el cual me parece razonable que se encuentre en el Ministerio de Transportes.

Los problemas de aeropuertos que aparecen están siempre en vías de estudio y de solución. No es nada extraño que la red aeroportuaria de España presente que el aeropuerto con mayor nivel y mayor tráfico internacional no sea el de Madrid, sino el de Palma de Mallorca. Esto significa que la política de transportes que hay que hacer en nuestro país —de transporte aéreo, en sentido estricto, lo decía en mi exposición inicial— está muy condicionada por la propia dimensión de nuestro turismo y de nuestro tráfico turístico.

Yo no creo que el hecho de que existan competencias del turismo que tienen que ver con otros Ministerios, como el aspecto de imposición, relacionado con Hacienda, sea importante. Esto existe en todas las actividades industriales y económicas y no por eso en cada una de ellas se crea una Comisión interministerial que se relacione con Hacienda para solucionar los problemas. Cada área tiene su Ministerio y éste es el que asume estas cuestiones, el que se encarga de hacer después lo que es la política coordinada del Gobierno. Las cuestiones, al final, cuando son interministeriales, aparecen como decisión de Gobierno o coordinada de diferentes Ministerios.

Coincido plenamente con la valoración que el señor Sáenz, portavoz del Grupo Socialista, hace sobre la necesidad de planificación y la coordinación intermodal a través de la plasmación en cada uno de los planes. Efectivamente, estamos en un momento importante en la definición de la política del transporte en la Comunidad Económica Europea. Estamos definiendo la política común de transporte aéreo, terrestre y marítimo de cara a la existencia de una política común de transporte en el año 1992. Estamos —y en este sentido la entrada de España en la Comunidad fue altamente oportuna— en el proceso de elaboración de esa política de transporte comunitario.

En transporte aéreo —que en esta Comisión es objeto de debate— existen tres grandes bloques de decisiones a adoptar. Por un lado, reparto de capacidades; por otra parte, acceso al mercado y, por último, política tarifaria. En reparto de capacidades se partía de una postura casi generalizada, pasando de un reparto de capacidades del 45 al 55 por ciento para cada país. Este punto de partida se extendió en la última reunión del Consejo de Ministros de 45-55 en los dos primeros años, pasando automáticamente al 60-40 en el tercer año.

En política tarifaria existe coincidencia, en las zonas de

variación de las tarifas de transporte aéreo, en dos zonas: zona de descuento y zona de gran descuento. La zona de descuento se extiende utilizando como elemento de referencia la tarifa económica que se aprueba por acuerdo entre las partes. La zona de descuento se extiende entre el 65 y el 90 por ciento de la tarifa turística, la tarifa económica; y la zona de gran descuento se extiende desde el 45 hasta el 65 por ciento. Como es sabido las zonas de descuento tienen una serie de requisitos y las zonas de gran descuento añaden a estos requisitos uno a elegir entre una lista previamente establecida.

Hay acuerdo en estas zonas de variación, desde el 45 hasta el 90, de la zona de referencia. En los últimos meses, por parte de la Presidencia, se introdujo una variante consistente, en la zona de descuento, en eliminar el requisito de la noche del sábado para tener acceso a la misma y sustituirla por algo que denominamos «off peak»: criterio que el billete se coja en un momento bajo, fuera de punta, que no sea momento punta de transporte. La discusión se centra en este momento en si este criterio de «off peak» se aplica o no a las zonas de gran descuento. Está aceptado que esto se aplica a la zona de descuento y está en discusión si se aplica o no a la zona de gran descuento.

De la situación por países, en torno a su aplicación a la zona de gran descuento, está dividido en dos grandes bloques de seis. Mantenemos reservas —y digo reservas porque ésta es una cuestión que no está decidida aún y que se debatirá el próximo día 16— a su aplicación Portugal, Grecia, Dinamarca, Francia, Italia y España. Los otros seis países aceptan la aplicación, aunque por parte de Alemania en los grupos de trabajo se aprecia también una cierta inflexión en la postura, mantienen una postura intermedia, sin acabar de definirse sobre la misma.

En accesos al mercado —y estoy sintetizando un poco el tema para no extenderme demasiado— existen dos grandes dimensiones. Primera, la designación múltiple y, segunda, la apertura de aeropuertos regionales. La múltiple designación consiste en la utilización para una ruta de más de una compañía por cada país. Aquí la postura está aceptada prácticamente por la totalidad de los países, aunque algunos mantienen diferencias de matiz. En el último Consejo se introdujo el elemento de los aeropuertos regionales. Existe en este momento una directiva de aeropuertos de tráfico interregional dentro de la Comunidad Europea. El planteamiento de la Presidencia fue sacar del contexto de la directiva una serie de elementos entre los cuales estaba el que se pudiera operar entre aeropuertos de primera —en España hay cuatro aeropuertos de primera— y aeropuertos de segunda, cuestión que prohibía la anterior normativa del tercer nivel. Nosotros estamos estudiando este tema. Es una cuestión que aparece hace muy poco tiempo, lo estamos estudiando. De momento nuestra postura es de reserva. Nos agrada que continuase dentro de la directiva de tercer nivel, pero tampoco nos oponemos a que se incluya en el paquete general de liberalización que se establece en este momento. E insisto que estamos estudiándola de cara al próximo Consejo. Esta es la situación en la que se establece. Yo

creo que hay dos países que tuvieron en el último Consejo una postura más restrictiva que los demás: Grecia y Dinamarca. Estos dos países no aceptaron el reparto de capacidades 60-40 y dijeron que no pasaban del 55-45. Después existe un bloque de países intermedios: España, Francia, Italia, etcétera, que mantenemos reservas con respecto a la aplicación del «off peak» en el gran descuento —y digo reservas porque todos lo estamos estudiando y todos sabíamos que se iba a introducir en el Consejo del día 16 de diciembre—. Asimismo, existen dos países que mantenían unas posturas liberalizadoras a ultranza: el Reino Unido y Holanda, que partían de posiciones iniciales de reparto de capacidad 75-25. Esta es la situación —un poco a «grosso modo», habría que entrar con mucha calma a explicar, quizá, cada uno de los reglamentos— en la que se desenvuelve. Me acaban de comunicar hoy que el próximo día 16 entrará en agenda del Consejo de Ministros el transporte aéreo y ahí fijaremos nuestra postura definitiva.

El señor Mazarrasa plantea también su coincidencia en la política de incremento de la calidad del transporte aéreo. Desde luego es uno de nuestros objetivos de cara a estos cuatro años en elementos de puntualidad, de tiempo de espera, de tiempo de acceso; procesos que pueden parecer un poco triviales, pero que son importantes para el usuario, como es disponer de buenos sistemas de información, de facilidades dentro del aeropuerto. Lo estamos estableciendo en este momento, por ejemplo, y aunque sea de forma anecdótica, con la dedicación de personas ya contratadas en este momento en aeropuertos, a montar sistemas adicionales de información continuada en los aeropuertos, así como solucionar otros pequeños problemas que quizá no tengan la dimensión suficiente como para ser tratados en una comisión, pero que producen incomodidades al viajero. Este es un tema que en aeropuertos nos preocupa mucho, al que vamos a dedicar gran cantidad de esfuerzos y no pocos recursos, porque problemas aparentemente tan triviales como dotar al aeropuerto de carros para el transporte de equipaje por parte de los pasajeros significa un gasto en torno a 40.000 pesetas por cada uno de estos carritos, y se necesitan mil. Esto en el aeropuerto de Barajas solamente. Ello da una idea de que cada vez que nos movemos en pequeñas cosas significa cifras importantes, pero forma parte de nuestra inquietud y estamos dispuestos a dedicarle recursos. (El señor Trillo y López-Mancisidor pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: ¿Para qué solicita la palabra, señor Trillo?

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: ¿No hay un turno de intervención?

El señor **PRESIDENTE**: No hay turno de intervención. Estamos en una sesión informativa para un asunto determinado, que se rige —como esta mañana he indicado— por el artículo 203 del Reglamento, cuyo número 3.º prevé excepcionalmente que pueda haber una intervención en este momento.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Y, ¿no hay excepciones?

El señor **PRESIDENTE**: Puede haber excepción sobre todo, señor Trillo, por una sugerencia muy amable del Ministro que, siendo de este Ministro, para el Presidente de esta Comisión tiene gran importancia. Lo que quiero significarles es que no convirtamos la excepcionalidad en lo ordinario. Le concedo la palabra por un período de tres minutos, de acuerdo con el punto 3.º del artículo 203 del Reglamento, para formular preguntas o solicitar aclaraciones. No se trata de un debate, señor Trillo, usted lo sabe bien. Estamos en una sesión informativa.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Gracias señor Presidente por su amabilidad. Evidentemente, no va a convertirse en un debate. Sólo quiero puntualizar dos o tres cuestiones que han quedado un poco en el aire en el informe del señor Ministro.

En primer lugar, la alusión a ser gallegos usted y yo, es, precisamente, por un tema de solidaridad. No se trataba de preguntar por la exposición de Santiago del noventa y no sé cuantos, preguntaba por Sevilla y Barcelona en este caso concreto.

En segundo lugar, veo que la aviación del tercer nivel se está rigiendo de momento por unos criterios casi puntuales. Ha aludido posteriormente —no contestando a mi pregunta, sino a la de otro Diputado— a que está pendiente de un decreto. Háganlo y cuanto antes. Creo que sería bueno regularla. No entro en disquisiciones sobre si es o no bueno preocuparse mucho porque vayan a quebrar o no las compañías que se van a dedicar a establecer el tercer nivel. Lo que hace falta y rápidamente es regular ese tipo de aviación y que los empresarios que se dediquen a ese tema reúnan las condiciones de garantía respecto a la Administración en cuanto a seguridad, viabilidad, calidad, servicio, etcétera. Si quiebran o no es un tema empresarial dentro de la economía y de los marcos en los que constitucionalmente nos estamos desenvolviendo.

Señor Ministro, en su primera alocución aludió —y se ha reiterado aquí por otros Diputados— a la ordenación, la calidad, la seguridad y la economía. Sin perjuicio de que por escrito o en otras comparecencias termine de formularle las preguntas orales o escritas que creo completarían su información y mis preguntas de esta comparecencia, me sigue preocupando —y supongo que al señor Presidente también— el tema de la seguridad. Yo rogaría una contestación clara y tajante en estos extremos. Señor Ministro, ¿está suficientemente tranquilo respecto a todos los temas que en la seguridad aérea existen en España en estos momentos? Léase, por ejemplo, el número de operaciones de los controladores de vuelo, número de horas de actividad del personal de nuestras aeronaves —de la Compañía de bandera o de Aviaco—, nivel de seguridad del sistema SACTA y nivel de actualización de ese sistema, nivel de eficiencia y eficacia de nuestras comunicaciones aérea o terrestre-aérea y nivel de eficacia de las ayudas.

En este sentido, sin que sirva nada más que a título de anécdota, el 22 de octubre de 1986 —y ya termino, señor Presidente— el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, Teniente General Santos Peralba Giraldez, en la comparecencia de presupuestos dijo, refiriéndose al vuelo de determinadas personalidades «vip» de nuestro Gobierno en aviones del escuadrón 401 —leo textualmente de la página 858 del «Diario de Sesiones»— lo siguiente: Hoy en día la seguridad en la aviación comercial está desgraciadamente en duda y, verdaderamente, viajar en estos aviones —se refiere a los del escuadrón 401— da un coeficiente de seguridad muy alto, porque, aparte de esto, tenemos sistemas de protección que no tienen los aviones de las líneas de aviación comerciales.

¿Está el señor Ministro de Transportes de acuerdo con esta afirmación?

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: No hay más remedio que extender la excepcionalidad.

El señor Casals tiene la palabra por tres minutos.

El señor **CASALS THOMAS**: Yo le agradezco mucho, señor Presidente, esta compatibilidad de la administración del tiempo con la administración de los recursos. Estoy seguro de que el señor Ministro —como no se trata de ningún debate— tendrá en cuenta alguna de las ideas que he ido pensando al filo de sus palabras.

Coincido con usted una vez más en el hecho de prever para nuestro país un futuro brillante para el sector turismo. Evidentemente, porque cada país tiene los recursos que tiene, hay países que tienen acero, otros tienen carbón, y otros industrias de punta. Nosotros tenemos geografía, historia y sol. Con estos ingredientes hace muchos años Dionisio Ridruejo me decía: Mira Juan, en Europa se vive para trabajar, en España se vive para vivir. ¡Vamos!, que aquí en España se vive bastante mejor. Luego es fácil colegir que en España tenemos realmente un futuro turístico.

Pero la calidad y el precio —se lo repito, señor Ministro— van ligados a que adecuemos la oferta a la demanda. Usted sabe, señor Ministro, que la demanda se está organizando de tal manera en régimen de un oligopolio estrecho, que funciona además por un modelo que establece el precio bajo, primero para eliminar la competencia interna, segundo para no dejar introducir otros elementos exógenos, como por ejemplo la propia participación de España en ese mercado de demanda, que hace que el margen de maniobra que tenemos los industriales en la contratación cada vez sea más limitado.

Cita usted unos datos del Banco de España que casi podría asegurar que coinciden con los míos, no habría diferencias sustanciales, con una observación adicional muy importante. El año 1985 fue un mal año turístico a pesar de las cifras macroeconómicas, lo fue porque la paridad monetaria colocó nuestra tasa de precios a un nivel que no fue soportable para las economías, para esa capacidad de gasto del mercado británico. De tal manera que, si al final conseguimos que viniera un número de turistas muy

apreciable no es menos cierto que vinieron a unos precios casi de subasta. Los establecimientos hoteleros que quisieron, por dignidad y quizá por posibilidad, resistir la línea de precios contratada, vieron descender sus coeficientes de ocupación a límites casi increíbles, a veces inferiores al 50 por ciento, mientras que los que obtuvieron coeficientes altos de ocupación vieron los precios arruinados y el resultado final de los balances fue verdaderamente catastrófico.

Partiendo de ese hecho, el que ahora haya aumentos del 10,8 por ciento, y en términos reales del 1 ó 2 por ciento, es perfectamente compatible y no desdice la realidad de que nuestro turismo, en virtud de lo que yo he dicho antes, vaya bajando paulatinamente.

Usted dice —y es verdad, señor Ministro— que las competencias del Ministerio de Turismo se han visto muy mermadas en virtud de una transferencia casi global de todas sus competencias iniciales, ahora en manos de las Comunidades Autónomas, y que usted no puede intervenir en la ordenación del territorio ni del turismo. Le queda a usted, además de lo que ha señalado —y así lo dice su propio programa 751: Promoción y Coordinación de Turismo— lo que figura en un apartado de los decretos de transferencia que dice que queda en manos de la Administración central la coordinación de estas políticas.

Yo le sugiero, señor Ministro, que esta posibilidad sea explotada a fondo, que la Dirección General de Política Turística ejerza las mismas funciones que ejerce, por ejemplo, la autoridad comunitaria en el Mercado Común, que coordine distintos puntos de vista de diferentes Gobiernos nacionales para establecer directrices, etcétera.

Lo que no es posible, de ninguna manera, es que si queremos realmente tener ese futuro turismo descuidemos el aspecto tan importante de adecuar esa oferta a esa demanda a un nivel de precios que nos convenga a nosotros, no que convenga únicamente a los canalizadores de turismo, porque, por ese camino, lo que vamos a conseguir es cada vez un turismo un poco más bajo.

Como se ha terminado el tiempo no quiero extenderme. Creo que la política turística merecería muchísimo más tiempo en beneficio de todos, pero también tendremos otras oportunidades.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ministro de Turismo, Transporte y Comunicaciones tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Yo, señor Trillo, no creo que estemos utilizando criterios concretos sobre el tercer nivel, todo lo contrario, estamos haciendo un plantemiento de tercer nivel general y aplicable a todo el conjunto del territorio español. Precisamente por eso queremos ir operando por fases, para asegurarnos de que cuando esto opere en el conjunto del territorio lo haga con eficacia. El sacar el decreto es algo que se puede hacer en cualquier momento, no tiene mayor dificultad, en la medida en que está elaborado. Lo que sí requiere estudio y pormenorización en el establecimiento concreto de ese tercer nivel, para estar seguros de que opera con eficacia.

Desde luego las garantías de seguridad ya no entro en ellas, las doy por supuestas; es algo tan obvio y evidente que ya no entro en ellas. Pero los problemas de economía de las empresas aéreas, al final, se pueden transformar en problemas de seguridad, y eso lo sabe usted muy bien. Yo recuerdo que la primera vez que me contó alguien esto, hace algunos años, fue el presidente de una asociación europea de pilotos, que me decía, hablando de economía, que en el transporte aéreo la economía era tan importante como esto, como que, al final, si no se controlaba bien, los problemas de economía, y sobre todo cuando no existen recursos para financiarla, pueden acabar siempre en dejar un poco de mano las cuestiones de seguridad.

En el aspecto de la seguridad, la política del Ministerio es de una total inflexibilidad. Aquí no nos permitimos el más mínimo margen de holgura y exigimos seguridad al cien por cien, indefectiblemente. Pero me preocupa también el aspecto de la economía en su propio sentido, y es que estas compañías operen con garantías de que van a poder operar y que no establezcan sistemas de contratos que después no son capaces de cumplir. Yo le puedo poner ejemplos: cuando nosotros autorizamos la contratación de tráficos «charter» para temporadas turísticas, nos tenemos que preocupar muy mucho de que esas compañías sean solventes, porque si quiebran a mitad de año y nos dejan sin traer una cantidad determinada de visitantes, de turistas, a nuestro país, la verdad es que el resultado puede ser desastroso. Por tanto, es importante que nos aseguremos de que esas compañías que van a hacer ese servicio y que van a traer millones de turistas a nuestro país sean solventes y no se queden a mitad de temporada, porque nos dejarían a todos esos viajeros potenciales sin transportar.

Por tanto, la cuestión de economía es importante en transporte aéreo. No solamente nos preocupa que las compañías, privadas en este caso, pierdan o ganen, que al fin y al cabo esta es su decisión, sino que sean capaces de efectuar ese transporte y garantizarle al responsable del transporte aéreo, que es el Ministerio de Transportes, que efectivamente lo van a hacer. Por ello, una preocupación en este área nunca es mala, y no se trata de que nos convirtamos nosotros en los garantes del funcionamiento económico de estas empresas, sino que tengan viabilidad, pura y simplemente, que establezcan planes mediante los cuales demuestren que son viables. ¿Que después, evidentemente, pueden no serlo?, esta es una cuestión en la que ya no entro, pero desde luego debe demostrarse que tienen, de entrada, esa viabilidad.

Señor Trillo, en temas de seguridad, y como le decía antes, desde el Ministerio somos totalmente inflexibles. No permitimos el más mínimo margen de holgura y, por tanto, tenemos el convencimiento de que estamos operando en temas de seguridad al máximo de las posibilidades. Dentro de los márgenes en los que nos movemos de diferentes categorías, nos movemos al cien por cien de seguridad dentro de cada categoría.

Usted me pregunta si estoy tranquilo sobre el número de horas, etcétera, sobre el funcionamiento del plan

SANCTA, comunicaciones aéreas aire-tierra, tierra-tierra. Yo creía que hoy íbamos a contestar a sus preguntas sobre el aeropuerto de Labacoya y le iba a demostrar cómo, a pesar de haberse hecho una obra importante en él, lo que requirió trastocar todo el sistema de control y de navegación, no hubo la más mínima merma de seguridad en aquel aeropuerto. Esto es algo que desde el Ministerio estamos llevando no solamente con el margen total de seguridad sino también incrementando ese margen en base a las inversiones que estamos haciendo continuamente. Estamos invirtiendo anualmente en torno a 8 ó 9.000 millones en seguridad cuando, como usted sabe muy bien, en el año 1982 se invirtieron en torno a 2.000 millones. Estoy hablando un poco de memoria, pero le podía dar las cifras exactas del presupuesto del próximo año.

Usted me cita una frase del señor Santos Peralba. Yo no la conozco; por tanto, no voy a entrar a juzgar frases que no conozco. Lo que sí le puedo asegurar es que los aviones comerciales españoles están equipados con la última tecnología que utiliza cada una de estas aeronaves en otros países desarrollados. Estamos con un nivel de operatividad y de sofisticación tecnológica exactamente equiparable al que utilizan países como Estados Unidos, Inglaterra, Francia, etcétera, dentro de cada una de las aeronaves específicas y teniendo en cuenta el momento en que entran en funcionamiento. Por tanto, la seguridad del transporte aéreo en este país, como le decía al principio, opera al cien por cien dentro de su categoría, y nos esforzamos, y lo vuelvo a repetir, en incrementar la categoría de seguridad en la que operan, por ejemplo, cada uno de nuestros aeropuertos. Como usted sabe, estamos intentando pasar Barajas a categoría tres, es un proceso en el que

estamos avanzando, y nos parece un avance importante. Hay contados aeropuertos en Europa que operen en categoría tres.

El señor Casals plantea que la comparación año 86-año 85 puede no ser muy significativa, porque el año 1985 fue un mal año. No fue un año tan malo tampoco, pero, en todo caso, estas cifras lo que demuestran es que su frase de que se está en una degradación progresiva es falsa, y es falsa porque, en todo caso, en el año 1986 con respecto a 1985 mejora la situación, luego ya no hay una degradación progresiva. En el año 1986 los resultados mejoran con respecto al año 1985.

Nosotros, señor Casals, en relación con la coordinación, hacemos el máximo de nuestros esfuerzos y —lo decía anteriormente— estamos abiertos a todo tipo de cooperación con las Comunidades Autónomas; nuestra voluntad de diálogo es total y observamos que, por parte de la mayoría de las Comunidades Autónomas, se observa la misma disposición a la cooperación y al diálogo, y yo creo que esto es bueno, y es bueno porque estamos hablando del 10 por ciento de nuestra economía, y cuando se habla de esta magnitud, toda la cooperación y todo el diálogo es poco.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, por haber comparecido ante esta Comisión y haber suministrado informaciones tan abundantes y minuciosas.

Muchas gracias a SS. SS. por su colaboración. Se levanta la sesión.

Eran las siete y cuarenta minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961