CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1989 | III Legislatura | Núm. 465

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión celebrada el martes, 16 de mayo de 1989

ORDEN DEL DIA

Comparecencia del señor Director General de Correos (Melero Marcos), para informar sobre la actual situación del servicio público de Correos y de los planes que piensa poner en práctica el nuevo Director General (Grupo Parlamentario del CDS) (número de expediente 212/001743).

Preguntas a responder por el señor Subsecretario de Industria y Energía (Panizo Arcos):

— Aprobación por el Ministerio de Industria y Energía de las inversiones complementarias solicitadas para ENSIDESA, en relación a la línea de recocido de Avilés y a los trenes de acabado de Veriña (formulada por el señor García Fonseca, Agrupación IU-IC) («B. O. C. G.» número 278, Serie D) (número de expediente 181/001151).

— Planes a medio y largo plazo previstos por la Administración en relación al sector naval de Gijón (formulada por el señor García Fonseca, Agrupación IU-IC) («B. O. C. G.» número 282, Serie D) (número de expediente 181/001166).

— Evolución financiera de la Empresa Nacional de Autocamiones, S. A. (ENASA) (formulada por el señor Espasa Oliver, Agrupación IU-IC) («B. O. C. G.» número 287, Serie D, número de expediente 181/001225).

— Líneas que dejarán de ser servidas por Iberia a la entrada en funcionamiento de «Binter» (formulada por el señor Santos Miñón, Grupo Parlamentario del CDS) («B. O. C. G.» número 298, Serie D) (número de expediente 181/001281).

— **Causas de la suspensión de los vuelos 138 y 139 del día 5-2-89 de Gran Canaria a Fuerteventura y viceversa (formulada por el señor Santos Miñón, Grupo Parlamentario del CDS) («B. O. C. G.» número 298, Serie D, número de expediente 181/001282).**

— **Disminución de los vuelos internacionales de la Compañía Iberia, con motivo de la puesta en funcionamiento de una línea aérea de tercer nivel en Canarias (formulada por el señor Montesdeoca Sánchez, Grupo Parlamentario de Coalición Popular) («B. O. C. G.» número 298, Serie D) (número de expediente 181/001284).**

— **Del mismo señor Diputado, sobre características de la línea aérea de tercer nivel que va a entrar en funcionamiento en Canarias («B. O. C. G.» número 298) (Serie D, número de expediente 181/001285).**

— **Del mismo señor Diputado, sobre perspectivas del Gobierno con la puesta en funcionamiento de una línea aérea de tercer nivel («B. O. C. G.» número 298, Serie D) (número de expediente 181/001286).**

— **Del señor García Fonseca, Agrupación IU-IC, sobre razones por las que la Administración no ha puesto en marcha los proyectos de los talleres de tubería, módulos, reparaciones y fundición de la empresa Hijos de J. Barreras, S. A., de Vigo («B. O. C. G.» número 298, Serie D) (número de expediente 181/001293).**

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

COMPARECENCIA DEL DIRECTOR GENERAL DE CORREOS, PARA INFORMAR SOBRE LA ACTUAL SITUACION DEL SERVICIO PUBLICO DE CORREOS Y DE LOS PLANES QUE PIENSA PONER EN PRACTICA EL NUEVO DIRECTOR GENERAL

El señor **PRESIDENTE:** Se inicia la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios.

El primer punto del orden del día es la comparecencia del director general de Correos, para informar sobre la actual situación del servicio público de Correos y de los planes que piensa poner en práctica el nuevo director general.

Damos las gracias al director general de Correos y Telégrafos, señor Melero, por su comparecencia ante esta Comisión, me parece que por vez primera, y al iniciar su andadura le deseamos el mayor éxito en su gestión.

Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario del CDS.

Para responder a los términos de la comparecencia tiene la palabra el señor director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS** (Melero Marcos): Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, comparezco ante esta Comisión, de acuerdo con su mandato, a fin de informar sobre la actual situación del servicio público de Correos y los planes que se piensan poner en práctica para su mejora.

En primer lugar, si tuviera que definir con una sola palabra la actual situación del servicio público de Correos, lo haría con la de esperanzada. Pero antes de exponer las razones del porqué, se me va a permitir que les recuerde algunos datos de cuál es el marco en el que se desenvuelve el correo en nuestro país.

En la actualidad Correos recibe diariamente más de 20 millones de objetos, cifra en constante aumento, que sumados a los que en ese momento se encuentran en manipulación y transporte, suponen más de 40 millones de objetos que diariamente están siendo trabajados por los empleados del servicio.

En este volumen hay que señalar que el usuario particular es ya minoritario, representa menos del 15 por ciento. Por tanto, el mayor volumen lo ocupan las empresas que se dividen en estos tres grandes grupos: bancos, publicidad y venta por correo.

Para los bancos lo más importante es mantener unos plazos razonables, que se están dando, y unos costes ajustados a la magnitud de los envíos. El volumen es de 690 millones en 1988, lo que representa el 15,7 por ciento.

En publicidad directa y venta por correo son pocas las empresas, pero fundamentalmente localizadas en Madrid y Barcelona, aunque ya se anuncia la llegada de multinacionales al sector.

Estos usuarios tienen unas necesidades parecidas a las de los bancos, siendo éste un mercado en constante crecimiento. Igual que en otros países, las magnitudes son de 595 millones para publicidad directa, el 13,5 por ciento, y de unos seis millones de venta por catálogo.

Por último, los particulares suponen un 11,8, que con 519 millones de envíos representan una estructura «motomizada» y un porcentaje importante del correo interurbano. Este sector, al contrario que los otros, tiene una tendencia al decrecimiento, que se da en casi toda la España interior. Sin embargo, aumenta en las zonas costero-turísticas: Almería, Alicante, Baleares, Cádiz, Canarias, Castellón, Granada, Huelva, Málaga, Murcia, Tarragona y Valencia. También se nota un ligero crecimiento en las capitales de provincia y en la periferia de las grandes ciudades. Por tanto estamos en un proceso de transformación de lo que ha sido el correo tradicionalmente en nuestro país.

Los medios con los que contamos son: En admisión, 40.696 buzones y 12.000 puntos de ventas. Toda esta infraestructura se va adaptando paulatinamente a las nue-

vas necesidades que demandan los usuarios que se ven rebasadas en las puntas de tráfico y, sobre todo, en las zonas turísticas en constante crecimiento.

Con respecto a la clasificación, y como saben SS. SS., todavía contamos con un grado reducido de automatización, aunque estamos en vías de ir resolviéndolo y una gran concentración de clasificación en Barcelona y sobre todo en Madrid.

El transporte, de momento, aunque se ha diversificado con motivo del plan de urgencia que SS. SS. conocen, sobre todo con un aumento de la presencia del correo en los vuelos regulares, sigue teniendo una estructura excesivamente radial, lo que limita bastante los plazos de entrega y una subordinación excesivamente centrada en vías de superficie.

En cuanto al reparto, que es la fase final del proceso, se cuenta con unos 25.000 carteros en toda España, de los cuales más de 7.000 se ocupan del mundo rural.

Todo este contingente, además de necesario, hay que irlo adaptando a las nuevas realidades de la geografía nacional del correo.

Para finalizar con estos datos someros sobre la realidad del servicio público de Correos, quiero decir que la red de oficinas necesita una importante remodelación y una ampliación en las zonas de nueva demanda, periferia de grandes ciudades, polígonos industriales y zonas turísticas.

Con todos estos antecedentes, me van a permitir SS. SS. que les manifieste que el servicio público de Correos se encuentra en su mejor momento, históricamente hablando, en cuanto a la inmediatez de la entrega.

Los últimos controles de calidad —abril de 1989— nos dan que el 87 por ciento de la correspondencia se está entregando en 48 horas. En tres días se entrega el 96,8 por ciento. Los impresos sólo casi dos fechas más tarde. Todo esto nos pone a unos niveles similares a los del resto de los países europeos.

Para su información les diré que, en lo que se refiere al servicio exprés de alta calidad, que es donde hasta ahora hemos tenido los mayores problemas con la competencia, desde el día 8 de este mes estamos integrados en la Red Europea Nocturna, lo que nos permite garantizar la correspondencia en cualquiera de los países europeos asociados, así como en Estados Unidos y Canadá. Los países son Portugal, Francia, Gran Bretaña, Irlanda, Finlandia, Suecia, Dinamarca, Alemania, Suiza, Luxemburgo, Bélgica, Holanda, USA, Canadá y Noruega. igualmente, la correspondencia de esos países en trece ciudades del nuestro. Estas trece ciudades representan aproximadamente entre el 90 y el 95 por ciento de la correspondencia y son Santiago, La Coruña, Oviedo, Bilbao, Santander, Barcelona, Valencia, Palma de Mallorca, Alicante, Málaga, Sevilla, Madrid y Zaragoza. Pero sepan SS. SS. que este director general no se autocomplace ni se conforma con la situación actual, que aunque, repito, que es históricamente la mejor por la que atraviesa el correo español, no es todavía la que demandan las nuevas necesidades ni la que puede hacer frente con garantías de éxito a la competencia de las multinacionales extranjeras.

Por todo ello y contestando a la segunda parte de su pregunta, los objetivos de esta dirección general son:

Lograr un nivel alto de calidad para la correspondencia en primera categoría, mínimo 75 por ciento en D + 1, con la puesta en funcionamiento de la red aérea y con la reestructuración del esquema logístico.

Mejora de la calidad de correspondencia de segunda categoría —impresos— transportada por superficie y llegando a obtener unos ratios de calidad semejantes a los actuales de primera categoría.

Mejora y extensión de los envíos urgentes con la reorganización y ampliación del servicio postal-exprés, estableciendo servicios locales de entrega inmediata en las grandes ciudades y áreas metropolitanas, unificando en esta unidad especial todos los servicios de urgencia, incluido el telegrama.

Reorganización del servicio para envío de correspondencia garantizada con la unificación del certificado, valores declarados y otros envíos asegurados.

Reorganización del servicio de paquetería, con una mejora de calidad y planteándose la cooperación con RENFE e Iberia, tal vez creando una sola organización dedicada a este tema.

Mejora y reorganización del giro nacional, uniéndolo aún más a los servicios bancarios de Caja Postal, adoptando el cheque postal.

Optimización de los servicios de télex con la creación de nuevos productos complementarios, bases de datos, etcétera, y generando una línea de colaboración con la Compañía Telefónica.

Extensión y perfeccionamiento del servicio de URFAX.

Optimización de las posibilidades de la red de telecomunicaciones para la prestación de estos servicios y mejora de los mismos.

Necesidad de adaptarse a los cambios y nuevas demandas sociales.

No quiero hacer más extensa mi intervención inicial sin repetir la voluntad de este director de afrontar los problemas y solucionar definitivamente toda la casuística que plantea el correo español, desde luego con la inestimable y necesaria ayuda que voy a tener de SS. SS. y con la que ya cuento de profesionalidad y entrega del personal de la organización para poder llegar a buen puerto.

El señor **PRESIDENTE:** Voy a conceder la palabra, en primer lugar, al portavoz del Grupo Parlamentario solicitante de la comparecencia, el CDS, señor Martínez-Campillo, por tiempo de diez minutos.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA:** Quiero dar las gracias al señor Melero, a quien damos la bienvenida a esta Comisión por primera vez, en nombre del Grupo que ha solicitado la comparecencia, el CDS.

Hace exactamente un año, señor Melero, solicitamos la comparecencia del anterior director general. Usted sabe que salimos a una media de un director general de Correos por año. En septiembre se produjo esta comparecencia, entre medio hubo una interpelación y de aquella comparecencia quedaron muchas interrogantes abier-

tas. Permítame que le diga que en su comparecencia siguen muchas interrogantes abiertas, en lo que se refiere a su primera intervención. Me gustaría que en su segunda intervención —probablemente le han advertido que hay que esperar a las segundas ocasiones para extenderse en el Congreso— sea usted mucho más extenso, más claro, porque la situación planteada es bastante seria. Relájese usted, deje los papeles que le han preparado y empiece a hablar con toda serenidad y tranquilidad, como espero que lo hagamos todos. Usted nos ha pedido colaboración, la va a tener, aunque ésta sea de carácter crítico.

El anterior director general dejó abiertas importantes interrogantes. Nos dejó a todos los españoles ante la expectativa de un plan estrátegico de Correos, que todavía no ha visto la luz. Nadie sabe en qué consiste y ha sido sustituido por dos planes de urgencia hasta el momento. ¿Qué ha variado desde aquella comparecencia hasta ahora? Usted ha dicho, y lo ha repetido con el fin de que se lo recojan como titular, que estamos en el momento más extraordinario, históricamente hablando, de Correos. Permítame que le diga que eso no es cierto en modo alguno. Efectivamente, han mejorado los tiempos de recepción del correo pero, señor Melero, eso se ha producido por una circunstancia concretísima, y es que ha habido una contratación tremenda, con todos los problemas que esto encierra, de personal temporal para tapar un parche, pero no se han atacado, en modo alguno, los problemas estructurales que tiene Correos. Por tanto, contratar cientos de personas para salvar una situación inmediata sin atacar los problemas de fondo que tiene Correos es pan para hoy y hambre para mañana, señor director general.

Nos gustaría que especificara claramente qué inversiones se han aplicado en estos planes de urgencia, porque es conveniente que empecemos ya a traducir: plan de urgencia es igual a parcheo, plan a largo plazo es demorar soluciones que deben tomarse inmediatamente. Por tanto, ¿qué están tapando estos planes de urgencia? Están tapando un cáncer que se manifiesta, además, cuando hay puntas de tráfico de Correo, especialmente en épocas de vacaciones o en los fines de semana, cuando los trabajadores descansan, pero en modo alguno han resuelto nada. El plan de urgencia está dando origen a los llamados contratos PFA, que se suman a los contratos PFE y PFI, para que vea usted qué maléfica organización de personal tienen. Se trata de un personal contratado para cubrir bajas y realizar refuerzos incluidos en los diversos planes de urgencia, según la circunstancia de presión social. El grupo PFA, es decir, personas que son contratadas por uno o dos meses, está soportando ahora mismo el 80 por ciento del tráfico postal de todo el territorio nacional. ¿Usted cree que puede soportarse un servicio público, salvo que no se quiera, realizado por personas contratadas y luego venir a decir aquí, como dice usted, que estamos ante el momento histórico de Correos?

En segundo lugar, no nos ha dicho usted nada en materia de personal y vuelvo a insistir en la desorganización absoluta de los puestos de trabajo. ¿Para cuándo el catálogo de puestos de trabajo sobre bases legales sólidas? ¿Qué explicación tiene la existencia de plantillas de funcionarios que está tremendamente desfasada respecto al incremento del servicio? ¿Qué pasa con las carterías rurales que están desapareciendo? Ahora se pagan por kilómetros realizados pero, lógicamente, ante la falta de incentivación cuando estos carteros acaban su jornada de trabajo finalizan el reparto y están dejando gran parte del mundo rural español sin distribución. Esto está absolutamente vinculado, señor director general, con la definición legal. ¿Admitimos que Correos es un servicio público, o que ustedes están haciendo una política deliberada de desaparición del mismo para que sea sustituido por lo que hoy está tomando predominio en España en la distribución del correo, las empresas privadas, que son las que están realizando la parte mollar del servicio público, dejando la parte no rentable para Correos?

Además, en este histórico momento que usted nos comenta, la situación de deterioro de las instalaciones es impresionante, señor director general. Usted la ha mencionado, pero no nos dice cómo ni cuándo va a solucionar esa cuestión. Díganos qué objetivos tiene, díganos si estamos en un plan estratégico, y si no es así, díganos en qué estamos ahora mismo. No es lo mismo hablar de plan que no hacerlo. Díganos en qué acción concreta de la Dirección de Correos estamos para saber exactamente qué instrumentos, qué medios y qué objetivos tiene, sobre todo en lo que se refiere a este deterioro de las instalaciones que es auténticamente llamativo.

No quiero repetir aquí lo que ya he dicho en otras ocasiones sobre la visita que hice al centro de Correos de Alicante, donde me encontré seis paquetes comidos por ratas, un jefe de Correos llamando con un cartel al público para que no envíe alimentos a través de Correos porque se lo comen las ratas; personal trabajando con botas en la ciudad de Alicante, donde hace calor, porque se les suben las ratas por las piernas; unos servicios auténticamente tercermundistas, unos aseos que no pueden llamarse tales. Todo eso requiere una inmediata solución, no puede usted tapar el problema con los cientos de contratados. Eso es necesario hacerlo en un momento determinado, pero tomando, al mismo tiempo, otras medidas, tomando paralelamente medidas serias. No puede decir usted que estamos en un momento histórico, ni mucho menos; estamos en un momento muy malo porque siguen haciendo ustedes la política del avestruz. ¿Qué pasa con los medios de utillaje? Señor director general, las sacas que está empleando Correos son de vergüenza, son sacas que se utilizan para las hortalizas. Están utilizando y tomando prestadas, entre comillas, las sacas que envía el Reino Unido o Suecia, que son impermeables, preciosas, que son sacas como Dios manda, porque las tienen rotas. No he querido traerlas aquí porque me parecía demagógico traer una saca de hortalizas, pero son las que están empleando. ¿Quién ha hecho esa contrata? ¿Quién se ha beneficiado de esa contrata? ¿Cómo es posible que el personal español del servicio de Correos, considerado hasta hace bien poco uno de los mejores servicios que había en toda Europa, junto con el de Gran Bretaña, esté utilizando sacas de hortaliza para las cartas? ¿Cómo es posible

eso? Porque todo el mundo alaba al personal de Correos, pero nadie hace nada por él, todo el mundo dice que es maravilloso. Sí señor, es maravilloso, pero nadie hace nada por él.

¿Qué perspectivas tenemos para el futuro, señor Melero? ¿Qué pasa con el anteproyecto de ley de servicios postales? Ahí se ofrecerá la definición legal de si estamos ante un servicio público total, que cubra el territorio nacional y en el que las empresas privadas buscarán su propio destino, sus objetivos, o, por el contrario, estamos ahora mismo ante una situación en la que ustedes lógicamente han optado —y deben decirlo públicamente— por un servicio público reducido, dejando una parte importante del servicio para que lo efectúen las empresas privadas y, sobre todo, la parte más beneficiosa.

¿Qué pasa con la reforma postal en su parte operativa? Nos debe informar respecto a infraestructura. Ya se lo preguntamos al señor Director General anterior. Queremos saber si van a utilizar los servicios de RENFE o de carretera; qué contacto van a tener con RENFE; qué pasa con la estación de Chamartín; qué ocurre con el centro de clasificación, con las instalaciones; qué programa tiene usted sobre localización, sobre espacios, sobre disposiciones funcionales de las dependencias.

Ha hablado de automatización, señor Director General, y debe saber que ella irá en función de los instrumentos. ¿Qué ocurre con la maquinaria? Hoy en día hay maquinaria aparcada en muchos centros de correos porque no se puede utilizar. **(El señor Director General hace signos de extrañeza.)**

No se sonría, señor Director General, porque le propongo que vaya a varios centros de correos para que se dé cuenta de que lo que digo es muy serio.

Usted tiene un montón de retos por delante. Hemos esperado algunos meses para pedir su comparecencia porque nos parecía que lógicamente debía tomar contacto con este complicadísimo mundo. Su dirección general no es normal. La situación que se le presenta es importante y su servicio público es de gran magnitud. Está usted frente a una gran insatisfacción ciudadana. Espero que ahora en la réplica que nos ofrezca en su segunda intervención sea bastante más explícito, nos sitúe ante objetivos en los que podamos —aún desde la crítica— colaborar con usted.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Grupos que desean intervenir? **(Pausa.)** Tiene la palabra el señor Sisó, por tiempo de diez minutos, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **SISO CRUELLAS:** Creo que mi intervención será mucho más breve teniendo en cuenta que muchas de las cosas que quería decirle al señor director general han sido dichas por quien me ha precedido en el uso de la palabra.

Según lo puesto de manifiesto por el señor director general todo va bien. Según sus propias palabras el Servicio se encuentra en los mejores momentos de su historia. Creo que es una frase que hará historia, cuando se pronuncia en unos momentos en que el servicio de correos es el peor que hemos tenido, a lo largo de la historia. Es decir, completamente al revés.

Como todo va bien según usted, podríamos darle las gracias por su información y marcharnos tan contentos a nuestras casas o bien a los toros, puesto que estamos en la Feria de San Isidro. Si no fuera, claro está, que nada tiene que ver la historia que nos ha contado con lo que realmente sucede, con el funcionamiento de Correos, señor Director General. A no ser que aún no se haya enterado cómo funciona, porque usted mismo dijo en unas declaraciones a la prensa que no tenía ni idea de lo que era Correos, porque simplemente había sido usuario, como todos los españoles, pero que desconocía su problemática. Por tanto, supongo que si le han nombrado Director General de Correos será para destruirlo y para privatizarlo, como ha dicho quien me ha precedido en el uso de la palabra.

Señor Director General, Correos sigue siendo el peor servicio de Europa, cuando antes era uno de los mejores. Todos lo sabemos. Se hizo famosa una frase, «si una carta no llega es porque nunca se ha escrito», porque en España llegaban todas las cartas, incluso se habla de una que como dirección llevaba simplemente una fotografía, es una de las muchas anécdotas.

Tenemos un correo con falta de medios de todo tipo, con escasa mecanización y la que hay funciona mal, sin transportes propios, con plantilla escasa en el reparto, contratados muchos para tres meses, que es lo que tardan para aprenderse el recorrido, teniendo que transcurrir otro plazo para los siguientes, es decir, cuando conocen de nuevo el itinerario y funciona bien, vuelve a haber otro cambio, y así sucesivamente.

Nos preocupan también unas declaraciones suyas diciendo que lo que tenían que hacer era subir las tarifas en un 18 o un 25 por ciento para solucionar los problemas de Correos. Si nos aumentan los impuestos, para tener un buen servicio de Correos nos suben las tarifas, y si después necesitamos que una carta llegue a su destino a su hora y debemos pagar unos servicios privados, imagínese lo cara que es esa tarifa por un servicio que nos debería haber prestado Correos.

Como es su primera comparecencia, no quiero extenderme en las críticas.

Uno se queda perplejo al saber que se van a realizar mejoras para antes del verano, como usted ha dicho, que permitirán que una carta llegue a cualquier punto de Europa o de Norteamérica en 24 horas. Uno se queda perplejo cuando escucha tal cosa. Una carta desde Huesca tarda en llegar a Madrid 8 días. Estoy esperando una que se expidió el lunes de la semana pasada. Un telegrama desde Madrid a Boadilla del Monte muchas veces tarda 3 y 4 días. En ocasiones el Congreso me ha enviado un telegrama ante la convocatoria de esta Comisión y lo he recibido después de haberse celebrado.

Para enviar un telegrama de Zaragoza a Gurrea del Gállego que está a 20 kilómetros son necesarios cuatro días. Y, en cambio, usted nos habla de que va a mandar a cualquier punto de Europa o de América una carta en 24 ho-

ras. Yo creo que es burlarse del pueblo español, señor Director General. A no ser que pretenda contratar ángeles, señor Melero, para que le repartan las cartas en 24 horas en Washington. Arregle usted primero los retrasos actuales dentro del Estado español y luego hablaremos de Europa y Norteamérica.

Para terminar quisiera hacerle algunas preguntas puntuales, para que me las contestase oralmente si puede y sino, me las remita por escrito.

Quisiéramos saber cuántas han sido las causas de violación de paquetes o deterioro de los mismos en 1987 y 1988 así como las medidas que han adoptado para evitar estos problemas, y si ha podido llegar a conocer quiénes eran los responsables de tales hechos.

Desearíamos saber si se piensan adoptar medidas para actualizar las compensaciones por extravío que reciben los usuarios en este momento.

Querríamos conocer el crédito presupuestario destinado a publicidad en el Servicio de Correos en 1988, así como el nombre de las empresas a quienes se les ha adjudicado y la forma de hacerlo.

Queremos conocer el costo de contratación de vehículos privados para el transporte postal, según disponía el Plan de Urgencia de Correos.

¿Tiene intención el señor Secretario General de Comunicaciones de dirigir parte del Servicio de Correos hacia el transporte por carretera aun cuando existen pabellones postales construidos en las distintas estaciones de los ferrocarriles más importantes de España?

Tengo muchas más preguntas, pero voy a centrarme en la siguiente.

Le hice una pregunta oral al señor Ministro de Transportes el pasado Pleno y le dije que últimamente se estaban cesando a muchos jefes provinciales de Correos y Telégrafos, y la forma de hacerlo era: usted cogía el teléfono y les llamaba y les decía: está cesado. Le preguntaba cuál era la razón y les respondía: «son directrices del señor Martín Palacín». El señor Ministro quizá no estaba informado, por lo que no pudo contestarme, pero usted que fue quien se lo transmitió sabrá cuáles son las directrices del señor Martín Palacín y qué objetivo tienen.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Torres Sahuquillo por el Grupo Parlamentario Socialista, por diez minutos.

El señor **TORRES SAHUQUILLO:** Quiero comenzar dando la bienvenida a esta Comisión por primera vez al nuevo director general de Correos, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

A continuación quiero manifestar que no alcanzo a ver por qué, pero noto que hay una cierta crispación por parte de los anteriores intervinientes de la Comisión. Creo que debemos relajarnos.

No sé si tal crispación tiene que ver con correos, pero la noto. Me parece que es malo, porque tenemos presente a un director general de Correos que lleva relativamente poco tiempo en su quehacer, en su responsabilidad.

Independientemente de que haya quien diga que no conocía Correos, el manifestar que se le ha dado este cargo para cargarse el servicio me parece muy fuerte.

A mí me parece que lo que está pasando es todo lo contrario, y los datos que se están dando por el Director General de Correos, que seguramente podrá completar ahora en la segunda intervención, lo están demostrando. Supongo que esto es fruto de una cierta crispación que no acierto a adivinar de qué viene, pero espero que se relaje, porque creo que es bueno para el debate parlamentario.

Lo que quiero decir, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, es que me parece que hay motivos para el optimismo respecto al servicio de Correos, y explicaré por qué. Yo creo que en este momento hay un equipo capaz dirigiendo Correos, y sobre todo que ha aceptado el reto con bastante ilusión. Me parece que es importante que eso se tenga en cuenta. Es evidente qué la tarea de modernizar Correos es costosa y compleja y requiere tiempo y medios, qué duda cabe pero sobre todo requiere que el equipo responsable tenga ilusión, tenga ganas y que sea capaz, y yo creo que todas esas cosas las reúnen.

Su señorías, en las anteriores intervenciones, lo que planteaban con mayor ahínco y con mayor urgencia, al igual que nuestro Grupo, es que el Servicio de Correos funcione bien y con la mayor agilidad posible, que se entreguen los objetos postales con la mayor rapidez, que no se produzcan extravíos ni atascos. Yo creo que eso está pasando ahora y alguna señoría interviniente con anterioridad ha reconocido que funciona el servicio bastante mejor. Yo no sé si es mala suerte de algunos compañeros de Comisión de otros grupos que no les llegan las cartas, yo también recibo muchas, más o menos como ustedes, y no tengo ese problema, sinceramente lo digo. Lo que está claro es que el Servicio está funcionando bastante mejor que hace unos meses. Nosotros, en anteriores intervenciones como Grupo Parlamentario, ya expusimos nuestra preocupación por el Servicio, preocupación esperanzada, porque nos parecía y nos sigue pareciendo que tiene que ser cada día mejor, más moderno y más ágil. Pero creemos que esto está pasando ahora mismo, que se está mejorando claramente el Servicio.

Como decía antes, modernizar toda la infraestructura de Correos requiere tiempo; no se puede hacer de la noche a la mañana. El Director General actual lleva relativamente poco tiempo y me parece que las intervenciones de SS. SS. han sido muy fuertes en ese sentido, pero aquí cada uno tiene derecho a decir lo que crea conveniente. Primero se decía: «Que lleguen las cartas; lo demás ya lo iremos haciendo». Ahora están llegando y queremos que todo se haga hoy, no mañana, y todo de golpe.

Yo decía en otras intervenciones (y no quiero entrar en el tema porque no quiero que se incomode el señor Campillo; no pretendo ni mucho menos eso) que había defectos históricos, atrasos de inmuebles, y puedo citar alguno muy próximo a mí que lleva 45 ó 50 años hecho sin una reforma siquiera. Es verdad que este Gobierno tiene su responsabilidad, qué duda cabe, como en todo. Se ha dicho también que hay una gran insatisfacción ciudadana, y yo lo que detecto, señor Director General de Correos, no es eso, a lo mejor es que yo vivo en una ciudad pequeña,

y en mi circunscripción no hay ninguna queja con el correo, al contrario, hay una satisfacción general por su funcionamento. Pero por lo que conozco de otras circunscripciones, ciudades o provincias, en general la imagen que se tiene de Correos es buena. Se han producido algunos problemas que todos conocemos, y por lo que hemos dicho aquí en el Congreso de los Diputados y en los medios de comunicación respecto a lo mal que funcionaba el correo —no todos los medios, por cierto, algunos han dicho que funciona bien, porque han hecho pruebas, lo decía en la otra intervención y es cierto— es verdad que en la opinión ciudadana se crea el ambiente de que funciona mal, pero a la hora de la verdad yo creo que no es exactamente así. He constatado que hay empresas privadas que están utilizando el Servicio público de Correos para envíar los efectos que se les confían. Por tanto, no será tan malo.

Quisiera dejar algo claro en nombre de mi Grupo, porque se ha repetido en anteriores comparecencias y hoy también se ha vuelto a decir, y es respecto a la privatización del Servicio Público de correos. Ustedes parece que pretenden —por los menos los representantes de la oposición— que los servicios rentables pasen a manos privadas y dejar en manos públicas sólo la parte que no es rentable, o ninguna. Quiero decir, y sería también una demanda que le haría al Director General para su contestación a los Grupos, para saber si está o no de acuerdo con nuestra posición, que nosotros no hablamos de privatización sí o no, a mí me parece que la palabra privatización tiene muchas y distintas interpretaciones. Nosotros lo que decíamos es que haya servicios públicos esenciales, y además estratégicos, que tienen que permanecer bajo el control del Estado; la forma en que se organicen nos preocupa menos. Respecto al Servicio público de Correos, nuestro Grupo dice que tiene que seguir siendo eso, un servicio público, tiene que estar prácticamente en su totalidad bajo el control del Estado, lo cual no impide que en un Estado de libre mercado como éste, haya empresas privadas que puedan competir en determinados segmentos del mismo. Manifestamos claramente, sin entrar en las formas concretas de cómo se organice, que el Servicio público de Correos es un servicio esencial y además estratégico, por tanto, debe permanecer bajo el control de la Administración del Estado que en cada momento decidan los ciudadanos españoles que tenga que haber.

Dicho esto, espero que el Director General conteste a las preguntas de los anteriores intervinientes y que fije su posición respecto a este tema. Nosotros seguimos atentos, vigilantes y exigentes con la Dirección General de Correos, como con todos los servicios públicos, pero esperanzados porque somos conscientes de que se está haciendo lo necesario para que el servicio mejore. Creemos que con tiempo suficiente, con medios suficientes —que también esperamos que los va ha haber y que ya están poniéndose en marcha— el Servicio de Correos se va a convertir en un servicio moderno, como tiene que ser, y relativamente pronto dejaremos de hablar de él en el congreso de los Diputados, porque no será un tema que dé demasiado de sí.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Damos la palabra al Director General de Correos para que responda a las formulaciones que han hecho sus señorías.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CORREOS** (Melero Marcos): Gracias, señor Presidente, y gracias señorías, por la bienvenida y la colaboración, lógicamente crítica, que han tenido en su intervención.

Quiero decir, en primera instancia (porque es algo que han repetido dos de los tres intervinientes) que pensaba que me había equivocado, pero no, el Servicio Público de Correos se encuentra en su mejor momento histórico en cuanto a la inmediatez de la entrega, y eso lo mantengo aquí y ahora. Otra cosa son los problemas a los que han aludido ustedes, pero en cuanto a la inmediatez de la entrega —y lo sigo manteniendo— el Servicio de Correos está en su mejor momento histórico.

Entrando en la contestación de las preguntas, me van a permitir que salte de unas a otras. Hay una serie de respuestas que remitiré por escrito, porque no tengo aquí los datos, pero puedo contestar algunas al representante del Grupo Popular. Respecto a las cartas en 24 horas a Estados Unidos, no sé si ha seguido mi intervención, pero en ella manifestaba que desde el día 28 de este mes están llegando con 24 horas las cartas a los Estados Unidos y a otra serie de países que le he leído: Portugal, Francia, Gran Bretaña, Irlanda, Finlandia, Suecia, Dinamarca, Alemania, Suiza, Luxemburgo, Bélgica, Holanda, USA, Canadá y Noruega. Desde el día 8, repito, están llegando ya las cartas en 24 horas y, a su vez, las que remiten esos países a 13 ciudades españolas, que como decía representan el 95 por ciento del correo exprés, también están llegando en 24 horas.

¿Qué a usted no le ha llegado una carta en varios días? Pues lo siento, porque será de ese reducido porcentaje que siempre queda. Eso ocurre en los mejores correos del mundo. Cualquier correo, el más perfecto que usted me ponga como ejemplo, tiene colas, no hay ninguno en el mundo que no las tenga. Lo que lamento de verdad es que a S. S. le haya correspondido una de estas colas. Le puedo garantizar que en primera categoría, en d + 0 —el d + 0 supone recibir la carta en el mismo día en que se entrega— en el total nacional se estaba entregando al destinatario el 8,38; en d + 1, 24 horas después, el 57,36; en d + 2, a las 48 horas, el 87,56; y en d + 3, el 96,84; queda una cola, como ya le decía, del 3,16. Lamento de verdad que sus cartas estuvieran en alguna de estas colas. Pero esta es la calidad con la que se está entregando en este momento el correo en España. Y digo y lo mantengo que en este sentido, no en otros, es el mejor momento histórico del correo español. Efectivamente, es un reto importante en la Dirección General de Correos, pero todo el equipo de la Dirección General lo asume. Conocemos el problema y tenemos ilusión y ganas de resolverlo. Solamente necesitamos tiempo y recursos, lógicamente.

El portavoz del Centro Democrático y Social ha hecho un listado de preguntas que por la forma de expresarlas más parecían agravios. Voy a tratar de responder a todas

aquellas de las que he tomado nota y si alguna se me olvida, con mucho gusto se la contestaré después.

Habla del plan estratégico. El plan estratégico es algo que se hizo hace un año y pico por la Secretaría General de Comunicaciones. Se modificó últimamente con la incorporación del nuevo Secretario General, y sirvió de base, en primer lugar, para un plan de urgencia —sólo ha habido un plan de urgencia— y, en segundo lugar, está sirviendo para la planificación del nuevo ejercicio.

Ha hablado de contratación de personal. Efectivamente, hay una serie de puntas de tráfico cuyas necesidades no nos la cubre el personal. Cualquier empresa de transportes que usted conozca no puede planificar sus medios humanos y material para los momentos punta de la demanda, sino que planifica en los momentos valle, los punta normalmente se hacen con personal y servicios contratados.

Hay una serie de preguntas que, aunque quería evitarles la tortura, se las voy a contestar leyendo la planificación de objetivos para 1989-1992. Habla del plan logístico de infraestructura, el de acceso y puntos de venta, el plan de automatización y encaminamiento, el plan de reparto, el plan comercial y el plan de organización y gestión.

En cuanto a modificar la red primaria del transporte, refiriendose al plan logístico y de infraestructuras, se plantean 14 objetivos que son: establecer una red de líneas aéreas nocturnas, que ya ha estado funcionando en nuestro país hace algunos años y que en el año 1976 —creo recordar— desapareció incomprensiblemente, porque estaba funcionando muy bien. Ahí empieza el deterioro del correo. Uno de los objetivos de esta Dirección General es volver a establecer la red de líneas aéreas, modificar el carguero península Canarias; modificar el expreso Barcelona-Zaragoza-Irún; modificar el tren postal de Cádiz; modificar el exprés Madrid-Almería; modificar el exprés Almería-Madrid; facturar Almería-Andalucía —no tener expreso y hacerlo por facturación—; modificar Madrid-Pamplona; modificar el exprés Cartagena; modificar el tren postal de Asturias; modificar el tren postal de Hendaya; modificar el tren postal de Galicia; facturar correo en el exprés Sol de Levante y establecer el tren postal Barcelona-Bilbao-Irún.

Como ven, no se abandona el ferrocarril, sino que en algunos sitios se refuerza y en otros se sustituye, pero sigue siendo una pieza básica del sistema de transporte de Correos y pensamos que debe continuar siéndolo.

Respecto a modificar la red secundaria del transporte, vamos a modificar el transporte insular de Canarias; el insular de Baleares; el ambulante Soria-Torralba; el ambulante Madrid-Toledo-Madrid; crear el servicio diurno del País Vasco; modificar el ambulante Segovia-Madrid; el de Zamora-Medina; el de Madrid-Salamanca; San Sebastián-Bilbao; Santander-Bilbao; Calatayud-Teruel; modificar las comunicaciones entrelazadas de Galicia; las entrelazadas de Levante; las entrelazadas de Castilla-León; las entrelazadas de Castilla-La Mancha.

En cuanto a la red terciaria del transporte, modificar la conducción Pamplona-Azagra; Pamplona-Irún; revisar el resto de los transportes privinciales de Navarra; modificar la contratación y la conducción de Colombres-Ramales; Toledo-Illescas; modificar los planes provinciales de Barcelona; la conducción de Castuera-Llerena; de Castuera-Fuente del Arco; de Córdoba-Hinojosa; los enlaces provinciales de Asturias, de Rioja y de Gerona.

Referente a extender el programa del esquema logístico del postal exprés, conectar con la red europea —que eso es algo que está funcionando desde el día 8, como les comentaba a SS. SS.—; implantar el plan logístico del postal-exprés internacional; implantar el plan logístico del exprés nacional y del exprés local.

En cuanto al objetivo número 5, mejora del funcionamiento de la red del tránsito y transportes, establecer un sistema de control de funcionamiento en la red del transporte; mejorar el tránsito del CCP Barajas; del CCP Colón; CCP Chamartín; optimizar las relaciones con RENFE y con Iberia; mantener y renovar la flota de vehículos; renovar el parque de motocicletas, furgones de 400 y 600 kilos, furgones 600-900 kilos, furgones 900-1.300 kilos, furgones 1.300-1.500 kilos; renovar el parque de estafetas ambulantes y renovar el parque de carretillas eléctricas; dotar de infraestructuras civiles al conjunto de la organización; elaborar un programa cuatrienal de inversiones en infraestructura civil; remodelar y mejorar la red de locales en servicio; adquirir y adaptar nuevos locales para expansión de la red en servicio; adquirir y adaptar nuevos locales para expansión de la red; solares para construir centros de trabajo; dotar a las oficinas auxiliares de local oficial; coordinar con la Caja Postal inversiones de infraestructura civil. Sobre esto le quería adelantar a S. S. que estamos elaborando un presupuesto de necesidades sobre las inversiones en locales para una adecuación total de los mismos y nos sale la cantidad de 40.000 millones de pesetas.

Lógicamente, el presupuesto de inversiones es de 6.000 millones de pesetas. Por tanto, el programa tiene que llevarse a cabo en más de una anualidad. Para mantener las infraestructuras civiles hay que definir las necesidades derivadas del mantenimiento de los edificios, cuantificar esas necesidades de mantenimiento y contratar los servicios.

En cuanto a la red de buzones, hay que conservarla en buen estado y renovarla.

Respecto a la informatización de la gestión administrativa y económica, elaborar y aprobar la aplicación a almacenes. Elaborar y aprobar la aplicación, tramitación y expedientes de obras. Aplicación y gestión de locales. Aplicación bases de datos y personal funcionario, aplicación gestión financiera y presupuestaria, y aplicación costes.

En cuanto a informatización de gestión de los productos y servicios, elaborar y aprobar la aplicación postal exprés, la aplicación etiqueta verde, la aplicación giro nacional.

Referente a mantener y renovar los equipos y sistemas informáticos, identificar las necesidades de mantenimiento informático, contratar los servicios de dicho mantenimiento, identificar las necesidades de renovación del

equipo y renovar el equipo informático. Ampliar la capacidad de los niveles provinciales y enlazar los centros de cálculo de Correos y Caja Postal a nivel central, digitalizar los sistemas de conmutación de la red télex, digitalizar los sistemas de transmisión de la red télex, extender la red télex, digitalizar la red de comunicaciones oficiales, mejorar el mantenimiento de la red télex.

En cuanto a informatizar y automatizar la red de puntos de venta, elaborar un plan de informatización y automatización de dicha red de puntos de venta. Implantar el plan en la red de puntos de venta.

Respecto a reordenar la red de buzones, elaborar un plan de reordenación de esa red de buzones, implantar el plan de reordenación de la red de buzones, extender la instalación de buzones de dos bocas y reducir los costes de recogida en buzones.

Referente a definir y realizar experiencias piloto por nuevos servicios, definir el funcionamiento operativo del servicio automático de buzón exprés, hacer la prueba piloto del servicio automático, realizar la prueba y definirla, realizar la prueba del servicio piloto del local exprés.

En cuanto a implantar nuevos servicios y productos, implantar el servicio de local exprés, implantar el servicio de correo electrónico, explotar centros de servicios avanzados de comunicaciones.

Con referencia a extender la red de puntos de venta personalizados, incrementar el número de sucursales urbanas, incrementar el número de oficinas técnicas, incrementar el número de oficinas auxiliares, incrementar el número de centros de servicios avanzados de comunicaciones.

Respecto a extender el servicio postal exprés, incrementar el número de localidades con servicio postal exprés nacional e internaional; incrementar el número de puntos de venta en una misma localidad; incrementar el número de localidades con servicio postal exprés; incrementar el número de buzones exprés automáticos; extender la red de puntos de venta no personalizados; incrementar el número de buzones ordinarios; incrementar el número de máquinas expendedoras de sellos; incrementar el número de cajeros automáticos; reordenar la admisión masiva de envíos; definir el correo masivo y sus normas de funcionamiento; definir las contraprestaciones exigibles; establecer el sistema de control de la admisión masiva de envíos; implantar la nueva organización para la admisión masiva; inspeccionar periódicamente los depósitos de correspondencia masiva; reestructurar la red de puntos de venta y transmisión telegráfica; implantar la utilización del burofax para mensajes extensos; determinar la aplicación de las líneas de cada transmisor; integrar las oficinas en la red de transmisores; ubicar las terminales de la red de transmisores; poner en servicio las transmisiones; instalar terminales para la recepción de telegramas por teléfono.

¿Puedo seguir, señor Presidente?

El señor **PRESIDENTE:** Su señoría no tiene limitación de tiempo. De todas formas, si puede hacer un esfuerzo de síntesis al responder, se lo agradecería.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS** (Melero Marcos): Me limitaré a leer los programas.

También vamos a mejorar la imagen externa de la red de puntos de venta; mejorar el mantenimiento de las amortizaciones de los CCP; optimizar la utilización de los equipos de automatización; automatizar la clasificación; reformar el código postal; aumentar la normalización de los envíos; reordenar y tecnificar el servicio de entrega en apartados; potenciar la entrega en apartados; implantar el reparto masivo; implantar el reparto a domicilio de la paquetería; optimizar el reparto urbano a domicilio; optimizar el reparto rural; extender la red de reparto a domicilio.

Igualmente vamos a definir la estrategia de tarifas; reducir el efecto de la competencia; redefinir los productos existentes; mejorar el producto télex; mejorar el producto burofax; mejorar la competitividad de los productos; aumentar la cuota de mercado de los mismos, definirlos y valorarlos; definir y ejecutar el plan de comunicación; promocionar los productos exprés; controlar los tráficos y su calidad; mejorar los sistemas de control de calidad; organizar la inspección técnica del funcionamiento de los servicios; reordenar el servicio de postal exprés; mejorar la gestión de la red télex; normalizar y mejorar el material de trabajo; prever acciones especiales para situaciones de acumulación de tráfico; mejorar la seguridad postal; descentralizar la gestión presupuestaria; establecer el sistema de información para la gestión; mejorar la información estadística; optimizar las plantillas.

Asimismo, está previsto establecer el sistema de formación; motivar al personal; mejorar los sistemas de comunicación interna; potenciar y mejorar los servicios médicos de la empresa; potenciar las relaciones laborales; mejorar los procesos de gestión; constituir empresas de servicios, una sociedad filatélica y una empresa de transportes a las que hacía alusión.

Todos estos son los objetivos 1989/1992, que lógicamente por no hacerme extenso no continúo leyendo, pero tienen su correspondiente temporización.

Había un par de cosas al menos a las que sí quería contestar, salvo que haya algo que consideren importante y se me pase. Una es respecto al tema de las sacas de verduras. Yo no sé si en este momento se está utilizando alguna saca del correo británico, del Reino Unido o de Francia, es posible. Lo que sí le puedo garantizar es que las sacas del correo español se están utilizando en medio mundo, precisamente para evitarlo se ha optado por la compra de unas sacas de rafia, que a lo mejor por el material S. S. las asocia a las de la verdura. la verdad es que no tienen nada que ver, son de un solo uso y son las que se envían a países con tradición de quedarse con nuestras sacas de correos. Normalmente no es costumbre en el correo español quedarse con las de otros países, aunque puede darse el caso, no digo que no.

En cuanto al tema de las tarifas, lo que yo decía en esa entrevista —creo recordar— es que el déficit de correos se podría equilibrar con una subida aproximadamente del 25 por ciento de las tarifas, pero, con eso no quería afir-

mar que se fueran a subir. Decía también que, de cara a 1992 y a nuestra integración europea, nosotros tenemos las tarifas más bajas de toda Europa, y con vistas al mercado único habría que equiparar, en cierta manera, esas tarifas con los países europeos, pero no prejuzgaba si ese incremento sería del 17, del 18, del 25 o del 32 por ciento; sería, repito, una adecuación a las tarifas europeas.

No obstante, SS. SS. hace poco que han aprobado la Ley de tasas y servicios públicos, lo que, independientemente de 1992, ya nos obliga, porque además hace una mención explícita al servicio de Correos, somos el único servicio citado en esa Ley, y en virtud de ella nos vemos obligados a modificar las tarifas. Por eso estamos haciendo los estudios pertinentes para la posterior modificación.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Director General.

Abrimos un segundo turno dada la importancia de la cuestión sobre la cual estamos desarrollando la comparecencia, pero ya más breve, como saben sus señorías.

Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA:** Como entiendo que el señor Director General debe suponer que somos personas medianamente serias, habrá pensado que no nos hemos creído que lo que nos ha leído es un plan estratégico. Eso es el manual de cómo llegar a ser un buen Director General de Correos durante un año, pero es un índice de un libro, en modo alguno un plan estratégico.

El anterior Director General de Correos, el señor Serrano, en una comparecencia hace exactamente un año, nos habló de que el plan estratégico se nos iba a entregar y que contenía 37 planes. Me da la impresión de que es lo mismo que ha dicho usted ahora mismo. El solamente habló del plan logístico, el plan de acceso, el plan de automatización, el plan de reparto, el plan comercial, y el plan de reorganización. Igual que usted, pero empleando el infinitivo: dotar, mejorar, motivar, coordinar, estimular y todo lo que acabe en «ar». Pero eso no es un plan, por lo menos tal como se concibe que debe ser. Tenga usted en cuenta que ya entra S. S. en una contradicción de carácter muy importante. Es decir, si solamente para mejorar los servicios de las instalaciones que tiene actualmente Correos en toda España hemos evaluado que necesitamos 40.000 millones de pesetas, y las inversiones previstas en Correos son de 6.000, lógicamente para todo los demás necesita usted unos presupuestos inmensos.

Usted ha dicho que tendrá que modularse en el tiempo. Efectivamente, ahí está el plan. ¿Qué objetivos tiene la Dirección General de Correos? ¿Qué medios ha establecido para conseguir esos objetivos? ¿Qué financiación? Si quiere se lo reduzco a tres cuestiones. Primero, qué va a hacer Correos con la general desordenación en la estructura de los puestos de trabajo de los funcionarios. Le comento sólo dos cuestiones fundamentales que han afectado a todo el personal de Correos en cuanto a la falta de planificación, siendo usted Director General.

En el Boletín Oficial de Correos, número 32, de 21 de abril de 1989, aparece una convocatoria de plazas de puesto base en los cuerpos C), D), y E). El número de plazas convocadas es inferior a las presupuestadas en el año 1986. Previamente, los jefes provinciales a nivel nacional le habían enviado un estudio real de la dotación de plazas a cubrir. Una vez que se publican estas plazas se sienten heridas las jefaturas provinciales y manifiestan a la Subdirectora General, doña Soledad Sanz, su insatisfacción por la poca consideración en que se ha tenido su trabajo técnico. Vuelve a aparecer un nuevo Boletín Oficial, una nueva convocatoria ampliando las plazas, sin llegar a la cantidad del año 1986.

En octubre de 1988, se publica la lista de aprobados de las oposiciones y hasta este momento, 16 de mayo, no han tomado posesión. Eso es un pésimo funcionamiento en la gestión del personal de Correos.

En el año 1977 se publicaron las listas de aprobados de la oposición de ACR. Se les dio destino provisional y en estos momentos han de pedir, forzosamente, destino entre las plazas convocadas en los Boletines Oficiales de Correos, números 32 y 34, sin que puedan argumentar como puntuación del concurso el tiempo de servicio que han estado destinados provisionalmente. Esto es un mal servicio de organización del personal.

Hay un plazo más breve en la entrega de los paquetes y los envíos postales. Esto es como el que tiene una grave enfermedad y se quiere maquillar esa situación delante de los demás. Lo que usted no puede hacer es decirnos: Correos contrata personal, salva esta situación pero evita entrar en las medidas de fondo. Aunque se envuelva un coche viejo en celofán, es un coche viejo: Correos es un coche absolutamente viejo que no funciona. Usted le pone el celofán del personal contratado, pero ese personal lleva en sí mismo una serie de circunstancias negativas que tendrá que resolver de forma inmediata, porque está cobrando con cuatro y cinco meses de retraso. A ese personal se le contrata como prueba por dos meses, pero está uno. Vive en la absoluta incertidumbre. Dice usted que con eso resuelve la situación, pero no sirve de nada. Tiene que ser consciente de que eso es así. Nadie le ha pedido que descubra usted la historia de Correos ni que se alce como el «Carlos III» de Correos. ¡Ojalá lo sea! No venga a hacer un titular de prensa. Esto es mucho más serio.

Ese personal contratado tapa un agujero, una auténtica realidad: unas instalaciones lamentables, una falta de utillaje auténticamente escandalosa, unos servicios de correos que no están automatizados, etcétera. Por mucho d + 0, d + 1, d + 2, d + 3 que nos traiga aquí, el problema de Correos está pendiente. Ante esto le pedimos que venga a la Cámara y nos cuente el Plan Estratégico de Correos.

Acude aquí y nos señala lo bien que está Correos. No nos engañemos, no está bien. El anterior Director General nos habló de 36 planes, pero se ha quedado corto a su lado. Aquel caballero duró un año. Era imposible, no había medios suficientes y faltaba, sobre todo, establecer los objetivos.

No sé qué decirle porque ante este manual que ha leído es imposible añadir nada. La contratación de personal no se produce para momentos punta. Este personal está

fijo, con contratos que se repiten. No me diga que está para momentos punta porque eso no es cierto.

Señor Director General, tiene usted una prueba para demostrar lo que dice: que necesitamos tiempo y recursos, porque ganas no nos faltan. No vea usted agresividad en mis palabras, pero debo decirle que cuenta con una ocasión de oro. Puede solicitar comparecencias por propia iniciativa y si no, las solicitaremos nosotros. Venga a la Cámara con el Plan Estratégico de Correos para discutirlo aquí sin límite de tiempo y veremos si tiene usted idea de lo que es Correos y ganas de solucionarlo o si, por el contrario, sólo tiene buenas palabras pero no dispone de ideas para solucionarlo.

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

El señor **SISO CRUELLAS:** No sé si hay empresas privadas que se dedican a prestar servicios de correos y que lo hacen a través de los servicios públicos de correos y telégrafos. Lo que sí se hace es que la Caja Postal ha contratado el servicio de correos propio a una empresa privada, siendo de la casa; no utiliza el servicio de correos porque no lo considera viable.

Con respecto a la última pregunta relativa a qué directrices se refería cuando les decía a los cesados que siguiendo las directrices del señor Martín Palacín, quedaba cesado sin más explicaciones, me gustaría que nos dijera cuál es la explicación. No lo quiso aclarar el señor Ministro el pasado miércoles; no lo está explicando usted ahora.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Director General de Correos para responder a SS. SS.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS** (Melero Marcos): El que le haya dicho eso a SS. SS. le ha informado mal. El señor Martín Palacín no me ha dado ninguna directriz alguna sobre el cese de un jefe provincial o sobre otra persona. Los ceses normalmente (por lo menos los que yo he realizado hasta ahora) han sido para mejorar el servicio. En un momento determinado se cree que una persona no funciona como debiera y se le sustituye, sin más. Es un cargo de libre designación y, como ustedes saben, por libre designación también se le puede sustituir para la mejora del servicio. El señor Martín Palacín nunca me ha insinuado que tenga que cesar a nadie. Hay varias formas de comunicar a los empleados que se les cesa. Una de ellas (es la que yo utilizo porque me parece la más correcta), llamarles por teléfono. Es más frío mandarles una carta y que se encuentren cesados. Estimo más humano (es lo que estoy haciendo) llamarles por teléfono y explicarles el motivo de su cese.

En cuanto al portavoz del CDS, efectivamente yo me refería a 6.000 millones de inversiones, pero en el capítulo de inmuebles. Otra cosa son los otros apartados y capítulos. Es verdad que el plan que estamos elaborando para una perfecta remodelación de las oficinas de todo el país asciende a 40.000 millones, pero este año sólo contamos con 6.000 millones de pesetas.

Hablaba S. S. de los contratados del plan de urgencia. No tengo aquí el dato, pero de memoria puedo decirle que andaban en torno a los mil y pico, y la realidad ha demostrado que eran absolutamente necesarios. Algunas personas se han quedado. Lo que se está haciendo son contrataciones temporales de un mes, o de plazos algo superiores, para las puntas de tráfico. Pero cuando se les acaba el subcontrato esos señores se marchan a su casa o pasan a las listas de espera para una nueva ocasión.

Quiero decirle, contestando a una pregunta que me hizo al principio, que el catálogo de Correos ya está aprobado (se aprobó hace 15 ó 20 días) y que en este momento estamos ultimando el estudio de plantillas que estará terminado en breve plazo, aunque no me comprometo a dar una fecha.

En cuanto a esa tardanza en la toma de posesión, quiero decirle que precisamente se debe a que se solapan dos convocatorias: una, de promoción interna y, otra, de los nuevos concursos. No se ha dado la toma de posesión a los nuevos hasta que se resuelva el concurso de promoción interna, señor Martínez-Campillo, precisamente para evitar que esos que les pasan a ustedes la información luego nos llenen de recursos y tengamos todo el servicio jurídico, trabajando en los recursos.

Pido disculpas al portavoz del Grupo Socialista porque no he contestado a una pregunta formula al principio —se me había olvidado—, que se refiere a la privatización. Estoy de acuerdo con él en que Correos, como servicio público, debe permanecer bajo el control del Estado. Aparte de que es un servicio estratégico, cumple una función social importante y debe estar siempre bajo el control del Estado. Lo que no me cuestiono es cuál es la fórmula jurídica de su organización. En este momento hay una, pero puede ser cualquier otra. Con la actual estamos trabajando, pero yo no estoy cerrado a cualquier otro tipo de forma jurídica para el servicio de Correos.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Director General de Correos. Le reiteramos el agradecimiento por su presencia en la Comisión y por la información que nos ha facilitado.

Se suspende la sesión durante cinco minutos exactamente, pues empezaremos enseguida el turno de preguntas al Subsecretario de Industria y Energía. **(Pausa.)**

Muchas gracias, señorías. Vamos a continuar la sesión con el siguiente punto del orden del día.

PREGUNTAS A RESPONDER POR EL ILUSTRISIMO SEÑOR SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA:

— APROBACION POR EL MINISTERIO DE INDUSTRIA DE LAS INVERSIONES COMPLEMENTARIAS SOLICITADAS PARA ENSIDESA EN RELACION A LA LINEA DE RECOCIDO DE AVILES Y A LOS TRENES DE ACABADO DE VERIÑA

El señor **PRESIDENTE:** El siguiente punto del orden

del día se refiere al trámite de preguntas a responder por el señor Subsecretario de Industria y Energía, don Fernando Panizo, a quien agradecemos su presencia en la Comisión y le damos la bienvenida a la misma.

La primera de las preguntas ha sido formulada por el señor García Fonseca, de la Agrupación de Izquierda Unida, y se refiere a la aprobación por el Ministerio de Industria de las inversiones complementarias solicitadas por ENSIDESA en relación a la línea de recocido de Avilés y a los trenes de acabado de Veriña.

Tiene la palabra, por diez minutos, el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA:** Señor Presidente, queremos dar las gracias al señor Subsecretario de Industria y Energía por su comparecencia.

Del simple enunciado de la pregunta que acaba de hacer el señor Presidente, se deduce que la pregunta fue formulada hace bastante tiempo, hasta el punto de que alguna de las partes de la misma ya han tenido cumplimiento; cumplimiento que, por otra parte, era esperado.

De todas formas, a mi Grupo le pareció oportuno mantener la pregunta en su conjunto porque creemos que el resto de los problemas que intenta abordar son de plena actualidad. Lo son por lo siguiente. Quizás ahora, por lo menos, a nivel didáctico pueden serlo más que antes. Puede dar la impresión a ciertos sectores de la opinión pública e incluso de esta Cámara (así parece que ha sido), que después de las inversiones fuertes, que nuestro Grupo ha reconocido y valorado positivamente, que ha habido en relación a la nueva acería de ENSIDESA, LD-3, además de otras anteriores y algunas complementarias, concretamente en la línea de recocido —a la que se refiere la primera parte de la pregunta—, que también ha sido aprobada, de que en ENSIDESA los temas fundamentalees están resueltos. Esta impresión no es compartida ni por mi Grupo, ni por la opinión pública de Asturias, en general, ni, mucho menos, por los trabajadores y los cargos directivos de ENSIDESA. ENSIDESA es, efectivamente, una planta siderúrgica integral en la que se han hecho esfuerzos e inversiones importantes, pero que el conjunto de su producción dista mucho de ser el tipo de productos acabados que una siderurgia moderna, que quiera hoy ser competitiva en el mercado mundial y en el mercado europeo en particular, necesita.

Voy a dar unos datos muy breves —porque ya han sido expuestos por mi Grupo en esta Cámara en alguna otra ocasión—, pero tan relevantes que conviene siempre tener en cuenta porque avalan esta primera consideración que acabo de hacer.

Efectivamente, ENSIDESA es una empresa con unas enormes inversiones, cuya producción, hasta ahora, en relación con la otra siderurgia integral de España y con las siderurgias integrales europeas, tiene una estructura, un «mix», que dista mucho de ser satisfactorio o suficiente para que el futuro de esta empresa pueda estar despejado. Voy a señalar dos datos simplemente. La relación entre la producción de acero y la de acabados de alto valor añadido es en ENSIDESA el 16,5 por ciento, siendo en el conjunto de las siderurgias integrales europeas superiores al 40 por ciento —entre el 40, el 50 y el 60 por ciento—, y en la otra siderurgia integral española, Altos Hornos de Vizcaya, el 48 por ciento. Es decir, que los productos acabados sólo suponen para ENSIDESA el 16,5 por ciento de su producción de acero. Me parece que éste es un dato suficientemente relevante para poner de manifiesto la situación de ENSIDESA, aún lejos de estar debidamente acabada.

El segundo dato es el de las bobinas frías (como saben SS. SS. a partir de la bobina fría se recubre, se fabrica hojalata, galvanizados, precintados, etcétera): El porcentaje de bobina fría en relación con productos recubiertos —entendidos como productos acabados de un cierto valor añadido— en ENSIDESA sigue siendo del 22 por ciento, mientras que en el conjunto de las siderurgias integrales de la CEE está entre el 50 y el 90 por ciento; e incluso en la otra siderurgia integral española anda por el 53 por ciento. Esto, lógicamente, se transmite a la hora de los precios medios de los productos de venta de ENSIDESA. El precio de venta de ENSIDESA anda por las 48.000 pesetas tonelada, mientras que en el conjunto de la siderurgia integral europea está entre las 65.000 y 70.000 pesetas, y en Altos Hornos de Vizcaya alcanza esta cifra de 70.000 pesetas. Quiere esto decir que por muy valorados que estén los esfuerzos inversores realizados en esta empresa pública, no ha cambiado sustancialmente el carácter de la misma, un carácter que, desgraciadamente, ha sido el específico de las empresas públicas en este país prácticamente durante toda su historia. Es decir, fuertes inversiones para conseguir productos de escaso valor y jugar siempre un papel tradicionalmente subsidiario en relación con el sector privado.

En este sentido, las inversiones complementarias de la línea de recocido no han cambiado en absoluto este panorama que he tratado de delimitar con estos dos datos expuestos, entre otros que se podían presentar, pero que considero innecesarios porque éstos son suficientemente clarificadores. La línea de recocido únicamente sirve para asegurar el mercado en cuanto a hojalata en ENSIDESA. El mercado de hojalata exige cada vez mayores índices de calidad y ENSIDESA correría el riesgo de perder el 70 por ciento del mercado nacional si no hubiera sido aprobada esta inversión en la línea de recocido.

Por lo tanto, ENSIDESA, empresa pública integral, con capacidad técnica y humana necesaria y con una gestión que está dando pruebas de alcanzar resultados positivos, exige otras actuaciones nuevas que completen las anteriores, de mucha menor entidad en cuanto a su alcance económico, pero que serían fundamentales para cambiar radicalmente la estructura interna de su producción.

Nosotros apuntamos algunas, muy brevemente. Nos parece que es necesaria una colada continua de palanquillas en ENSIDESA-Gijón, o, como se le llama allí más familiarmente, la factoría de Veriña. ¿Por qué? Se están importando aproximadamente 400.000 toneladas de alambrón, cuando tenemos instalado en Veriña uno de los mejores trenes de alambrón de Europa. Si no se le busca una alimentación adecuada, este tren de alambrón no podrá

sacar toda su potencialidad ni podrá fabricar productos tales como trefilados, etcétera, que son fuertemente demandados en la industria del automóvil y en otras industrias modernas, que tienen un fuerte valor añadido.

Una segura actuación que a nosotros nos parece necesaria es la línea de prepintado, que, como ustedes saben, es someter la chapa fría a tratamientos y pintado final, lo cual da lugar a un producto de alto valor añadido y, además, permite acceder a nuevos mercados.

Una tercera actuación sería potenciar a Perfrisa, que es uno de los centros de la factoría del grupo ENSIDESA, en productos acabados. Tengan ustedes en cuenta que Perfrisa elabora tubos y otros productos, a partir de chapas de acero, hasta 150.000 toneladas, que son realmente insignificantes si lo comparamos con que Altos Hornos de Vizcaya elabora 700.000 toneladas.

Por último, serían también necesario nuevas líneas de galvanizado de chapa en el grupo de ENSIDESA, porque nos parece que completaría, con las actuaciones anteriores, la estructura interna de esta empresa nacional, y que serían las medidas adecuadas —no sé si suficientes, pero en todo caso necesarias— para que, efectivamente, esta estructura productiva de ENSIDESA, tan costosa en inversiones pero tan poco rentable en cuanto al valor añadido a sus productos, pudiera cambiar radicalmente.

Estas son las propuestas implicadas en la pregunta. Me gustaría mucho conocer si realmente propuestas y actuaciones de este tipo están dentro de los planes inmediatos del INI o del Ministerio de Industria.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Panizo Arcos): Voy a dar respuesta a la pregunta presentada por S. S. haciendo una mención explícita antes. A mi juicio, las observaciones realizadas por S. S. son altamente acertadas y creo que difícilmente se podrían poner en cuestión en su globalidad. Hay algunos aspectos con los que tengo que discrepar, sobre todo en lo que es el propio concepto de la subsidiariedad de la empresa pública. Creo que ése no es el motivo del debate, sino más bien contemplar cuál es la situación de ENSIDESA en los momentos actuales y cuál es el futuro, sobre todo en estas nuevas líneas de actividad que, en alguna medida, van a reforzar el futuro de esta acería.

Me gustaría recordar lo que ha supuesto el esfuerzo de reestructuración y de reconversión en esta acería. Difícilmente se podría contemplar por qué no hemos realizado ese conjunto de actividades, que desde la óptica de S. S. — y pienso que desde la de cualquier experto del sector siderúrgico— podría considerar como absolutamente imprescindible.

El elemento fundamental es que, desde marzo de 1984, en ENSIDESA se han realizado inversiones por importe de 280.000 millones de pesetas. La magnitud de esta cifra puede dar idea del interés que tiene el sector público en reforzar una acería, no sólo porque sea pública, sino porque es absolutamente imprescindible y necesaria para la economía y la industria en este país. De estos 280.000 millones de pesetas, se concentraron 212.000 en lo que fue el primer plan de reconversión, y 68.000 en las medidas adicionales que se aprobaron posteriormente, en 1987, por Comisión delegada. Quizá el ejemplo más significativo de esta inversión, como ha dicho S. S., fue la realización de la acería LD-III de Avilés. Yo creo que todas las posibilidades a que puede dar lugar esta acería son de enorme importancia para la conglomeración de ENSIDESA porque es lo que va a permitir en alguna medida su supervivencia.

Me gustaría resaltar que, a mi juicio, no sólo es absolutamente imprescindible realizar todas las inversiones en lo que sería la producción de base en la cabecera, sino fundamentalmente en lo que podríamos denominar inversiones para adaptar competitivamente esta empresa a sus más inmediatos competidores europeos, es decir, no sólo nacionales, como ha hecho referencia S. S., sino también internacionales. En este sentido es preciso indicar que todo el mundo que conozca el sector de la siderurgía estaría plenamente convencido de que es imprescindible que ENSIDESA siga realizando operaciones aguas abajo de las que viene realizando en estos momentos.

La operación que fue presentada recientemente por parte del Ministro de Industria y Energía en lo que hace referencia a la línea de reconocido continuo, yo creo que es una prueba evidente del interés por parte de la propia empresa y de su accionista principal, el Instituto Nacional de Industria, en seguir desarrollando nuevas iniciativas que generen valor añadido a la producción de ENSIDESA. Esta primera línea de recorrido continuo podríamos calificarla quizá, de defensiva porque no es tanto para generar valor añadido —aunque habría que determinar dónde se genera el valor añadido, si en la fase final o en las fases intermedias como es ésta—, pero lo que es indudable es que sin la existencia de estas inversiones difícilmente hubiéramos podido concebir un grupo siderúrgico como ENSIDESA a medio plazo competitivo y con posibilidad de subsistir en el mercado.

En este sentido yo creo que el planteamiento de las previsiones realizadas con el análisis minucioso y detenido para especificar cuál podría ser el mercado de recocido continuo en 1992, a la hora de identificar sobre que volumen de inversión podríamos estar hablando y si se concentraba única y exclusivamente en una línea de recocido en ENSIDESA o si se repartía, como ha ocurrido finalmente, entre ENSIDESA y Altos Hornos de Vizcaya, a mi juicio es el mismo planteamiento que habría que contemplar para el resto de las líneas de actuación que S. S. ha venido manifestando como posibles líneas de diversificación de ENSIDESA.

Sabe muy bien que el resto de las acerías en Europa han requerido largo tiempo para poder identificar cuáles son las actividades de diversificación aguas abajo pudieran generar mayor valor añadido. Indudablemente no es un proceso vinculado estrictamente a qué productos generar, sino, sobre todo, a qué productos generar con relación a con quién estas compitiendo, porque hace unos años el recocido continuo hubiera sido en sí mismo un ele-

mento altamente competitivo; hoy no lo es. En ese momento yo creo que las diferentes líneas que está contemplando: de electrocincado, galvanizado, prepintado o lacado, que pudieran determinar nuevas actividades de uso del acero, son de plena utilidad para ENSIDESA.

Lo mismo cabría decir para Altos Hornos de Vizcaya. Lo que es muy importante, desde la óptica del Ministerio de Industria, es que no vuelvan a cometer los mismos errores que se cometieron en el pasado, que justamente en procesos de diversificación, contando con tan sólo dos acerías, ambas estaban haciendo lo mismo y, al final, no existía ni mercado para competir ni contaban con los recursos suficientes para poder realizar las inversiones pertinentes y atender esta demanda. Por tanto, en principio, creemos que es absolutamente imprescindible que tanto una como la otra vayan diversificándose en productos de mayor valor añadido que puedan competir, pero, al mismo tiempo, es preciso indicar que es absolutamente necesaria una coordinación para saber en qué se van a realizar estas inversiones, tanto por parte de ENSIDESA como de Altos Hornos de Vizcaya.

Como estoy en estos momentos contestando a la pregunta de S. S. referente a ENSIDESA, mi única observación a este respecto sería indicar que desde el punto de vista de demanda, las apreciaciones iniciales, tanto en el sector de los envasados, del automóvil, electrodomesticos o de la construcción, parecen indicar que, efectivamente, va a haber un mercado relativamente importante para poder atender a estas demandas de valor añadido. No parece que puedan surgir dudas sobre el mercado a este respecto. Desde luego las dudas pueden surgir sobre la bondad de estas inversiones, sobre todo en la medida en que las inversiones de estos productos son extremadamente costosas. Sólo voy a recordar que la línea de recocido contínuo va ha representar casi 14.000 millones de pesetas de inversión para cada una de las empresas —posiblemente menos para Altos Hornos de Vizcaya por ser de menos volúmen la línea de recocido—, pero en inversiones de estas características yo creo que es absolutamente imprescindible establecer una cierta complementaridad.

Por consiguiente, en primer lugar, sería conveniente conocer cuál es la petición y la demanda por parte de la propia empresa, ya que creo que son los más directamente interesados en que la situación de la sociedad vaya mejorando, porque hasta el momento, según mi información, la empresa no ha presentado líneas de inversiones distintas a las de recocido continuo —por lo menos el Ministerio las desconoce— en las diferentes versiones que S. S. ha mencionado: el galvanizado, el electrocincado o el prepintado. No obstante, lo que sí le puedo indicar es que nosotros estamos analizando cuál es la situación y cuál puede ser la previsión futura, sobre todo cara al 92, de estos mercados, porque es extremadamente importante y, obviamente, van a tener que realizarse estas inversiones. Por tanto, mi impresión es que debemos esperar hasta que la empresa solicite las posibilidades de realización de estas inversiones, porque como bien sabe tienen que se preceptivamente autorizadas por parte del Ministerio de Industria; no sólo, porque podrían recurrir a líneas de financiación CECA, sería absolutamente imprescindible que fueran, al menos, aceptadas por la Comisión de Bruselas, sino que deben ser autorizadas por el Ministerio de Industria, de acuerdo con la Ley de Presupuestos de 1988. A mi juicio, yo creo que ese es el primer paso dentro de este proceso de diversificación. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

En segundo lugar, obviamente, si la complementariedad entre HV y ENSIDESA permiten que se puedan realizar todas las inversiones, incluso duplicarlas, como ha podido ocurrir en el caso de recocido continuo, creo que por parte del Ministerio de Industria no habría ninguna objección si el mercado lo soporta plenamente. Esto es fundamental.

Hay un hecho muy importante que yo quisiera mencionar en esta comparecencia, y es que en la última instancia quien tiene que determinar la realización de estas inversiones es la propia empresa ENSIDESA y su accionista, dado que las inversiones necesarias tienen que ser cubiertas por el «cash flow» que generen, y por el momento ENSIDESA todavía —y afortunadamente de manera cada vez más reducida— sigue manteniendo un volúmen de pérdidas, ya no tan importante, pero las sigue manteniendo. Esperemos que en el futuro los resultados de ENSIDESA sean tan altamente positivos que le permita cubrir todas sus inversiones para poder atender estas demandas, pero eso es lo que hay que contemplar. Si la empresa no puede atender estas inversiones, difícilmente podríamos estar pensando en este tipo de proyectos.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Subsecretario. Tiene la palabra el señor García Fonseca por un tiempo de cinco minutos.

El señor **GARCIA FONSECA:** En primer lugar, quiero agradecer la respuesta del señor Subsecretario, por la respuesta en sí y en segundo lugar, me parece descubrir en sus palabras una actitud bastante positiva y alentadora en relación al futuro de ENSIDESA.

Yo estoy completamente de acuerdo con usted. He adelantado algunas actuaciones posibles que, evidentemente, no son dogmáticas, pero tampoco nos la sacamos de la manga, es decir, que lo hemos hecho en colaboración con los distintos estamentos de la empresa. En todo caso, estoy totalmente de acuerdo con usted en que sea la propia ENSIDESA —a tenor del mercado y de sus posibilidades— la que haga el diseño de las actuaciones que estime pertinentes.

Lo que nosotros hemos subrayado ya en otras ocasiones, y lo hacemos una vez más, es que así debe ser. En lo que estaríamos en desacuerdo en que por criterios de otro tipo, que no fueran de eficencia o de una planificación absolutamente transparente hecha a nivel global de la siderurgía integral, se pusieran cortapisas, desde instancias superiores, a ENSIDESA. Nosotros confiamos hoy en la marcha de la empresa y, por tanto, nos parece que es ella la que debe poder marcar su futuro en un ambiente de clara y libre competencia.

Aunque con esto ya casi doy por terminada mi inter-

vención, quisiera apuntarle muy brevemente por qué nos damos por satisfechos con sus respuestas y, sin embargo, permanecen algunos temores que hemos venido teniendo y que seguirán ahí mientras las obras que usted anticipa con palabras no los hagan desaparecer. Por ejemplo, en ENSIDESA se ha cerrado un tren, el BK, en Veriña —y no entro ahora a fondo en el tema—, lo que significa 250.000 toneladas menos de productos acabados, lo cual descompensa la factoría en cuestión. Eso en sí no tendría demasiada importancia —y así lo dijimos— si no fuera porque pudiera apuntar —en un posible esquema que tendría sus visos de racionalidad; depende desde qué lógica— al cierre progresivo de los trenes de acabados de Veriña, dejando convertida a ésta en una especie de cabecera de lujo tanto para la siderurgia de Avilés como para Altos Hornos de Vizcaya.

Si esto fuera así, supondría, a nuestro entender, una reducción drástica —que podríamos calificar casi de agresiva— en relación a ENSIDESA y su repercusión en Asturias. Este es el temor que ha alentado en muchas de nuestras propuestas y que no podemos evitar del todo mientras en la práctica se vayan consolidando estos esbozos que usted señala.

Entonces no solamente no estamos en desacuerdo con que exista una coordinación, llámese sinergia o como se quiera llamar, sino que incluso en esta misma Comisión hemos planteado la necesidad de llegar hasta una integración. Por otra parte, no sería nada especialmente criticable ni ilógico en una empresa, en este caso la empresa privada, que tiene 200.000 millones de aportación de capital público y en la que los accionistas privados no aportan una sola peseta, y una siderurgia integral en España con dos centros integrados daría más posibilidades a una planificación mucho más eficiente y racional. Si esto se hace con criterios de eficiencia y no bajo el viejo principio —no quiero decir que sea el que ustedes intentan mantener ahora; eso ya lo irán diciendo— de subsidiariedad de la empresa pública, nosotros estaremos de acuerdo.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Panizo Arcos): Creo que tengo muy poco que añadir a lo que ya hemos comentado. Quizá cabría hacer una mención muy breve a los temores de S. S. sobre cuál va a ser el futuro de Veriña. Yo lo desconozco porque hasta ahora lo único que podemos certificar es que existe una acería de dos millones y medio de toneladas y que existen tres trenes muy importantes que están generando una actividad especialmente relevante. Al mismo tiempo creo que es importante considerar, a la hora de ver cuál es la especialización de Veriña, que eso es algo que tiene que definir la propia empresa, es decir, si se dedica a una cosa o a la otra, porque no olvidemos que también ENSIDESA es un gran conglomerado que tiene centros de producción ya no sólo en Veriña, sino en otros lugares del propio Principado de Asturias y fuera del mismo. Por tanto, quisiera dejar constancia de que la especialización de la propia sociedad tendrá que ser claramente especificada por parte de la compañía. Sobre cuál es el futuro de la sociedad, yo creo que no es un problema de hablar del pasado o del presente, y a los hechos me remito. Creo que hay prueba evidente de que se quiere tener una acería muy importante en ENSIDESA, competitiva y con vocación de futuro. Yo creo que las inversiones realizadas, ya no sólo en el pasado, sino muy recientemente, prueban de una manera manifiesta el apoyo explícito dado a esta empresa.

— PLANES A MEDIO Y LARGO PLAZO PREVISTOS POR LA ADMINISTRACION EN RELACION AL SECTOR NAVAL DE GIJON (señor García Fonseca A. IU-IC)

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a la siguiente pregunta, también formulada por el señor García Fonseca, de la Agrupación Izquierda Unida, relativa a los planes a medio y largo plazo previstos por la Administración en relación con el sector naval de Gijón.

Tiene la palabra el señor García Fonseca por tiempo de diez minutos.

El señor **GARCIA FONSECA:** Así como en relación al tema que acabamos de tomar, el de ENSIDESA, yo he sido el primero que reconocí el esfuerzo y orientación positiva que se manifiestan en algunas de las importantes actuaciones que se han realizado por parte de la Administración en esta empresa, desde luego no puedo decir lo mismo ni nada que se le parezca en relación a este otro sector del que estoy hablando en este momento, el sector naval, en concreto en la bahía de Gijón.

Han pasado ya cinco años desde la reconversión del sector naval en esta bahía y desde luego creo que se puede afirmar algo que en otras ocasiones ya hemos dicho, y que hoy todavía más que entonces se puede reiterar. Se ha llevado a cabo una política simplemente de liquidación de astilleros y no se ha puesto en marcha ningún tipo de alternativa que hasta ahora esté resultando viable y fiable. Además de lo negativa que ha resultado esta política en general, lo más grave es que ni siquiera ha sido capaz la Administración de que se llevase a cabo el cumplimiento de los compromisos mínimos que se habían contraído.

En 1985 se acordaba la creación de un nuevo astillero con una inversión de 9.000 millones de pesetas Naval-Gijón, que tendría 975 trabajadores en plantilla y que provenían de la fusión de dos empresas importantes en general y en especial también en el sector naval, que eran Marítima de Musel y Dique Duro Felguera y Astilleros del Cantábrico-Riera. Esta empresa se constituía dentro de la política de reconversión del sector naval y, como toda esta política, tenía y tiene como objetivos básicos, entre otros —leo textualmente—, capitalizar adecuadamente la empresa y captar la mayor cuota posible de mercado —así lo dice en los artículos 4.º y 12 del Real Decreto 1271/1984 del 13 de junio—, y luego, en relación a la empresa en

cuestión de nueva creación, Naval-Gijón, como fusión de las dos anteriores, fue aprobado el programa de reconversión en base a las consideraciones, concesiones y condiciones que se establecieron en la resolución del Ministerio de Industria y Energía de fecha 23 de enero de 1985.

Además de este nuevo astillero, se recordaba también la creación de un centro de reparaciones y transformaciones (IRASA) en la antigua factoría de Cantabria. Aun con estos acuerdos la reconversión supuso allí la pérdida de 1.450 puestos de trabajo directos y se estima que los indirectos andan rondando los siete u ocho mil, todos en la bahía de Gijón. Al mismo tiempo se hacían planes, proyectos y promesas de que a través de los fondos de promoción de empleo y de otros instrumentos, especialmente las ZUR, se pretendía llevar a cabo una política de reindustrialización de la comarca de Gijón. ¿Cuál es en la fecha actual el grado de cumplimiento de estos acuerdos? Realmente el panorama es desolador.

De Cantábrico-Riera quedaron 233 trabajadores sin recolocar, que en un principio pasaron al fondo de promoción de empleo y que deberían más tarde —parte de ellos— entrar en IRASA, sólo que esta empresa se crea como sociedad, pero más tarde se liquida sin llegar nunca a funcionar. Primer incumplimiento de unos acuerdos tomados. Del tema de la reindustrialización en general y de la utilidad que han tenido en la práctica instrumentos como las ZUR y demás, creo que es inútil decir aquí nada cuando las propias autoridades regionales y la Administración reconocen claramente su ineficacia, al menos hasta ahora. No se ha creado ni una nueva empresa que haya dado trabajo a los excedentes laborales; ni una sola. Actualmente permanecen en el fondo de promoción de empleo unos 40 trabajadores, situación que hay que resolver además antes del 30 de junio. Están con la espada de Damocles encima.

Respecto a Naval-Gijón yo creo que se puede calificar no ya de incumplimiento sino casi de una auténtica estafa lo que se ha hecho con esta empresa. La inversión inicial de los accionistas ha sido de 200 millones de pesetas, que yo creo que es manifiestamente ridícula e insuficiente. Las pérdidas ya en 1988 se estimaron en 449 millones de pesetas. Es además hoy Naval-Gijón el único astillero de España que no tiene aprobado su plan de viabilidad por el Ministerio de Industria y que además está prácticamente en una situación de suspensión de pagos. Paradójicamente ocurre esto en un momento positivo, al alza, de la construcción naval. En muchos astilleros se están realizando horas extras y además esta empresa tiene unas instalaciones y una mano de obra especializada de la misma calidad, si no más, que cualesquiera otras que existan hoy en España.

A nosotros nos parece que ésta es una situación que no por prevista, desgraciadamente, incluso por literalmente indicada, es menos grave. Yo tengo aquí documentos de la época en que se hizo el plan de reconversión donde los trabajadores ya ponían de manifiesto que les parecía muy poco razonable y viable para una empresa que empezaba con 91.000 millones añadirle otros 100 millones más, cuando era el resultado de la fusión de dos empresas que de por sí cada una de ellas eran muchísimo más potentes y poderosas que ésta que al final resultaba de la fusión de los centros que tenían en trabajo en el sector naval.

Por tanto, señor Subsecretario, nos parece que la coyuntura los compromisos contraídos, sobre los cuales la Administración tiene una responsabilidad de velar para que se hagan realidad, y las posibilidades que tiene hoy el sector hacen que esta situación sea realmente difícil de explicar y muy difícil de soportar por los trabajadores. Por eso nos parece que es necesario buscar una salida negociada que, a nuestro entender, pasa por el cumplimiento de los compromisos adquiridos por la Administración y por las empresas. Pasa también por la desviación o paralización de obra urgente por parte de la Administración para dar continuidad al astillero mientras la empresa vaya consiguiendo contrataciones. Pasa por la aprobación de un plan laboral con las consiguientes aportaciones económicas que permitan sanear la empresa y seguir cobrando los complementos, e incluso incrementándolos, dado que han quedado completamente desfasados, y, a su vez, seguir con el plan de jubilaciones anticipadas. También consideramos necesario —porque así está prometido— el reintegro de los trabajadores que aún permanecen en el fondo de promoción de empleo y que así lo deseen voluntariamente, porque esto ha sido explícitamente pactado desde el 22 de diciembre de 1987.

Estas son las actuaciones que se debieran negociar y sin las cuales nos parece que la situación de la bahía de Gijón se hace realmente insostenible.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Panizo Arcos): Coincido de nuevo con S. S. en que si en el primer caso era obvio que la situación tenía unas perspectivas enormemente positivas, en el caso de la Naval de Gijón la situación es mucho más difícil. Y lo es porque la situación del sector naval no es absolutamente similar, afortunadamente, a la del siderúrgico.

No obstante, a mí me gustaría hacer alguna matización. Si tengo correcto el texto de la pregunta, ésta hacía referencia al sector naval de Gijón. Por la intervención de S. S. me ha parecido entender que ha centrado su inquietud exclusivamente sobre la Naval de Gijón, que es uno de los astilleros. Es importante diferenciar que dentro del plan de reestructuración de 1984, en los planes de viabilidad se contemplaron diferentes alternativas. Una de ellas era el saneamiento del otro astillero importante de la zona, Juliana, vinculado a la división de construcción naval del Instituto Nacional de Industria, y, como muy bien dice S. S. la constitución de una sola sociedad en torno a la Naval de Gijón, constituida por la marítima de El Musel y Duro Felguera, mientras que Astilleros del Cantábrico desde el momento en que presentaron los planes de viabilidad se consideró totalmente inviable.

En este sentido, me gustaría matizar que de los dos astilleros que en este momento existen en la zona, Juliana y la Naval de Gijón, la situación es claramente dispar y

diferenciada. Juliana creo que está consiguiendo desarrollar el proceso de reconversión bajo los criterios y pautas que se habían establecido, tanto en 1984 como posteriormente en 1987, cuando se lograron corregir las desviaciones que se habían producido en el plan de saneamiento, mientras que la Naval de Gijón no sólo no ha podido corregir estas desviaciones, sino que en alguna medida se ha acentuado la situación de deterioro. Desde la óptica de la Administración, el interés por una y por la otra ha sido similar, claramente dirigido a lograr el saneamiento de ambos astilleros, porque los recursos que se han destinado de fondos estatales a Gijón, dedicados estrictamente a los astilleros, son enormemente cuantiosos. La cifra estimativa que tengo sólo para estas actividades asciende a algo más de 24.000 millones de pesetas entre los fondos destinados por el Ministerio de Industria y Energía, el Ministerio de Trabajo y el propio Instituto, en lo que hace referencia al astillero de Juliana. Quiere esto decir que el esfuerzo ha sido importante para poder sanear los astilleros a lo largo de estos cuatro últimos años. Por la información de que disponemos, parece que uno de ellos, la situación del astillero de Juliana, pese a que todavía haya requerido los últimos retoques a partir de 1987 con prejubilaciones y mediante la consecución de una cartera de pedidos superior para mantener un nivel de ocupación aceptable, la situación es claramente más ventajosa que en la que se encuentra la Naval de Gijón. ¿Por qué? Porque la cartera de pedidos que tiene en estos momentos Juliana, con veinte buques, hace prever un futuro inmediato relativamente optimista, con las dificultades que tiene el propio sector, teniendo indudablemente la empresa que ir acompasando toda su estructura organizada y laboral a las circunstancias de mayor competitividad.

En el caso de la Naval de Gijón, la situación no ha sido semejante, dado que no todo puede concretarse en un esfuerzo por parte de la Administración. Nosotros podemos establecer los criterios de actuación por los cuales el astillero pueda salir adelante, pero lo que no podemos hacer es gerenciar el astillero. Desde la Administración difícilmente se pueden establecer los elementos correctores para que se puedan aprovechar al cien por cien los instrumentos que el astillero tiene a su disposición, como lo tuvo en su momento el otro astillero de la zona, Juliana.

En este sentido, sí es relativamente preocupante el hecho de que la cartera de pedidos de la Naval no sea tan abundante como la cartera de pedidos de Juliana. Creo que éste es un proceso que tiene que desarrollar la propia empresa. Si en estos momentos tiene prácticamente concluido el acuerdo para la construcción de los seis pesqueros con Marruecos y está en negociaciones con la Unión Soviética para la construcción de otros siete pesqueros, desde luego sería muy importante que esto lo pudiera cerrar la propia empresa.

Asimismo, creo que es preocupante el grado de ocupación que ha tenido en el último año, que ronda el 20 por ciento de su capacidad. Sin embargo, yo me permito ser ligeramente optimista, por dos motivos: primero, porque la empresa creo que ha tomado conciencia de la necesidad de realizar un proceso de ajuste global de toda la empresa, no sólo pensando en lo que es la actividad estrictamente laboral, sino un ajuste global que permita modificar la estructura productiva, la estructura gerencial, la estructura comercial de la propia sociedad. En este sentido, por parte de la Administración se contemplará cualquier medida que la empresa pueda sugerir, siempre y cuando pueda asegurar una viabilidad a medio plazo. Desde luego, el interés del Ministerio —y lo ha venido evidenciando a lo largo de los últimos años— es posibilitar que estos astilleros tengan realmente una viabilidad a largo plazo, y para ello sí se han establecido numerosos criterios.

Creo que el hecho de que por parte del Ministerio de Trabajo se haya prorrogado recientemente el expediente de regulación de empleo es una prueba más del interés de que no se dañe de una forma tan crítica, como parecía desprenderse de las palabras de S. S., la situación laboral de la Naval. Existe una preocupación por parte del Ministerio de Industria y de toda la Administración, creo que compartida en este sentido, para que no se produzcan problemas que no puedan ser objeto de solución. En este sentido, creo que es imprescindible contemplar que es la propia sociedad la que tiene que presentar estos esquemas alternativos de solución y desarrollarlos para generar la viabilidad. Nosotros podremos establecer cuáles son los criterios que la propia empresa pueda utilizar, pero nunca aplicarlos de una forma imperativa.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor García Fonseca por cinco minutos.

El señor **GARCIA FONSECA:** Efectivamente, me ceñí a uno de los dos astilleros, porque como usted mismo ha indicado después, es el que se encuentra en una situación más problemática.

De todas formas, mi pregunta y mi interés iban en relación con el futuro a medio y largo plazo del sector naval en general en la bahía de Gijón.

Es cierto que el astillero público, el Juliana Constructora Gijonesa, se encuentra en una situación bastante mejor que el astillero privado. También nos interesa su futuro a medio y largo plazo, porque hay algunos datos que nos parecen preocupantes. Le voy a citar uno en concreto. ¿Qué pasará con la plantilla de Juliana Constructora? Resulta que es una plantilla muy envejecida. Actualmente hay sólo 36 trabajadores menores de 35 años. El resto se encuentra en edades próximas a la prejubilación o jubilación, y no se producen nuevos ingresos. Esto quiere decir que si realmente no hay una política de personal, llegará un momento en que el astillero se cierre por sí solo. No habrá el problema de bajas traumáticas y cosas por el estilo, y no seré yo quien aliente ni desee que esto ocurra, sino que pongo un dato sobre la mesa que suscita preocupación de cara al futuro, no ya a mí, sino a los sectores industriales de Gijón y a los trabajadores.

En todo caso, el problema central, hoy por hoy, está en el Astillero privado Naval-Gijón. Yo estoy de acuerdo con usted en que la responsabilidad directa e inmediata es de la propia empresa, ya que además los grupos empresaria-

les que están detrás son solventes, con capacidad empresarial y de gestión, con amplia experiencia, etcétera. Por eso nos resulta realmente sorprendente la actitud de estos grupos, que se dio desde el principio en relación con el Astillero, que hoy por hoy, además, podría darles dinero. Es algo para lo que yo particularmente no encuentro una respuesta fácil. Efectivamente estas empresas están ahí, pero da la impresión completamente de que estas empresas se metieron en esto del Astillero Naval-Gijón, porque de hecho no han hecho otra cosa, pura y simplemente para que les saliese prácticamente gratis y, además, con dinero público la reducción de las plantillas de los antiguos astilleros que tenían. Esa es la lectura que desde luego hace la gente en Gijón y es la lectura única, puesto que no se nos ocurrre otra, ni hay datos para ello. Si esto es así, aun admitiendo que efectivamente es la empresa la que debe gestionar, mover y buscar futuro, que por otra parte al menos en lo inmediato lo hay, existe una responsabilidad subsidiaria de la Administración, porque esta empresa en el plan de reconversión tenía un compromiso ante los trabajadores y ante la propia Administración. Todos sabemos que la Administración, aparte de la exigencia legal de los compromisos adquiridos, tiene múltiples recursos —no se trata de enumerarlos aquí, ni siguiera de aludir a ellos para que algunas de estas empresas pudieran tener una mayor motivación en relación a este astillero.

Esta es la cuestión. Efectivamente son estos astilleros y es vergonzoso que tenga que ser la propia Consejería de Industria de la administración regional la que tenga que andar buscando contratos para que estas empresas construyan barcos, cuando los directores de la misma resulta que no hacen absolutamente nada. Es algo verdaderamente esperpéntico. La responsabilidad inmediata, fundamental, es de la empresa, pero no me diga usted que la Administración puede quedarse tranquila cuando tienen unos compromisos adquiridos y unos medios que pueden utilizar.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Panizo Arcos): Desde luego no nos quedamos tranquilos con la situación del Astillero Naval Gijón. Todo lo contrario, yo creo que se han dado numerosas muestras de que somos extremadamente sensibles a estas situaciones y vamos a seguir intentando buscar soluciones que sean positivas para lograr la viabilidad y el futuro del Astillero. Vuelvo a insistir en que estamos en negociaciones con la propia empresa para que así sea. Lo que ocurre es que no puede ser todo el esfuerzo —y quizá lo comprenderá S. S. perfectamente— del sector público. Una vez más yo creo que es absolutamente imprescindible que sea un esfuerzo compartido por parte de todos los involucrados. En este sentido yo me atrevería a ver un cierto futuro, no sólo porque creo que existe una mayor concienciación de cuál es el problema y cual es el porvenir, sino por algo que a mi juicio es más relevante que todo esto: La coyuntura del mercado puede evolucionar de forma ligeramente favorable y podría ayudar a salir de esta situación crítica en la que se pudiera encontrar este Astillero.

Por último, quiero hacer una puntualización que antes se me ha olvidado mencionar. Con respecto a las personas que están en el Fondo de Promoción de Empleo, seguimos muy de cerca este problema porque la Administración, sobre todo el Ministerio de Industria, pretende conseguir los compromisos en los cuales se ha visto envuelto. Nuestra última referencia en cuanto al Fondo de Promoción de Empleo es que la espada de Damocles no es tanto por la imposibilidad de encontrar puestos de trabajo para algunas de estas personas, sino porque algunas de ellas va a ser muy difícil recolocarlas por sus propias condiciones físicas; muy pocas de ellas, es verdad, pero estoy seguro de que para el resto, antes de que termine el plazo, vamos a encontrar una ubicación normal. Yo creo que para algunas de ellas el problema no es laboral y usted seguro que lo conoce perfectamente. En este sentido yo me atrevería a decir que este asunto seguramente estará resuelto antes de que termine la fecha de caducidad del Fondo.

— EVOLUCION FINANCIERA DE LA EMPRESA NACIONAL DE AUTOCAMIONES, S.A. (ENASA)

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a la siguiente pregunta, formulada por el señor Espasa Oliver, de la Agrupación de Izquierda Unida, sustituido en este acto por el señor García Fonseca, de la misma Agrupación y relativa a la evolución financiera de la Empresa Nacional de Autocamiones, S.A., (ENASA). Tiene la palabra el señor García Fonseca por diez minutos.

El señor **GARCIA FONSECA:** En esta ocasión me van a sobrar y sirva ello de compensación, señor Presidente, a su benevolencia en las anteriores.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor García Fonseca. Solamente le pido, en nombre de nuestra buena amistad, que no alimente esperanzas vanas en el Presidente **(Risas.)**, porque luego habrá decepción.

El señor **GARCIA FONSECA:** Me refería al pasado, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Sabe usted la cantidad de trabajo que tenemos en la Comisión y la conveniencia de ser breves. Tiene la palabra.

El señor **GARCIA FONSECA:** Simplemente voy a hacer lectura de la pregunta, y rogaría al señor Subsecretario que respondiera de la forma más concreta y ajustada posible a cada una de las partes de la pregunta.

¿Cuál es el estado de cumplimiento del plan de inversiones de ENASA, especialmente en lo que afecta a su aplicación en los distintos centros de produción: Valladolid,

Madrid, y Barcelona? Esta es la primera parte de la pregunta.

¿Cuál es la evolución financiera de la Empresa ENASA? En este contexto y más específicamente ¿cómo se contempla la evolución de la carga de trabajo en los distintos centros de producción? Otra parte de la pregunta.

¿Qué consideración le merece al INI la resolución de la Dirección General de Trabajo denegando el solicitado expediente de regulación de empleo para la factoría de Valladolid?.

¿Existen negociaciones con otros grupos industriales para la aportación de tecnología y capital a ENASA? Y en su caso, ¿de qué grupo se trata, en qué fase están las negociaciones y cuál es la posición del INI en cuanto a las características de una posible vinculación de ENASA con algún otro grupo productivo?

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Subsecretario de Industria y Energía.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Panizo Arcos): En aras de la brevedad voy a intentar ser lo más conciso posible, sobre todo a la hora de contestar las preguntas presentadas por su señoría.

Con respecto a la primera sobre cuál es el estado de cumplimiento del plan de inversiones de ENASA, especialmente en lo que afecta a la aplicación de los distintos centros de producción, mi contestación —porque la pregunta es relativamente cualitativa— sería que es óptima. No puedo decir que sea el 95, el 99 o el 108 por ciento. Sólo voy a mencionarle que entre los objetivos que están previstos dentro del plan de inversiones de ENASA, del paquete global que se presentó a la Comunidad Económica Europea en su estrategia a 1991, se consideraba un volumen de recursos financieros próximo a los 128.000 millones de pesetas. De esta cantidad, 21.000 estaban dedicados al plan industrial en lo que hacía referencia a recursos públicos, más el conjunto de los propios recursos derivados del «cash-flow» generado por la propia Empresa.

Pues bien, yo creo que a estas alturas, en 1989, se puede decir que la realización del plan industrial está siendo óptima y quizá los resultados en los cuales está envuelta ENASA pueden manifestar claramente que la evolución es muy positiva. En 1988 se han realizado 6.000 millones de pesetas de inversiones en actividades industriales y en 1989 está prevista la realización de más de 21.000 millones, básicamente partidas como inversiones en producto, inversiones en investigacion y desarrollo, inversiones en actividades industriales vinculadas a los procesos productivos de la industria de la defensa, que está obviamente combinada con las actividades de la planta de Valladolid, que está especializada en vehículos especiales y en material de defensa. Todo esto creo que es la prueba de que el cumplimiento del plan de inversiones está siendo muy bueno, tanto en las previsiones como en los diferentes capítulos que se habían contemplado para las diferentes líneas de actuación de la Empresa.

Desde el punto de vista del reparto de actividades, es preciso indicar que en 1988 la distribución ha sido como sigue. En Madrid, 4.100 millones de pesetas —estoy hablando en números redondos—, en Barcelona, 1.400 millones de pesetas y en Valladolid, cerca de 350 millones de pesetas; mientras que en 1989 las inversiones han sido de 17.500 millones en la factoría de Madrid, 3.300 millones en la factoría de Barcelona y en la factoría de Valladolid podría contemplarse cerca de 8.000 millones de pesetas, aunque éstos son datos básicamente confidenciales porque están referidos a las actividades de investigación y desarrollo y actividades industriales de defensa. Pero en mi opinión y con respecto a la primera parte de la pregunta sobre el plan industrial, debo decir que su desarrollo es satisfactorio tanto para la Empresa como para el accionista y, asimismo, para la Comunidad Económico Europea cuando aprobó el plan estratégico. Obviamente, bajo estos parámetros es satisfactorio para el Ministerio de Industria.

Me pregunta sobre la evolución financiera de ENASA. Es difícil determinar la evolución en lo que hace referencia a niveles de recursos determinados. Sólo voy a mencionarle unas cifras que le pueden dar una idea de la evolución que está sufriendo ENASA en los últimos años y quizás de los resultados tan positivos del buen hacer del equipo de gestión que en estos momentos está dirigiendo la sociedad. En 1986 ENASA tuvo unas pérdidas próximas a los 24.000 millones de pesetas; en 1987 las pérdidas ascendieron a 11.200 millones de pesetas; en 1988 todavía no está cerrado el ejercicio, pero es probable que estas cifras se reduzcan en más de un 50 por ciento, por lo que estaremos hablando en torno a 50.000 millones de pesetas de pérdidas. Las expectativas para 1989, si la coyuntura del mercado y la situación de la propia Empresa funcionan como está previsto, son que por primera vez desde 1975 ó 1976 ENASA entre en números negros. Creo que ésta es la mejor prueba de la evolución financiera de la sociedad.

Respecto a la carga de trabajo, el mejor parámetro que puede utilizarse es saber el grado de ocupación del personal que trabaja en cada una de estas factorías. Creo que es preciso mencionarle alguna de las grandes cifras. En Madrid existen 3.400 personas ocupadas, 1.300 en Barcelona y 400 en Valladolid. Existe tan sólo un punto de referencia, que es el expediente de regulación de empleo al cual está sometido el personal de Valladolid, que conecta con la última parte de la pregunta. Es verdad que la Dirección General de Trabajo rechazó en su momento, a principios de año, el expediente de regulación de empleo, pero ENASA presentó un recurso de alzada que fue considerado por el Ministerio de Trabajo todas las personas que estaban involucradas en dicho expediente han prorrogado su estancia y tienen el período normal de expediente de regulación de empleo. A mi juicio, la situación de los tres centros es positiva, sobre todo porque se ha logrado una especialización enormemente importante: Madrid en vehículos pesados, Barcelona en tecnología y en autobuses y Valladolid en vehículos especiales y material de defensa.

Esta especialización, junto al resto de los factores vin-

culados al gran esfuerzo que ha hecho el accionista en sanear laboral y financieramente la sociedad —lo que va a implicar 128.000 millones de pesetas de inversión de aquí a 1991—, va a permitir ver con optimismo la situación de ENASA.

Las vinculaciones con grupos internacionales son las normales en una empresa vinculada al sector de automoción. Tiene vinculaciones con grupos internacionales bien por motivos tecnológicos, bien por motivos industriales y voy a referirme a empresas con las cuales tiene conexiones desde el punto de vista tecnológico e industrial. La empresa STEYR, de Austria, para productos militares y componentes; DAF, para el desarrollo de cabinas y bloques; MAN, para componentes de autobuses y vehículos ligeros; Perkins para motores y Volkswagen para furgones. Asimismo tiene conversaciones permanentes con cualquier grupo industrial en el sector de vehículos pesados, como SS. SS. saben, en el futuro la permanencia de este sector a largo plazo sólo se puede entrever vinculando las empresas a través de acuerdos de cooperación. Sin embargo, no existe, como parece indicar su pregunta, un pretendido interés por realizar una operación de venta de ENASA.

Creo que la situación de ENASA en estos momentos es optimista desde el punto de vista de cumplimiento del plan industrial, optimista desde el punto de vista de la situación del mercado y, desde luego, se identificará con aquellos acuerdos de cooperación industrial o de otra forma, siempre y cuando sean positivos para la marcha de la propia Empresa.

— LINEAS QUE DEJARAN DE SER SERVIDAS POR IBERIA A LA ENTRADA EN FUNCIONAMIENTO DE «BINTER»

El señor **PRESIDENTE:** Puesto que S. S. ya han recibido notificación de que las preguntas relativas a Alúmina-Aluminio y a la reducción de emisiones sulfurosas han sido suprimidas hoy de su tramitación en esta sesión, ya que están pendientes del esclarecimiento, para lo cual necesitamos del concurso de los propios preguntantes, de a qué departamento ministerial en concreto pueden corresponder, porque hay varias opciones, pasamos a la primera pregunta del señor Santos Miñón, del Grupo Parlamentario del CDS, relativa a las líneas que dejarán de ser servidas por Iberia a la entrada en funcionamiento de la Sociedad Binter. Tiene la palabra el señor Santos Miñón por tiempo de diez minutos.

El señor **SANTOS MIÑON:** Señor Subsecretario, en nombre de mi Grupo y en el mío propio le doy las gracias por su presencia esta tarde aquí y por su predisposición no sólo para constestar nuestras preguntas, sino para proporcionarnos información sobre cuáles son los criterios del Ministerio e incluso para disipar dudas que en algunos aspectos podemos tener y que son las que motivan formular preguntas de distinto tipo.

Realmente, nuestra intención era que esta pregunta se contestará por el Ministerio de Transportes, como responsable de las comunicaciones, el que debe ordenar y dirigir así como autorizar los cambios de programaciones en las comunicaciones entre las distintas zonas del país y en todos los aspectos que a las mismas se refiere.

Sin embargo, ello no es obstáculo, puesto que también la responsabilidad respecto a las líneas aéreas como empresas es del Ministerio de Industria, para que el señor Subsecretario nos dé cumplida información al respecto.

Voy a plantear mi exposición desde tres aspectos, que son los siguientes. El primero es histórico, porque creo que es necesario tener conocimiento de que ya a principios de esta década se intentó por algunos particulares constituir una empresa privada que supliese las deficiencias que se observaban en el transporte aéreo interinsular, fundamentalmente. Las necesidades que esa empresa generaría eran de tal calibre que indudablemente no pudo llevarse al término, lo cual no fue obstáculo para que fuese una idea mantenida y continuada. Prueba de ello es que finalmente el Grupo Iberia-Aviaco decide la constitución de la empresa Binter que se encargará única y exclusivamente de incrementar —conforme dice en su planteamiento y en la presentación de la compañía el máximo responsable— los vuelos existentes en Canarias; incremento que tenía que ir acompañado de la no disminución de vuelos de la compañía Iberia o cualquier otra cosa que tuviese que realizar sus funciones de comunicación entre las islas.

Sin embargo, hemos observado que tal situación parece que no se va a mantener. Lo que se pretende es llegar a una consolidación mediante la búsqueda de objetivos de especialización y adecuación de la compañía Binter para ir disminuyendo progresivamente los vuelos que la compañía Iberia está prestando en la comunicación entre las islas.

Prueba de esto se encuentra en el hecho de que la comunicación entre Gran Canaria-Tenerife se ha reducido a dos vuelos, a horas muy inoportunas como son las 7,15 de la mañana —debiendo estar media hora antes, aparte del viaje hasta el aeropuerto, imagínese el madrugón— y el regreso a las 21,45 de la noche, después de haberse concluido cualquier tipo de actividad, por ejemplo, tras la asistencia del Gobierno canario al Parlamento. Después de haberse terminado la actividad a las seis y media o siete de la tarde se debe permanecer hasta las 21,45 para poder regresar a Las Palmas. Esta es una dificultad que estamos encontrando los canarios a la hora de poder establecer una fluidez en la comunicación. Si bien es cierto que el Presidente de Binter había manifestado que habría un incremento calculado en un 51 por ciento de las plazas entre las islas, sin embargo, observamos que esto no va a ser realmente así, sino que va a disminuir, dado que Binter lo que utiliza son aviones CN-235 de 40 plazas y posteriormente, cuando se incorpore el AIR 70, dispondrá de 70 plazas. Indudablemente hay que tener en cuenta que cuatro aviones de Binter supone un 727 ó un DC-9 de Iberia que son los que habitualmente hacían el tránsito interinsular. Esto lleva consigo que en el ánimo de los canarios se esté experimentando la sensación de servir como

conejillo de indias, al ser el lugar donde se esté realizando una prueba para comprobar el resultado o la eficacia de estas líneas de tercer nivel para poder trasladarlas a otras regiones, si cumplen realmente su finalidad.

Hay que tener en cuenta que a Canarias que participa como el resto de los españoles en el desarrollo y conservación de los ferrocarriles, en el Plan TAV que actualmente está iniciando su puesta en marcha con inversiones superiores a los dos billones de pesetas, y en el Plan Nacional de Carreteras, con una inversión superior a un billón de pesetas, al que tampoco Canarias accede en absoluto, sin embargo se le está dotando de un medio de transporte con el que no estamos ganando absolutamente nada sino, al contrario, estamos perdiendo conforme vemos que se está desarrollando. De ahí las protestas e incluso las manifestaciones en las que se llega a decir que negros nubarrones se otean en el horizonte del transporte interinsular canario.

El tercer aspecto que quería destacar se refiere a unos datos complementarios que, sin embargo, tienen una influencia importante para la consideración a la hora de desvelar el porqué estamos muy preocupados ante la realidad en que pueda o no convertirse Binter. Esa preocupación se basa en las múltiples averías sufridas por los aparatos nada más ponerse en vuelo; las demoras que se producen; cómo habiéndose indicado que las islas de La Palma y Lanzarote no tenían comunicaciones hasta el mes de septiembre, cuando se incorporasen los ATR, sin embargo sólo La Palma está siendo servida. En ocasiones aviones que iban destinados a La Palma han debido volverse y escoger como aeropuerto alternativo el de Tenerife; alternativo para el avión pero no para el pasaje. Al fin y al cabo viene a estar en la misma situación el que intenta desplazarse hacia La Palma y se encuentra con que de repente lo llevan a Tenerife porque el avión es incapaz de resistir la fuerza del viento. Hay una serie de elementos, de circunstancias, que llevan a nuestro ánimo una sensación de volver a ser discriminados, como siempre, respecto al resto del territorio nacional.

A ello añadimos la preocupación que nos causa el comprobar cómo incluso vuelos que parecen ser servidos por Iberia no es ella quien los está prestando, sino por ejemplo Air Europa, con aviones de su propiedad pintados como si fuesen los de la compañía de bandera. Tememos que en el futuro los poquísimos vuelos que vayan quedando de Iberia, si al fin queda alguno, puesto que el plazo de instauración de Binter se estima en unos cuatro años, ni siquiera estas compañías «charter» con aviones de mayor capacidad, que permiten no sólo que se transporte pasajeros, sino también carga, propiciarán que las islas Canarias tengan las comunicaciones que necesitan y requieren.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Subsecretario de Industria y Energía.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Panizo Arcos): Voy a tratar de dar contestación a la pregunta planteada por S. S., intentando esclarecer alguna de las dudas que ha manifestado en su exposición.

En primer lugar, creo que con la constitución de Binter-Canarias en modo alguno se pretende que el pueblo canario represente en sí mismo una experiencia piloto para el desarrollo de una nueva estrategia de una empresa como puede ser el grupo de transporte aéreo Iberia. La propia constitución de Binter-Canarias respondía a una necesidad justamente ineludible de las islas Canarias. Quizá el elemento fundamental que determinó la constitución de esta Compañía regional en primer lugar en Canarias era la propia necesidad de lograr una mayor integración de todas las islas dentro de lo que era un proceso integrado de transporte aéreo, porque en su momento se plantearon otras alternativas, como la Compañía Mediterránea, y de hecho se ha podido comprobar que eran reales porque habían sido aprobadas por parte de Iberia e incluso por parte del Instituto Nacional de Industria. Sin embargo, se consideró que la constitución de la Compañía regional Binter para Canarias era una necesidad absolutamente sentida por la propia situación de las islas.

En este sentido quisiera mitigar esa cierta inquietud del pueblo canario transmitida por boca de S. S., porque en modo alguno se ha pretendido que así fuera. Desde luego creo que no lo está siendo, porque desde el principio se conocían cuáles iban a ser los parámetros de desarrollo de Binter-Canarias a lo largo de los primeros pasos en los primeros años de desarrollo de esta sociedad. Se sabía perfectamente que un año después de su constitución entrarían en funcionamiento los primeros aparatos, se pondrían en funcionamiento las primeras líneas, los primeros vuelos; que los aparatos de 70 plazas entrarían en torno a mediados de 1990, y que a partir de 1992 habría una punta de cobertura completa de lo que es la línea Binter para las islas Canarias. Creo que el plan desarrollado a partir de los estudios iniciados en 1986 se está cumpliendo con bastante exactitud. Por tanto, creo que no se puede interpretar como experiencia, sino que en alguna medida se está comprobando que la consecución de esos objetivos va según lo previsto.

Quisiera contestarle sobre aspectos específicos que ha mencionado en su pregunta. En primer lugar manifiesta la inquietud de que la constitución de Binter pueda representar una disminución de los vuelos del Grupo Iberia dentro de las islas Canarias. Mi contestación a ese respecto, en la medida en que conozco cuál es la programación de vuelos por parte del Grupo Iberia y en concreto de Binter-Canarias, es tajantemente no. No sólo porque no se prevé dentro de la estrategia prevista para Binter-Canarias, sino porque la prueba, asimismo, del propio mercado de transporte en las islas está dando la razón a lo que se había previsto, que está aumentando el tráfico. La prueba se encuentra en que dentro de las estimaciones que se habían previsto para el verano de 1989 se contempla que exista un aumento sustancial, de cerca de 315.000 plazas, a las previstas en el verano de 1988. Es evidente que con la incorporación Binter-Canarias al espacio aéreo de las islas en modo alguno se han reducido las plazas, sino que se han aumentado sustancialmente.

Creo que éste es el primer punto de referencia impor-

tante a la hora de desvelar cualquier duda que pueda existir en el pueblo canario sobre cuál puede ser la repercusión a medio o largo plazo con la puesta en marcha de Binter-Canarias. No se van a reducir plazas dentro de los vuelos, sino que van a seguir aumentando. Además, no se van a eliminar vuelos por parte de las compañías Iberia o AVIACO. Lo que se está produciendo es una complementariedad de las propias líneas. No tiene sentido, si deseamos cubrir con eficacia las comunicaciones entre todas las islas, que queramos estar utilizando aviones de gran dimensión, porque lo que ocurre es que o no vuelan con la regularidad que nosotros deseamos, o al final vuelan vacíos. Por este motivo —la prueba en Europa es evidente— para mercados regionales es mucho más eficiente, no desde el punto de vista de la rentabilidad de la empresa, sino desde el suministro y la calidad del servicio, contar con aviones de menor dimensión. Los aviones de 40 ó 60 plazas permiten frecuencias mucho más importantes, y prueba de ello es que se prevé en 1992 que Binter pueda realizar 35.000 vuelos anuales entre todas las islas; esto es algo totalmente inimaginable, pensando en Iberia o en AVIACO.

Se está produciendo una redistribución y una complementariedad entre los vuelos de Iberia, AVIACO y Binter. En estos momentos, se puede contemplar que un 19 ó un 20 por ciento de estos vuelos van a ser mercado de Binter, un 15 por ciento va a ser mercado de Aviaco y el resto va a ser mercado de Iberia, pero no porque sea preferible desde la óptica industrial, sino porque es la distribución adecuada para que los pasajeros de las Islas Canarias que quieran volar a la península, o volar internacionalmente, lo hagan a través de Iberia; los vuelos de interconexión domésticos, con AVIACO; y los que sean estrictamente regionales, con Binter-Canarias.

Creo que estos datos son esclarecedores de que en modo alguno se pretende reducir las frecuencias, ni las plazas, ni desde luego establecer una especie de línea, como se empezó a llamar, de tercera categoría exclusivamente para las Islas Canarias.

Creo que a medio plazo esta experiencia, que ahora ven con ciertas dudas algunos representantes canarios, va a ser demandada por la mayoría de las regiones españolas, como prueba de la eficiencia. De hecho, en estos momentos existen 18 vuelos por parte de Binter entre Las Palmas-Tenerife, Las Palmas-Fuerteventura y Las Palmas-Santa Cruz, y desde luego tan sólo se han reducido dos servicios de Iberia entre Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Esta es la prueba de que no es intención de Iberia reducir los vuelos.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Santos Miñón, por tiempo de cinco minutos.

El señor **SANTOS MIÑON:** Gracias, señor Subsecretario, por su información y por despejar nuestras dudas en parte respecto a cuál es la intencionalidad de su Ministerio, de la Empresa Iberia Líneas Aéreas, en cuanto se refiere a su continuidad dentro del archipiélago canario, bien sea por ella misma, bien a través de AVIACO o de cualquiera de las otras compañías charter que contrata.

Sin embargo, no estoy totalmente de acuerdo con su exposición, sobre todo en cuanto respecta a lo que dice que no se trata de una experiencia piloto. Si es la primera que se hace, indudablemente es una experiencia piloto, por lo menos para mí no cabe vuelta de hoja, por muchos conocimientos que se puedan tener respecto a funcionamientos similares en cualquier otro punto, incluso del propio país. Las circunstancias canarias, la insularidad, hace que el fenómeno del transporte tenga una consideración completamente distinta, y que, trasladado a otras regiones españolas, sirva como ejemplo y pueda facilitar mucho mejor su implantación.

En base a lo que usted nos ha manifestado, sería conveniente que al máximo responsable de la Compañía Binter se le indicasen también estos aspectos con el fin de que no haga manifestaciones que en ocasiones puedan contradecir lo que usted ha dicho y que son las que han llevado a conturbar nuestro ánimo; eso, unido a lo que estamos viendo, es lo que nos lleva a pensar en que al final íbamos a terminar única y exclusivamente con aviones de 40 plazas donde no puede llevarse carga, sino solamente pasajeros o solamente carga, y las dificultades que eso entraña para las comunicaciones, ya no sólo de pasajeros, sino de las mercancías entre las islas, ya que muchas de ellas tienen que transportarse por este medio.

Esperamos todos que Iberia no nos deje y nos siga prestando sus servicios, no olvidando lo que ya dije antes de que cada avión de Iberia son cuatro aviones Binter, y serán dos ATR. Eso también es muy importante porque puede llegar a producir un colapso en el cielo canario entre los charter, si siguen incrementándose, y los vuelos de Binter que se necesitarán muchísimos más.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palagra el señor Subsecretario de Industria y Energía.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Panizo Arcos): He tratado de ser lo más explícito posible con respecto a los datos que dispone la Compañía y he de suponer que el máximo responsable de Binter los conoce igual que yo. Quizá sus manifestaciones no han sido bien interpretadas desde la óptica de cuál es el futuro por parte de Binter-Canarias.

Vuelvo a insistir, que quizá por haber considerado de una manera explícita y consciente la insularidad de Canarias, fue por lo que se determinó que Binter tenía que ser de aplicación primero en las Islas Canarias, porque es absolutamente imprescindible en determinadas islas que en estos momentos no podían estar conectadas a través de los vuelos de Iberia o AVIACO, como S. S. muy bien conoce, bien por la longitud de las pistas de aterrizaje, bien por las dificultades incluso para poder cubrir esas rutas. Por ello se determinó la existencia, en período inicial, de Binter para el tráfico en las Islas Canarias. Cuando digo que no es una experiencia piloto para Canarias, es porque es verdad que en España es la primera, pero en Europa existen multitud de experiencias que están cubriéndose, no sólo de una manera eficiente, sino que además

la prueba evidente es que cada vez van a proliferar más. En este sentido, estoy convencido de que, pasados varios años, S. S. a mi sucesor, seguramente, le podrá indicar que Binter-Canarias ha sido un éxito, sobre todo a la hora de cubrir todos los vuelos entre las diferentes islas.

— CAUSAS DE LA SUSPENSION DE LOS VUELOS 138 Y 139 DEL DIA 5 DE FEBRERO DE 1989 DE GRAN CANARIA A FUERTEVENTURA Y VICEVERSA

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a la siguiente pregunta formulada por el señor Santos Miñón, del Grupo Parlamentario del CDS, relativa a las causas de la suspensión de los vuelos 138 y 139 del 5 de febrero de 1989 de Gran Canaria a Fuerteventura y viceversa.

Tiene la palabra el señor Santos Miñón.

El señor **SANTOS MIÑON:** Señor Subsecretario he escogido esta fecha, como alguna otra que también se ha producido, para conocer las causas de suspensión, puesto que las razones que se han dado para justificar la imposibilidad de efectuarse esos vuelos, que fueron además los últimos de la tarde, entre Gran Canaria y Fuerteventura, causaron, por otro lado, una serie de perjuicios a un montón de personas, a todos aquellos que pretendían utilizarlo, aproximadamente unas 300, ya que muchos de ellos tuvieron que hacer noche en el propio aeropuerto, fundamentalmente de Fuerteventura, o como máximo desplazarse al cercano parador con el desembolso indudable que eso les iba a obligar a hacer.

Las razones que se han dado son varias. Por un lado, se decía que era el propio personal que estaba descontento y que no quería trabajar más porque no se le pagaban las horas extras por la Subdirección de Aviación Civil. Por otro lado, el controlador aéreo decía que él no trabajaba más tiempo. En otras circunstancias era porque los aviones por demora en la salida no podían llegar y no se podía aterrizar a partir de las ocho de la noche. Esta serie de circunstancias, sobre todo para el que tiene que soportarlo, lleva a una decepción con respecto al servicio que se está prestando. En contestación a esto, el Comité del centro del aeropuerto de Fuerteventura indica que ellos no tienen ningún tipo de reclamación laboral, puesto que consideran que sus necesidades están cubiertas —por lo menos en ese momento lo estaban—, que sus horas extras habían sido satisfechas y que incluso en muchas ocasiones se había trabajado más allá de lo permitido con tal de impedir que se cancelaran vuelos.

En definitiva, lo que se pretende es saber cuáles fueron las razones de la suspensión de esos dos vuelos y qué medidas se piensan adoptar para evitar que se vuelvan a producir tales hechos.

El señor **PRESIDENTE:**Tiene la palabra el señor Subsecretario de Industria y Energía.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Panizo Arcos): Permítame S. S. desvelar semejante secreto de una manera un tanto lacónica, porque a un Subsecretario se le pueden suponer muchos conocimientos o una gran información, pero de las razones por las cuales se cancelan vuelos tengo que solicitar la información específica.

En el caso concreto de los vuelos de Iberia 138 y 139 del domigo 5 de febrero, fueron cancelados básicamente por dos razones: primero, porque se había producido un fuerte retraso en la línea 079 de Iberia, anterior a las citadas, en la rotación del avión. Esta línea es la que hace la ruta Sevilla-Las Palmas, vuelo cuya llegada estaba programada a las 17,40 y que por problemas de enlace en Sevilla no pudo llegar en el momento oportuno. Al mismo tiempo, el aeropuerto de Fuerteventura se negó a prorrogar el horario de operaciones. Por tanto, eso impidió que se pudiera cubrir esa misma noche, tal como había previsto Iberia. No obstante, dichos vuelos fueron recuperados el día 6 de febrero, como S. S. ha indicado, con el siguiente horario: en Fuerteventura a las 7,30 y en Las Palmas a las 9,15 horas locales.

En este sentido, Iberia pretendió cubrir la demanda de la ruta ese mismo día, porque conoce perfectamente los inconvenientes que causa cuando deja a los pasajeros en tierra. Pero ambas circunstancias, el retraso de la conexión de Sevilla y la imposibilidad de aterrizar por el cierre del aeropuerto —era por la noche y por motivos de seguridad no se puede mantener el aeropuerto abierto— hicieron que esa misma noche no se pudiera cubrir la ruta tal como estaba previsto.

Yo creo que las circunstancias que motivaron este hecho no se producen frecuentemente y, desde luego, Iberia está especialmente sensibilizada para que no ocurran en el futuro.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Santos Miñón, por tiempo de cinco minutos.

El señor **SANTOS MIÑON:** Gracias, señor Subsecretario.

Efectivamente tenía conocimiento de las razones básicas. Y es aquí donde surge el motivo de que en mi anterior pregunta pretendiera que la respuesta fuera realizada por el Ministerio de Transportes.

No solamente este Diputado, sino muchas fuerzas vivas de Canarias, fundamentalmente de Fuerteventura, insistimos en la necesidad de que se amplíe el horario del aeropuerto de Fuerteventura y que de H-2 se convierta en H-16, puesto que se comprueba claramente esta necesidad.

Las respuestas que hasta ahora nos ha dado el Ministerio de Transportes ha sido que no se efectuaba, puesto que no había demanda. Estamos comprobando que hay demanda y que en algunas ocasiones surge la necesidad. Y no existe más demanda porque cualquier línea charter, que normalmente prefiere viajar por la noche, que pretendiese viajar a Fuerteventura no lo hace porque sabe que el aeropuerto no tienen horario nocturno. Esa es una de las razones por las cuales solicitamos que el horario de funcionamiento del aeropuerto de Fuerteventura se

prolongque hasta las once de la noche, desde las siete de la mañana, con el horario H-16.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Subsecretario de Industria.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Panizo Arcos): Sólo para aclarar que desde el punto de vista de la Compañía Iberia se considera que si en circunstancias excepcionales podría utilizarse el aeropuerto en horas tardías del día, habitualmente no es necesario, porque se realizan todos los vuelos dentro del horario establecido para el aeropuerto de Fuerteventura como H-2. En este sentido, yo creo que sólo excepcionalmente sería requerido un horario mucho más largo. No obstante, es absolutamente legítimo contemplar esa posibilidad.

— DISMINUCION DE LOS VUELOS INTERNACIONALES DE LA COMPAÑIA IBERIA, CON MOTIVO DE LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE UNA LINEA AEREA DE TERCER NIVEL EN CANARIAS

— CARACTERISTICAS DE LA LINEA AEREA DE TERCER NIVEL QUE VA A ENTRAR EN FUNCIONAMIENTO EN CANARIAS

— PERSPECTIVAS DEL GOBIERNO CON LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE UNA LINEA AEREA DE TERCER NIVEL

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a las preguntas formuladas por el señor Montesdeoca Sánchez, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, señor Montesdeoca, ¿podemos hacer algún tipo de agrupación, o las vemos en su orden?

El señor **MONTESDEOCA SANCHEZ:** Señor Presidente, como las preguntas son tres variaciones sobre un mismo tema, podemos agruparlas en una sola intervención, habida cuenta, de que además el señor Subsecretario ha dado respuesta en parte al contenido de algunas de las preguntas.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, por su colaboración.

Vamos a leer el enunciado de las preguntas del señor Montesdeoca Sánchez, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular. La primera se refiere a la disminución de los vuelos internacionales de la compañía Iberia con motivo de la puesta en funcionamiento de una línea aérea de tercer nivel en Canarias. La segunda, sobre características de la línea aérea de tercer nivel que va a entrar en funcionamiento en Canarias. Y la tercera, sobre perspectivas del Gobierno con la puesta en funcionamiento de una línea aérea de tercer nivel.

Tiene la palabra, señor Montesdeoca, para formular estas preguntas, contando, por supuesto, con la flexibilidad del Presidente.

El señor **MONTESDEOCA SANCHEZ:** En primer lugar, quiero aclarar que hay un error de transcripción en la primera pregunta, porque aparece como disminución de los vuelos internacionales, cuando en realidad se refiere a la disminución de los vuelos interinsulares. Supongo que el señor Subsecretario estará en condiciones de contestar a esta pregunta en el sentido en que la formulo en este momento.

Hecha esta aclaración, quiero decir que el señor Subsecretario, al responder al anterior interviniente, ha manifestado de una manera rotunda que el establecimiento de la línea Binter-Canarias S.A. obedece a un deseo del Gobierno de mejorar, en una labor de complementariedad, el transporte aéreo en la Comunidad Autónoma de Canarias. Sin embargo, las manifestaciones contradictorias en ocasiones de determinados representantes de la Administración, llegan a plantear la duda a la opinión pública canaria de que la idea que tiene la Administración es que el transporte aéreo se realice dentro de unos años única y exclusivamente por esta línea de tercer nivel o línea de aviación regional Binter-Canarias, con lo cual a medio o corto plazo la compañía Iberia no realizará vuelos interinsulares en ninguna de las islas del archipiélago. Ello, además, es como consecuencia de una manifestación del Presidente de la compañía Iberia, señor Andreu, quien ha dicho que en la recuperación de las pérdidas que tenía la compañía Iberia, uno de los capítulos que más influían eran los vuelos interinsulares canarios y que, por tanto, había que buscar una solución a las mismas, si bien el anterior titular del Departamento de Industria, don Luis Carlos Croissier, había manifestado en esta misma Comisión que la línea Binter-Canarias se establecía como complementaria y nunca sustitutoria de la Compañía Iberia.

Pero lo cierto es que hace unos años Iberia ha disminuido sus frecuencias, siendo sustituida por AVIACO y hace dos o tres años ha subcontratado con otras compañías, concretamente Air Europa, que, con aviones de distinto tipo pero pintados igual que Iberia y con las azafatas de Air Europa pero con uniformes de Iberia, desarrollan distintas líneas entre las islas del archipiélago.

Unido a esto, las manifestaciones del Presidente de la Compañía Iberia, señor Andreu, de que los vuelos interinsulares canarios incidían y siguen incidiendo —hoy no, porque Iberia ha ido recuperando el nivel de pérdidas que tenía— en las pérdidas de Iberia, y de otro lado la disminución de los vuelos de Iberia, siendo sustituidos posteriormente por AVIACO y después por compañías con las cuales se han hecho subcontrataciones, dan lugar a que posiblemente en un futuro próximo, o tal vez antes de que llegue 1993, en que se va a producir una liberalización del transporte aéreo, Iberia deje de realizar los vuelos interinsulares y, por tanto, sólo haga los vuelos nacionales o, en su caso, los vuelos internacionales. De ahí la finalidad de la primera pregunta: cuál es el criterio del Ministerio de Industria en relación con este planteamiento, si Binter-Canarias va a ser la compañía que exclusivamente va a efectuar los vuelos interinsulares o si, por el contrario, los va a realizar complementando la oferta de Iberia.

La segunda pregunta hace referencia a las características de la línea aérea de tercer nivel que va a entrar en funcionamiento en Canarias. Teniendo en cuenta que el pasado 26 de marzo se inició la implantación de la Compañía Binter-Canarias, S.A., sería interesante que el señor Subsecretario de Industria nos hiciera algún comentario al respecto en relación con este mes y medio escaso de funcionamiento de la misma. Como decía al principio, la opinión pública canaria no ha recibido de buen grado este tipo de transporte aéreo, sobre todo teniendo en cuenta que en Canarias no existe otro medio de transporte alternativo y que el marítimo es deficiente, ya que la Compañía Trasmediterránea no ha logrado modernizar su flota, salvo en las comunicaciones con Gran Canaria, Tenerife y Fuerteventura, con modernos medios de transporte, como es el Jet-foil, pero sigue manteniendo las líneas de barcos convencionales, que no son aceptados en este momento por la población canaria para sus desplazamientos entre las islas.

Al mismo tiempo, los aviones que Binter-Canarias está utilizando son los CASA Nurtanio-235 de 40 plazas, de los que hay en funcionamiento cuatro, y se prevé que a principios de 1990 o finales de 1989 entre en funcionamiento además un tipo de avión franco-italiano, que es el ATR-72, con capacidad para 70 plazas. Pues bien, las personas que han viajado en estos aviones CASA Nurtanio-235 manifiestan que son aviones muy ruidosos, de grandes vibraciones, y resultan incómodos, al tiempo que hay una preocupación por su seguridad, ya que cuando el avión CASA Nurtanio-235 hizo una prueba experimental, al aterrizar en la isla de Lanzarote casi no pudo hacerlo, puesto que su tren de aterrizaje no salió y tuvo que realizar una operación de emergencia que pudo haber tenido consecuencias graves. En segundo lugar, porque en este mes y medio que lleva de funcionamiento la empresa Binter-Canarias ha tenido ya tres incidentes, como no poder aterrizar en la isla de La Palma, el incendio del motor derecho en uno de los vuelos y la no salida de un tren de aterrizaje en otro de los vuelos.

Estas tres incidencias en un avión de fabricación nacional, como digo el CASA Nurtanio-235, hacen necesario que el señor Subsecretario desvele cualquier tipo de aclaración y dé la información que pueda tener sobre el desarrollo de esta línea de tercer nivel o línea de transporte regional en este mes y medio de desarrollo que lleva.

La última pregunta es en relación con las perspectivas del Gobierno con la puesta en funcionamiento de una línea aérea de tercer nivel. Sería también necesario, con carácter informativo, que el señor Subsecretario nos informara teniendo en cuenta el carácter diferenciador canario, las características geográficas del archipiélago como insularidad alejada, etcétera, si no hubiera sido más conveniente para la mejora del transporte aéreo en Canarias que Iberia hubiese hecho una reconversión de su flota para atender los vuelos interinsulares, uno de los inconvenientes que la Compañía Iberia aducía era que no tenía flota suficiente para atender con la frecuencia adecuada los vuelos interinsulares y que, por tanto, exigía una modernización de la misma y la adquisición de nuevos aparatos. También aducía que los aparatos reactores, como son los Boeing-727 o los DC-9, no eran adecuados para realizar unos transportes de escasas distancias, donde el coste era elevado en el despegue y en el aterrizaje, por lo cual era conveniente tener otro tipo de aviones.

Teniendo en cuenta las características específicas de la Comunidad Autónoma de Canarias, que no es lo mismo que el propósito que se tiene en otras comunidades autónomas españolas, en que podría implantarse Binter-Mediterránea o Binter-Cantábrica y donde existe un transporte alternativo, como es el transporte por carretera o por vía férrea, mientras que en Canarias prácticamente el único transporte es por vía aérea, ¿no habría sido mucho más positivo para el desarrollo del transporte aéreo en Canarias que Iberia, como compañía de bandera, hubiera reconvertido parte de su flota, comprando unos aviones adecuados para estas líneas de escasa distancia y para el año 1993, con la liberalización del transporte aéreo y la competitividad en este sector, hubiese visto cuál era la solución más adecuada para la Comunidad Autónoma, en lugar de preparar una sustitución o una complementariedad, como es lo que en principio se manifiesta, del transporte aéreo a través de una línea aérea de tercer nivel, que está teniendo un carácter experimental en el archipiélago canario?

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el Subsecretario de Industria y Energía.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Panizo Arcos): Voy a intentar dar contestación a las preguntas de S. S., sobre todo haciendo hincapié en aquellos aspectos que no haya mencionado en mis intervenciones anteriores en contestación a las preguntas formuladas por el señor Santos Miñón.

La primera cuestión es conocer la opinión del Departamento sobre si Binter será la compañía que realice el transporte en exclusividad dentro de las Islas Canarias en un período medio o largo, contemplado desde estos momentos. Pues bien, en estos momentos, porque es difícil saber qué es lo que va a ocurrir, el Departamento en modo alguno contempla el tráfico regional canario, el tráfico con la península o el tráfico internacional vinculado a las Islas Canarias exclusivamente dependiente de Binter-Canarias, ni siquiera el interinsular, porque existen actividades y rutas entre las diferentes islas que se van a seguir cubriendo necesariamente por parte de la Compañía Iberia, básicamente porque forma parte de lo que puede ser una estrategia de rutas a la hora de contemplar los vuelos con la península o los vuelos internacionales.

En ese sentido no creo que a medio o largo plazo se pueda contemplar que todas y cada una de las líneas existentes entre las diferentes islas Canarias puedan ser cubiertas exclusivamente por Binter, pero si así ocurriera —me permito aventurar a S. S.— sería porque para las Islas Canarias era mucho más eficiente cubrir esas rutas con los aviones de Binter que con los de Iberia.

Quisiera enlazar con una de las últimas preguntas que usted ha formulado. ¿no hubiera sido más conveniente ha-

ber hecho una reconversión de la flota de Iberia para atender a la demanda de las Islas Canarias? ¿No existen aviones más adecuados que los que se han contemplado por parte de Binter-Canarias para poder cubrir estas demandas? Hay dos connotaciones en esta pregunta. Por un lado, una cierta consideración, a mi juicio, de que Binter no es Iberia, y por otro lado, que los aviones que ha adquirido Binter no son los más adecuados para cubrir las rutas interinsulares.

Pues bien, quisiera indicarle que obviamente Binter, como usted muy bien conoce, es cien por cien Iberia, y da lo mismo que sea Iberia, que sea Binter o que sea AVIACO. En última instancia, todos los criterios que dominan la estrategia y la dirección de ambas empresas son los mismos.

En segundo lugar,si Iberia hubiera tenido que realizar una reconversión, una readaptación de toda su flota, hubiera sido prácticamente la misma que la que ha decidido Binter, porque para vuelos entre 40 y 80 plazas, que es lo que tendría que cubrir esta ruta, es suficiente, porque no se pueden poner aparatos de 150 plazas para tener frecuencias horarias abundantes, con 20 ó 30 pasajeros, que equivale a unos niveles de ocupación del 15 ó 20 por ciento, ya que hay ciertos criterios económicos en toda operación, incluso entre las islas, y es lo que se tienen que contemplar. Por eso digo que se hubieran decidido los mismos aviones, porque en esta gama sólo se pueden contemplar los Focker, que están en torno a 80 - 90 plazas, los aviones de British Aerospace, ATP, que están en torno a 70 plazas, los ATR-42 ó 72, de Aerospacial Alitalia, según dependan de 40 ó 70 plazas, o los CASA CN-235; para la gama baja de 40 plazas. Todos y cada uno de estos aparatos fueron evaluados exhaustivamente antes de que Binter pudiera tomar la decisión e Iberia ratificara la adquisición de los ATR-72 y de los CASA CN-235. Se hicieron numerosísimas pruebas físicas con los aviones, se hicieron muchísimos estudios y se determinó que estos eran los aparatos más eficientes. Por lo tanto, si Iberia hubiera realizado una readaptación de su flota como tal Iberia, hubiera elegido los mismos aparatos que Binter ha seleccionado para cubrir estas rutas.

Es preocupante la manifestación realizada por S. S. con respecto a cuál es la opinión pública en Canarias con relación a Binter. Es un hecho que se ha venido suscitando desde hace tres años, desde 1986, cuando se empezó a discutir el desarrollo de Binter Canarias. Y es preocupante porque puede dar lugar a una desinformación de la realidad en la cobertura de las necesidades de los vuelos interinsulares. Es lamentable que se hayan producido incidentes como los que usted menciona, el incendio, y la avería, el tren de aterrizaje, en estos vuelos de CASA. Creo que no deberían de haberse producido, pero tampoco son especialmente anómalos en la medida en que son cubiertos con la máxima seguridad para todos los pasajeros. Vuelvo a insistir que son absolutamente lamentables, y estoy convencido que la Compañía CASA está realizando todos los esfuerzos posibles para que no vuelvan a ocurrir. Existen bastantes ejemplos en toda Europa, no sólo de estos aviones, sino de otros, en los cuales se han producido algunos desafortunados accidentes y sería de desear que no se vuelvan a producir.

En cualquier caso, la información que ha llegado al pueblo canario sobre la utilización de aviones CASA o ATR para la cobertura de estos vuelos entre las islas, no es totalmente acertada. Es verdad que son más ruidosos, pero cualquier avión de esas dimensiones lo va a ser porque son turbohélice. También las avionetas son más ruidosas. Quiero decir con esto que para rutas cortas, sobre todo en torno a 150 ó 200 kilómetros, para frecuencias muy continuadas, los aviones más versátiles son los que se han elegido. Creo que ha sido una buena elección.

En este sentido vuelvo a reiterar lo que le mencioné a S. S. en la contestación anterior. El pueblo canario reconocerá, cuando lleven funcionando estas líneas un tiempo, que es más útil tener un sistema de transporte fluido, con frecuencia, que cada cierto tiempo pueda dar cobertura a las necesidades de tráfico entre las islas, que tener aviones magníficos, no ruidosos, pero que hagan un vuelo al día. En aras de la integración de todas las islas es absolutamente imprescindible tener esa mayor frecuencia.

Por último, quisiera contestar a S. S. que respecto a la actuación de Binter Canarias, en lo que lleva de tiempo, —mes y medio—, no se puede contemplar cuál ha sido el grado de aceptación por parte de los pasajeros y el grado de incidencia. Lo que sí quiero indicar es que ya se han establecido un número importante de vuelos y van a continuar a lo largo de todo el año hasta 1992, en que se prevén 35.000 vuelos anuales interinsulares. En modo alguno se a producir una reducción de vuelos dentro de esas rutas interinsulares.

Según la información que me ofrece Iberia, en 1988 había una oferta de 1.294.000 plazas, y en 1989 la oferta va a ser de 1.612.000 plazas, de las cuales 9.600 adicionales corresponden a Iberia, que aumenta en esas plazas la oferta con respecto al año anterior, y Binter en 308.000 la oferta «ex novo» que genera con su aparición. Esto quiere decir que la oferta de plazas en Canarias en el verano de 1989 va a suponer un 24,5 por ciento superior a la del verano de 1988, después de haberse incorporado Binter Canarias al mercado de los vuelos interinsulares.

Vuelvo a insistir que quisiera desvelar cualquier duda sobre una eventual reducción de vuelos de Iberia, porque podría haber mantenido la misma cuota del año pasado, y sin embargo la aumenta en un dos por ciento y además, lo que es más importante, la oferta suplementaria que se genera como consecuencia de la entrada de Binter al mercado de transporte regional en Canarias.

Espero que le haya podido dar contestación a sus preguntas.

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

El señor **MONTESDEOCA SANCHEZ:** Quiero hacer una pequeña matización.

El señor Subsecretario ha dado cumplida información al contenido de las preguntas que se le han planteado. No

obstante, tengo algunas dudas al respecto en relación con su intervención.

Manifiesta el señor Subsecretario, aunque no sea fácil consolidar una información al respecto, que la Compañía Iberia va a mantener determindas líneas entre las islas como consecuenciade los vuelos con la península y con el extranjero. Pero estoy oyendo con frecuencia manifestaciones por parte de responsables de la compalñía Iberia de que en breve plazo los servicios domésticos aéreos españoles van a ser servidos por AVIACO y los servicios internacionales por Iberia, lo cual quiere decir que Iberia no hará servicios domésticos península-Canarias, puestó que el propósito del grupo Iberia-AVIACO es que las líneas domésticas españolas sean relizadas por AVIACO y las líneas internacionales lo sean por Iberia. A la vista de su manifestación inicial pudiera deducirse que cuando llegue el momento en que Iberia sólo realice los vuelos internacionales y AVIACO haga los domésticos, Iberia dejará de realizar estas líneas en conexión con la península y, por lo tanto, se suprimirá esa red con la península y a su vez con las distintas islas del archipiélago.

Otra duda se refiere a la manifestación del señor Subsecretario en el sentido de que Binter Canarias S.A. es una compañía netamente de Iberia.

Efectivamente, en estos momentos el cien por cien del capital social pertenece a la compañía Iberia, en breve plazo venderá parte del paquete de acciones a particulares. En algún momento se ha manifestado que no tiene nada de dudoso que Binter Canarias, en un plazo más largo, pueda ser una compañía privada, y, por tanto, Iberia no tendrá participación alguna en dicha compañía. Finalmente, sería conveniente que por el Ministerio de Industria, y a su vez por el del Transporte, se diera una información coherente y rigurosa a la implantación del tercer nivel o de la aviación regional en Canarias, puesto que es una experiencia que existe por primera vez en España, y hay que tener en cuenta las necesidades y características del Archipiélago canario, que es el único medio de transporte, ya que no hay otro alternativo. Por ello, pedimos que la Administración central informe a la opinión pública canaria con gran rigor acerca de cuál es el futuro de la aviación y de las comunicaciones áereas en Canarias.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el Subsecretario de Industria y Energía.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Panizo Arcos): Efectivamente, pudiera interpretarse de mis palabras, motivado por el grado de especialización de las líneas que he mencionado de vuelos internacionales, domésticos e interinsulares, que no van a volar estas líneas en las Islas Canarias. Esto está muy lejos de la apreciación que yo quisiera transnmitir a sus señorías. Una cosa es la especialización por líneas y otro cosa es el hecho de que aun especializadas no vuelen a diferentes puntos dentro de la geografía española, y quiero matizarlo de la siguiente manera. La existencia de una especialización de Iberia como línea de vuelos internacionales va a exigir siempre que haga determinadas rutas dentro del mercado nacional peninsular y de las Islas Canarias. Es decir, que Iberia, si quiere cubrir de una manera eficiente sus vuelos internacionales, necesariamente tendrá que atender la cobertura del pasaje que vaya tanto a determinadas zonas de la península como a determinadas zonas de las Islas Canarias, y siempre tendrá que realizar vuelos entre las islas para poder cubrir esas necesidades, aun siendo especializada en vuelos internacionales. Y lo mismo le va a ocurrir con los vuelos domésticos de AVIACO, porque aunque sea definida como una compañía de vuelos domésticos, es absolutamente imprescindible que para la cobertura de este mercado tenga que realizar conexiones entre todas las capitales e incluso fuera de España. Con esto quiero decir que Iberia y AVIACO seguirán volando en las Islas Canarias y cubriendo servicios dentro de las Islas Canarias. Esto no quiere decir que el grado de especialización de Binter no esté claramente vinculado a las actividades interinsulares; cada vez tendrá que ir cubriendo más la demanda interinsular para cubrir también con mayor frecuncia las conexiones entre las Islas Canarias. Esto creo que es muy importante.

En segundo lugar, contesto a la posibilidad de que Binter se convierta en una sociedad privada. Quiero hacer aquí alguna referencia. Desde la perspectiva del Ministerio de Industria esto es algo desconocido. No sé si habrá sido afirmado por persona competente de la propia empresa, pero si así ha sido, desde luego no hay ninguna decisión tomada respecto a la hipotética participación de accionistas privados en Binter Canarias. Y aunque así fuera, vuelvo a insistir que lo que no se pone en duda es que Iberia va a controlar la mayoría de esa sociedad. No obstante, es la primera vez que escucho que Binter pudiera convertirse en una sociedad privada. Desde luego, si ésa hubiera sido la intención de Iberia, de su accionista principal, el INI, y de su Ministerio de tutela, el Ministerio de Industria, no se hubieran gastado ni los recursos ni los esfuerzos para conseguir Binter Canarias, se hubiera sacado estrictamente a concurso, por decirlo de alguna forma. Por todo lo anterior, en estos momentos estoy en disposición de desmentir totalmente que Binter Canarias vaya a ser una sociedad privada.

Ultimo punto, información rigurosa. Totalmente cierto. Creo que desde el primer momento se ha malinterpretado cuál es la óptica y cuál es el propósito de una sociedad de transporte regional. En mi opinión se contempló incluso el desafortunado nombre de tercer nivel, que ya dio pie para todo tipo de especulaciones. Creo que el futuro de la aviación en Europa va a pasar en gran medida por el desarrollo de compañías de transporte regional. Está ocurriendo en la mayoría de los países más desarrollados de Europa, ocurrió hace años ya en Estados Unidos y desde luego en España es un hecho absolutamente irreversible, que va a ir en beneficio de los ciudadanos. En este sentido, creo que es extremadamente positivo y como tal debe ser aceptado. Es indudable que lo que sí debemos exigir es un servicio de calidad, porque es cierto que las Islas Canarias desafortunadamente no tienen

otros mecanismos, otros sistemas de transporte tan útiles y tan efcientes como el transporte aéreo.

Muchas gracias, señor Presidente.

— RAZONES POR LAS QUE LA ADMINISTRACION NO HA PUESTO EN MARCHA LOS PROYECTOS DE LOS TALLERES DE TUBERIA, MODULOS, REPARACIONES Y FUNDICION DE LA EMPRESA HIJOS DE J. BARRERAS, S. A., DE VIGO (SEÑOR GARCIA FONSECA)

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a pasar a la última pregunta del orden del día de hoy, formulada por el señor García Fonseca, de la Agrupación de Izquierda Unida, relativa a las razones por las que la Administración no ha puesto en marcha los proyectos de los talleres de tubería, módulos, reparaciones y fundición de la empresa Hijos de Jose Barreras, S.A., de Vigo.

Tiene la palabra el señor García Fonseca, por tiempo de diez minutos.

El señor **GARCIA FONSECA:** Señor Presidente voy a intervenir brevísimamente, porque lo que me interesa es formular la pregunta con precisión y sobre todo escuchar la respuesta del señor Subsecretario de Industria. Esta pregunta está motivada porque el incuplimiento es de un acuerdo firmado entre los propios trabajadores, los ejecutivos de la Empresa y el INI, mediante el Director de Construccion Naval del Instituto Nacional de Industria. Este acuerdo, del cual tengo una copia, contemplaba plazos previstos de ejecución de los talleres; tubería, ocho meses; módulos lo mismo; reparaciones, cinco meses, y fundición, diez meses. Bien es verdad que se dice que estos plazos son aproximados, pero una cosa es que sean aproximados y otra cosa es que el acuerdo sea de octubre de 1987, y en el día de hoy estén sin cumplir. Nos parece que éste es un tema importante, porque con independencia de toda la problemática interna que se ha creado dentro del astillero a consecuencia de esta situación de inestabilidad y demás, posiblemente el cumplimiento de estos acuerdos sería lo que podría posibilitar que se solucionasen básicamente los problemas del mismo, e incluso que se pudiesen solucionar los problemas de la plantilla.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Subsecretario de Industria y Energía.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Panizo Arcos): Señor Presidente, con la misma brevedad voy a tratar de darle una contestación y quizá de una forma contradictoria, por que S. S. me indica que no se han cumplido los pactos establecidos ya hace algún tiempo, y la información que tengo es que no existe ninguna razón por la que estos talleres no se han puesto en marcha, pero no existe ninguna porque están funcionando. Mis noticias son que tanto el taller de reparación como el de fundición están funcionando y han funcionado a lo largo de 1988; el taller de tuberías y el de módulos están preparados para su entrada en funcionamiento y dependen de autorizaciones administrativas ajenas al Ministerio de Industria y Energía.

Sabe S. S. que dentro de las actividades previstas en el plan de reconversión una de las fundamentales, obviamente la más importante, era la de nuevas construciones, y de hecho está previsto que en el horizonte de 1993 más de 500.000 horas directas se dediquen, dentro de toda la actividad del astillero, a estas actividades. Sin embargo, dentro de la actividad de diversificación, como era la fundición de piezas para empresas como FENOSA, Michelín, Deutsch, las actividades más o menos ascenderían a cerca de 18.000 horas en el período de 1993. En este sentido, queremos reiterar que en lo que hace referencia a nuevas construcciones, la situación del astillero creo que está mejorando sustancialmente a lo largo del último año. En estos momentos la cartera de pedidos asciende a 20 buques, con un tonelaje bruto compensado cercano a las 50.000 toneladas, aunque eso todavía puede dar lugar a una cierta subactividad dentro de su personal.

Es obvio que, pese a las dificultades que hubo para que todo el personal pudiera pasar a la empresa MBD, se ha ido subsanando este problema incorporándose a las nuevas actividades. Por lo tanto, quisiera indicarle que creo que estos posibles incumplimientos para la realización de las actividades de los talleres que estábamos mencionando, en las próximas semanas estarán totalmente cubiertos. El taller de reparación y fundición viene funcionando ya a lo largo de 1988 —en estos meses lo está haciendo—, y el de tuberías y módulos podrá estar en un inmediato futuro si algunas pequeñas trabas de carácter burocrático se subsanan.

Espero haber contestado a su pregunta.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias a SS. SS. por la colaboración prestada en esta sesión. Muchas gracias al Subsecretario de Industria y Energía por su presencia en la misma y la información que nos ha facilitado.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y veinticinco 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