



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2011

IX Legislatura

Núm. 760

INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO CUEVAS DELGADO

Sesión núm. 48

celebrada el martes 12 de abril de 2011

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias para informar en relación con el sector turístico tanto nacional como internacional. Por acuerdo de la Comisión de Industria, Turismo y Comercio:

- | | |
|---|----|
| — Del señor presidente de la Mesa del Turismo (Matutes Juan). (Número de expediente 219/000763.) | 2 |
| — Del señor presidente de Iberia (Vázquez Romero). (Número de expediente 219/000764.) ... | 9 |
| — Del señor presidente de la Federación Española de Agencias de Viajes, Feaav (Gallego Nadal). (Número de expediente 219/000765.) | 20 |

	Página
— Del señor presidente de la Confederación Española de Hoteles y Alojamientos Turísticos, Cehat (Molas Marcellés). (Número de expediente 219/000766.)	26
— Del señor presidente de la Federación Española de Camping y Parques de Vacaciones (Fau- ria Botella). (Número de expediente 219/000767.)	31

Se abre la sesión a las diez y cinco minutos de la mañana.

COMPARECENCIAS PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL SECTOR TURÍSTICO, TANTO NACIONAL COMO INTERNACIONAL. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA MESA DEL TURISMO (MATUTES JUAN). (Número de expediente 219/000763.)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Industria, Turismo y Comercio. Tenemos una tarea y un orden del día denso, con numerosas comparecencias.

En primer lugar, tenemos con nosotros a don Abel Matutes, presidente de la Mesa del Turismo, a quien damos la bienvenida a esta Comisión, a esta su casa, porque ha estado aquí muchísimos años, y nos alegramos de volver a verlo aquí en el Congreso. Don Abel, tiene la palabra para exponernos su opinión entre diez y quince minutos.

El señor **PRESIDENTE DE LA MESA DEL TURISMO** (Matutes Juan): Muchas gracias, señor presidente, por sus amables palabras. Señoras y señores diputados, me siento muy honrado por su invitación, que me permite resituarme en tiempos no muy lejanos y saludar a mis excolegas y siempre amigos.

Con la mayor concisión posible quiero trasladarles, en nombre de la Mesa del Turismo, lo que pienso acerca de cómo se fraguó el éxito turístico de España, cuál ha sido su desarrollo, cuál es hoy su importancia y cuáles son los desafíos a los que se enfrenta, es decir, las oportunidades y también las amenazas que tenemos por delante. Las claves que han sustentado el crecimiento turístico español de los años sesenta y siguientes se están agotando, y una serie de amenazas están alterando de forma sustancial sus cimientos. Manifestaciones de este agotamiento son, entre otras, el desbordamiento inmobiliario y la capacidad integral de carga de las zonas turísticas, el deterioro de algunos servicios públicos, el desgaste y obsolescencia de algunas zonas turísticas que atraviesan serias dificultades y exigen costosas remode-

laciones en forma de planes de excelencia y oxigenación. Todo este desequilibrio mencionado de densidades y servicios, acentuado en los últimos años y con el cambio climático a la cabeza, ha hecho emerger en la sociedad una cierta conciencia de deterioro ambiental y deterioro de la actividad, de que nos hallamos ante una actividad madura, cuando no crepuscular, y nada es más falso, como verán sus señorías.

Para que se den una idea de la importancia del turismo como actividad, baste decir que más del 12 por ciento de los empleos directos que hay en España corresponden al sector turístico. No hablemos del indirecto, que depende del factor multiplicador, pero por lo menos con un factor multiplicador 2 ya serían el doble de los directos. Y, además, representa en torno al 11 por ciento del producto interior bruto. Es decir, es además, como ven, un sector intensivo en mano de obra, lo cual, en las circunstancias de paro que atravesamos, también es de agradecer. Pero quizá más importante que ese aspecto cuantitativo, es decir, la importancia que tiene el turismo en el conjunto del producto interior bruto, de la economía nacional, es de destacar los aspectos cualitativos, es decir, el tipo de crecimiento que genera, que lo hace especialmente importante y deseable.

En primer lugar, la demanda turística se esparce, se reparte como una lluvia fina en todos los sectores de la economía, que se benefician de esa demanda, desde el sector terciario —servicios—, como el sector primario —agricultura, pesca, actividades extractivas—, como el sector secundario —toda la actividad industrial—. Y no solo se esparce como lluvia fina, afectando y beneficiando a todos los sectores de la economía, sino que también beneficia a todas las capas sociales, desde el políglota, especialista, doctorado en técnicas y dirección turística, pasando por empleos especializados y finalizando en los empleos que requieren menor preparación. Por lo tanto, ese aspecto es muy de destacar en esas circunstancias. Y otro aspecto cualitativo es que prácticamente se traduce su producción en entrada de divisas, lo cual, teniendo en cuenta el déficit estructural de la economía española, es también de agradecer. En su momento, en los años sesenta y siguientes, proveyó de divisas a la economía y en estas circunstancias contribuye a aligerar ese déficit estructural permanente. Tengan en cuenta sus señorías que estoy hablando del endeudamiento externo de la economía española, no del sector

público; estoy hablando de las familias, de las empresas, del sector público, de los distintos agentes públicos. En su conjunto en estos últimos años de crecimiento, de cada 100 euros de producto interior bruto, 10 se quedaban a deber al exterior, de forma que, cuanto más crecíamos, mayor era nuestra deuda. En estos años de parón, debido a la crisis, a pesar de la paralización de nuestra economía, que ha tenido en algún trimestre, como saben, crecimientos negativos, de cada 100 euros que produce la economía española, y a pesar de que han mejorado las exportaciones, de las pocas cosas, todavía 5 se dejan a deber al exterior. De ahí que vuelva a insistir en ese aspecto fundamental cualitativo que representa de beneficio, de carácter económico, social, de cambio exterior, el turismo para el conjunto de la economía. Ello es así, y ha sido así en todo momento, y lo es muy especialmente en estos momentos de crisis, señorías. Y entenderán, porque son expertos en industria y en economía, perfectamente el razonamiento.

Tres motores han tirado de la demanda agregada de la economía española en los últimos años y nos han llevado a tasas de crecimiento y de empleo muy elevadas. El primer sector —lo sabemos todos— el sector inmobiliario, de construcción y empresas auxiliares, que no es un secreto para nadie, está sobredimensionado, ha caído prácticamente casi en un cien por cien, hay un millón y pico de viviendas y segundas residencias en el mercado, y por lo tanto es un motor paralizado en estos momentos. El segundo motor que ha tirado de la economía en estos últimos años, con la entrada del euro, los tipos de interés bajos, la tasa real de intercambio muy favorable, ha sido el endeudamiento de las familias, el consumo familiar. Ese endeudamiento, también como consecuencia de la crisis, que ha obligado a todo el mundo a crear reservas y a disminuir el consumo, con el paro y el endeudamiento general, es otro motor de la demanda que ha caído drásticamente, no en las dimensiones del primero, del sector inmobiliario y de construcción, pero también ha afectado muchísimo al crecimiento. Y el tercer motor que ha tirado de la demanda y todavía sigue tirando, con alguna pequeña recesión, ha sido el turístico, el único que ha quedado en pie. Ello nos lleva además a tomar en cuenta que, mientras del primer sector y del segundo muchas empresas han tenido que cerrar y han desaparecido del campo de operaciones, de tal modo que no estarían en condiciones en estos momentos, si hubiera un tirón de la demanda, de retomar su primitiva actividad, porque una empresa desmantelada es muy difícil de recomponer, en cambio, en el caso del turismo, con muchas dificultades —y ahora hablaremos de esas amenazas— se ha mantenido la estructura en pie, lo cual quiere decir que en caso de reactivación de la demanda, en caso de mejora, como veremos que se va a producir y se está produciendo este año, está en condiciones de responder, de incrementar su producción, de crear más empleo, de mejorar el déficit estructural de nuestra economía.

Y todos esos aspectos nos dan una idea, no solo de la importancia cuantitativa que tiene el turismo en el conjunto de la economía, sino de esos aspectos cualitativos que hacen que podamos afirmar que sin la recuperación del sector turístico resulta en la práctica imposible superar la actual crisis económica. Y no solo eso, es decir, no es condición necesaria solo, sino que, si el turismo se recupera, si se llevan a cabo las políticas, las reformas, los cambios estructurales necesarios en la oferta, a lo que ahora nos vamos a referir muy brevemente, va a ser el que va a tirar del carro de nuestra economía. Así están las cosas, y me parece que no hace falta insistir respecto de la importancia de ese sector para hacer cuanto sea posible para recuperarlo, y por lo tanto en todas las políticas, a nivel autonómico, a nivel nacional, a nivel municipal, todo lo que sea bueno para el turismo es bueno para el conjunto de la economía nacional, es bueno para crear empleo, es bueno para mejorar la situación competitiva de España.

Lo cierto es que en estos momentos los destinos de sol y playa en general están recibiendo una durísima competencia por parte de países emergentes, de nuestros vecinos, con precios y costes con los que no podemos competir. Recientemente, y como consecuencia de la situación que ha vivido el Mediterráneo sur especialmente, gracias a los infortunios de nuestros competidores, gracias a los infortunios ajenos estamos viviendo una etapa de mejora, de incremento de la demanda, de mejora en la ocupación que podría darnos pie a que pensáramos que ya están resueltos los problemas del turismo. Y los problemas estructurales, a los que luego me referiré, siguen todos en pie. Por lo tanto, hay que aprovechar ese viento favorable, que ya veremos lo que dura, para no dormirse en los laureles y acometer las reformas necesarias que sitúen a ese sector de nuevo en condiciones de competir con las empresas y los países tradicionalmente competidores. Y además eso puede no tardar mucho; a medida que se vaya calmando la situación en esos países, en Egipto, en Túnez, para recuperar la demanda que han perdido van a lanzar al mercado unas ofertas absolutamente insostenibles para nosotros. De modo que ese viento favorable —repito, debido a infortunios ajenos— no sabemos cuánto va a durar, pero desde luego no podemos dormirnos en los laureles. Por ello aprovechemos ese margen de *cash flow*, de confianza, de trabajo que nos da para reinventarnos acelerada y progresivamente con nuevas políticas y cambios de gestión de nuestra oferta turística. España puede y debe ser la nueva referencia mundial de cómo reinventarse en clave turística sostenible. Y ello requiere de la máxima prioridad política y del diagnóstico más realista y sin ambages.

En estos momentos tenemos dos grandes retos en los que necesitamos el apoyo del Gobierno. A corto plazo nuestro reto será salir de la crisis, pero no menos, y tal y como he dicho, es trabajar a medio plazo. En la Mesa Nacional del Turismo estimamos que en 2009 se ha producido una pérdida mínima de 100.000 puestos de

trabajo. En 2010 ha habido una cierta mejora de la demanda, no de los precios, no de la rentabilidad, y casi se ha mantenido el empleo. Y para 2011, que es un año atípico, debe de nuevo el sector producir más y tener esa capacidad de acometer los desafíos.

Ninguno de los aquí presentes, empresarios o representantes políticos, tiene interés en hacer o proyectar un análisis negativo. Sin embargo, podemos decir que hoy todos sabemos que para salir de esta crisis en condiciones de competir con otros mercados y con otros destinos que sí están haciendo los deberes, debemos coger el toro por los cuernos y enfrentarnos a la situación desde nuestra responsabilidad, porque hoy los aquí presentes no estamos defendiendo un negocio o una cuenta de resultados. El turismo —repito— significa empleo, infraestructuras, comercio y desarrollo, y hoy nuestro sector está comprometido con nuestro país en todo ello.

Para conseguir este objetivo, España tiene que seguir apostando por el turismo de sol y playa, no puede obviar que es el *mainstream*, la corriente principal, como dicen los turoperadores, el flujo de nuestro turismo, que hay que seguir cuidando porque no tiene alternativa. Pero, además y paralelamente, tiene que promocionar intensamente todos aquellos segmentos de mayor valor añadido y con enorme potencial de crecimiento, incluso fuera de temporada, como turismo náutico, golf, turismo rural, turismo de convenciones y congresos.

Constituye un buen ejemplo de esa situación las actuaciones que en este sentido se llevaron a cabo en la Costa Azul francesa y en la Riviera italiana en los comienzos de los sesenta y setenta, cuando España irrumpió como gran potencia turística con unos precios muy competitivos, con establecimientos de doscientas y trescientas habitaciones, lo que provocó el estancamiento y la recesión de la planta hotelera de toda esta zona, con establecimientos normalmente viejos, de treinta, sesenta, setenta habitaciones, que no pudieron competir. Su reacción consistió en remodelar la planta hotelera, es decir, modernizarla, y promover la proliferación de campos de golf, de puertos deportivos a lo largo de la costa, de turismo de convenciones y congresos, el clásico trípode de palacio de congresos y convenciones, golf, paseo marítimo y puerto deportivo, que es lo que ha permitido a estas zonas, toda la Riviera italiana, Cannes, Niza, en base a este modelo, no solo superar la crisis sino aprovecharse y beneficiarse de un turismo de mucha más calidad; y unos hoteles que estaban abiertos dos y tres meses al año solamente están hoy llenos todo el año, curiosamente. Ese es un modelo —repito— en el que debemos inspirarnos. No se trata de superarlos ni de establecer comparaciones numéricas, pero sí se debe constatar que no solo salvaron los empleos y la planta hotelera existente, sino que consiguieron ampliar los establecimientos y mantener abiertos a lo largo de todo el año unos establecimientos que antes permanecían cerrados ocho o nueve meses.

Para todo ello hay que acometer miles de reformas estructurales, y yo solo voy a anunciarlas someramente para que, de acuerdo con lo que sus señorías planteen, podamos profundizar. Está claro que el sector opera dentro de un marco energético, fiscal y financiero que le es dado del exterior. Respecto al marco energético; el empresario turístico —es una actividad intensiva en mano de obra, pero que también consume energía— se ve obligado por su propio mercado a trabajar con las energías más económicas. Si queremos, y todos estamos a favor de ello, que utilicen en mayor medida las energías renovables, está claro que hay que ofrecerles un marco en el que esa energía compita con la energía tradicional. Lo mismo podemos decir del sistema financiero. Hoy hay un tercio de esos establecimientos a los que me he referido que no han llegado a cerrar pero están en una situación difícil, que tienen muchísimas dificultades para afrontar los pagos corrientes. Hay que buscar algún tipo, como se hace en el CDTI con empresas que suponen innovaciones; de hecho, ya ha habido planes de financiación para determinadas reformas, hay que seguir en esta línea porque es absolutamente fundamental evitar que esas empresas echen el cierre; si lo llegan a echar, no serán recuperables, y nos pasaría lo mismo que con los otros dos motores, que tardaremos años en que pueda reconstruirse la planta de oferta existente. Y, finalmente, está el marco fiscal. Desde el momento en que nuestro principal problema es la competencia de esos países emergentes, con unos costes laborales con ventajas administrativas de todo tipo, nuestra actual legislación fiscal, impuesto sobre el valor añadido, resulta notablemente más gravosa que la que padecen. Ese es un tema en el que la Mesa del Turismo no se ha cansado de comentarlo con los grupos políticos, con todos ellos. Teniendo en cuenta las posibilidades que nos ofrece la comunidad europea, —recuerdo que yo estaba de comisario y me batí para no desplazar totalmente al turismo fuera de las fronteras de Europa—, sería deseable que pudiera disfrutar de tipos reducidos, sería deseable que pudiera ir al tipo superreducido, que eso sí le daría una ventaja que de nuevo le permitiría ser competitivo frente a nuestros países competidores.

Hay muchas más cosas a las que podría referirme, y solo las voy a mencionar para que se hagan una idea de las profundas reformas que necesita este sector. Por ejemplo, ¿saben sus señorías que en España hay diecisiete leyes de ordenación turística, tantas como comunidades autónomas, que hay diecisiete clasificaciones hoteleras? Por lo tanto, está claro que es una desventaja para una empresa española que tiene hoteles en tres o cuatro comunidades autónomas tener que operar con tres o cuatro reglamentos para clasificación de hoteles y para funcionamientos diferentes. Fíjense en la diferencia. Cuando Europa ve que la dimensión del mercado de Estados Unidos, del mercado chino va a dejar a las empresas europeas en condiciones no competitivas, se inventa el gran mercado común, el gran mercado único para que puedan disfrutar de las ventajas de las econo-

mías externas que representa un gran mercado. Ese es el gran principio, el que hacemos, pero luego resulta que en la aplicación algunos países —no estoy echando la culpa a nadie, la culpa es probablemente de todos— han acabado creando en cierto modo unas leyes de taifas que nos suprimen toda la ventaja comparativa que representaba el gran mercado europeo; e incluso el mercado español lo subdividimos en diecisiete reglamentaciones diferentes. Para eso están las leyes armonizadoras, ahí el Estado tiene una responsabilidad, no podemos dejar en permanente indefensión a nuestros empresarios. ¿Saben ustedes que hay aproximadamente 10.000 disposiciones distintas en materia de medio ambiente en las distintas comunidades autónomas de España? Yo diría que la puesta en dificultades de muchos chiringuitos en la costa en estos momentos es otro factor que penaliza fuertemente a nuestras empresas y a nuestro turismo, así como la limitación de los horarios comerciales, la propia Ley de Costas, y sobre todo su aplicación, que nos está creando problemas muy serios en el Parlamento Europeo, donde ya se han creado grupos interparlamentarios para exigir y presionar a España en defensa de los derechos que en su momento adquirieron ciudadanos actualmente de la comunidad, extranjeros en España, que en su día disfrutaron de permisos para determinadas mejoras en la costa.

En definitiva, hay toda una serie de medidas que me voy a limitar a mencionar. Ya me he referido a la unidad del mercado turístico. En España se creó una Comisión Interministerial de Turismo, que lo cierto es que en estos momentos no se la conoce por sus reuniones ni por sus frutos. Esa comisión interministerial la preside o la tendría que presidir el presidente del Gobierno, normalmente delega en el ministro de turno, y ahí están los demás ministros, o por lo menos los secretarios de Estado de los distintos ministerios. Porque hay mil reglamentaciones que, como acabo de explicarles, afectan a otros ministerios, y esa comisión interministerial tiene una competencia, por lo tanto, transversal a todos los ministerios, y es fundamental que ejerza esas competencias en nombre del presidente del Gobierno. La verdad es que últimamente está un poco paralizado.

En lo que hace referencia a la promoción y comercialización de nuestra oferta sería deseable una mayor coordinación entre la promoción que se hace a nivel nacional y la que se hace, una vez más, en el seno de las distintas comunidades autónomas. Lo mismo podríamos decir del turismo de reuniones y congresos, hasta el punto de que ya han salido voces en los últimos tiempos que están hablando de un plan de reconversión de la industria del turismo en España, aunque últimamente esas voces han bajado de tono ante esos vientos favorables que han recorrido España en estos últimos días. Lo que quiero decir con todo ello es que lo que se necesita —y ya termino, señor presidente— es, a juicio de la Mesa del Turismo y muy a juicio de quien les habla, un gran pacto de Estado por el turismo. En las condiciones, con los potenciales que tenemos por delante y las ame-

nazas que también tenemos por delante, hace falta altura de miras y alto sentido de la responsabilidad de cada uno, en el que se acometan todas esas reformas que me he limitado a apuntar, —repito— con sentido de Estado, sin partidismos y sin pensar en las próximas elecciones, sino en el porvenir de un sector que es fundamental para que se mantenga el empleo, la producción y el bienestar en España.

Tengo que decir que yo tengo una ligera esperanza, porque el pasado 31 de marzo, hace poco más de una semana se aprobó en el Conestur, Consejo Español de Turismo, con el voto unánime de todas las comunidades autónomas y presididas por el ministro de Turismo, el Pacto para la conservación del litoral de las islas Baleares y del turismo en España, donde se establecen unos objetivos muy ambiciosos, se hacen declaraciones en el sentido que les he dicho de avanzar hacia un nuevo modelo de desarrollo turístico del siglo XXI, de persuadir y comprometer a los agentes implicados en una firme voluntad política, y de impulsar una estrategia nacional de revalorización de los destinos turísticos, aportando recomendaciones a los agentes de los destinos y diseñando nuevas herramientas, implantando un nuevo modelo de gestión del turismo sobre bases novedosas, desarrollando un plan de comunicación que justamente contribuya a mentalizar a la opinión pública respecto de la importancia de este sector, y en síntesis preparándonos psicológicamente y técnicamente para afrontar los retos del sector, de un sector que, como he dicho, puede considerarse estratégico.

Les agradezco mucho su atención; espero no haber resultado demasiado prolijo y, naturalmente, quedo a su disposición para que profundicemos en aquellos aspectos que puedan ser de su interés.

El señor **PRESIDENTE**: Saben sus señorías que esto es una sesión informativa, y además hemos ajustado los tiempos muchísimo, por tanto, les ruego que en su intervención se ciñan a las cuestiones aclaratorias sobre la intervención del ponente, y agilicemos el trámite.

Tiene la palabra, en primer lugar, el señor Fajarnés, del Grupo Popular.

El señor **FAJARNÉS RIBAS**: Quiero también, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, agradecer la presencia del señor Matutes, y darle la bienvenida, esta es su casa como exdiputado y como exministro de España.

Este portavoz y el Grupo Parlamentario Popular suscriben plenamente al cien por cien todo lo que ha expresado el señor Matutes en esta comparecencia sobre una industria que es fundamental, que es estratégica, como es el turismo; y agradecemos que haya puesto en valor en sede parlamentaria la importancia del turismo para la economía nacional, y sobre todo en estos momentos de crisis.

Nosotros pensábamos preguntarle respecto al IVA turístico superreducido, que nuestro grupo parlamentario

ha ido proponiendo a lo largo de estos últimos tiempos y que, por desgracia, no ha tenido el respaldo mayoritario de esta Cámara, pero creo que ha explicado perfectamente el señor Matutes en su intervención la importancia que tiene para ser un país cada vez más competitivo sobre todo con los retos que nos vienen del futuro, teniendo en cuenta además que España ha perdido dos puestos en el ranquin mundial sobre competitividad turística, pasando del sexto al octavo lugar.

Para abreviar, ya que el presidente de la Comisión nos ha pedido brevedad en nuestras intervenciones, quisiéramos preguntarle en primer lugar, qué medidas cree necesario poner en marcha urgentemente para corregir esta pérdida continuada de competitividad que tiene el país. Y, en segundo lugar, una cuestión que desde la Mesa del Turismo que preside el señor Matutes se ha denunciado, y además ha sido respaldada por el cien por cien de la sociedad de las islas Baleares, pero también de la Comunidad Valenciana, como son las concesiones de prospecciones petrolíferas en el canal entre la Comunidad Valenciana y la Comunidad de las Islas Baleares, pero muy especialmente a 35 millas de la costa de la isla de Ibiza, con lo que representaría y repercutiría negativamente de cara al turismo.

Muchas gracias, señor Matutes, por su intervención y por su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Fajarnés, por su brevedad. Tiene la palabra por el Grupo Socialista la señora Muñoz.

La señora **MUÑOZ RESTA**: Me sumo al agradecimiento que ha expresado el señor Fajarnés porque el señor Matutes comparezca en esta Comisión. Querría comentar que lo hace en esta Comisión a petición del Grupo Socialista, es decir, que nosotros también nos preocupamos por el turismo, especialmente el vinculado a sectores tan importantes. Como el presidente nos ha pedido brevedad y tal como ha hecho el señor Fajarnés, voy a ir en la misma línea. Tengo algunas preguntas o valoraciones sobre las que me gustaría que me contestara.

En primer lugar, usted ha hablado sobre las reformas y me gustaría que especificase un poco más y nos comentase cuáles serían en su opinión las reformas prioritarias que se tendrían que hacer. Se ha referido al crédito y a cómo afecta al sector turístico y quisiera que valorara los planes de FuturE que se han llevado a cabo. Ha comentado que lo importante sería un gran pacto de Estado. Me gustaría conocer su valoración sobre lo que en nuestra opinión es un pacto de Estado, el Plan horizonte 2020. Una de las preguntas que tenía era en relación con el Plan sobre el litoral que se aprobó hace poco, sobre el que usted ha comentado las líneas generales, pero le pido una valoración más general por parte de la Mesa del Turismo.

Aunque usted no ha sacado el tema —lo ha hecho el portavoz del PP señor Fajarnés—, tengo aquí una pro-

puesta para una estrategia energética nacional de la Fundación FAES, en una de cuyas conclusiones, en el apartado 29, dice que sería necesario proporcionar un marco administrativo ágil y transparente que permitiera la exploración de los recursos petrolíferos y gasísticos potencialmente disponibles en territorios y aguas españolas como las situadas cerca de las islas Canarias. Me gustaría conocer la valoración que hace la Mesa del Turismo sobre esta conclusión. No podemos olvidar que la Fundación FAES está dentro de lo que sería el Partido Popular.

Como el presidente nos ha pedido brevedad, acabo aquí, espero su respuesta y una vez más agradezco su comparecencia. Espero que en estos dos días podamos sacar buenas conclusiones para hacerlas llegar al ministerio y poder sacar adelante al sector turístico, un sector que nos preocupa a todos y sobre el que, como estamos demostrando, se está trabajando en ese sentido.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las preguntas planteadas tiene la palabra el señor Matutes.

El señor **PRESIDENTE DE LA MESA DEL TURISMO** (Matutes Juan): Mucha gracias, señorías, por sus observaciones, que considero importantes y sin duda bienintencionadas, como lo son las intervenciones del presidente de la Mesa del Turismo, porque no olviden sus señorías que a diferencia de otros *lobbies* —y todos son muy respetables—, la Mesa del Turismo es un *lobby* blanco, donde los directivos no solo no percibimos honorarios, sino que, encima, aportamos a la institución para poder pagar nuestras reuniones y a las personalidades a las que invitamos en un momento dado a una reunión o a una comida, sin otro interés que el de hacer llegar lo que entendemos problemas del sector a las instituciones y el de favorecer el diálogo entre el sector y las instituciones, entre las instituciones entre sí y entre nosotros, las instituciones y el sector.

El señor Fajarnés se ha referido al IVA superreducido y a qué opino de esa propuesta que hizo el Partido Popular en este sentido. A mi juicio es fundamental para el sector. Quiero recordar los antecedentes. En el último año hemos mantenido reuniones, todas ellas positivas y constructivas, con distintos grupos parlamentarios —recuerdo en estos momentos cuatro en particular: con el Grupo Socialista, con el Grupo Popular, con Convergència i Unió y con UPyD—, y en todas ellas, como gran prioridad para restablecer un margen de competitividad, nos referíamos a la inconveniencia de subir el tipo de IVA a un sector que nos genera divisas que son absolutamente fundamentales, que no es competitivo porque está más gravado que los de nuestros competidores, y a la conveniencia de pensar en el medio plazo en poderle aplicar este IVA superreducido.

Ese es un campo en el que tengo mucha experiencia y que trae muchos recuerdos. Ya lo he mencionado antes, pero yo estaba en la Comisión Europea como comisario de Créditos e Inversiones y de la Política de Empresa.

Estábamos, en el primer mandato de los tres, diseñando el cuadro legal y fiscal que debía regir el gran mercado europeo de 1992, el mercado único. La comisaria encargada de este aspecto fiscal era doña Christiane Scrivener, una francesa muy ortodoxa, muy inteligente, que aplicaba unos criterios con mucha racionalidad, y tuve la suerte de poder convencerla de que si dentro de las grandes regulaciones impositivas del IVA, que es como ustedes saben de lo que se alimenta la Comisión Europea —de una parte de la recaudación del IVA—, no dábamos la posibilidad de que ese sector pudiera beneficiarse de tipos reducidos, estábamos pura y simplemente exportando el turismo más allá de nuestras fronteras, porque cualquier viaje de un turista europeo a Marruecos, a Túnez, a Egipto o a Turquía se beneficiaba de un impuesto cero, de una desgravación fiscal, mientras que los viajes al interior de la Comunidad Europea iban gravados por el IVA y eso era ya una discriminación. Si encima no podían disponer de un IVA reducido o superreducido, era la muerte. La verdad es que finalmente fue sensible a estos argumentos y logramos que efectivamente el IVA que afectara al turismo se pudiera regular en aquel momento —se decidió por el Gobierno de turno— y que sería el tipo reducido. Tal como han evolucionado las cosas, hemos aguantado veinte años. Estoy hablado de 1988 o 1989; el mercado único entró en vigor en 1992. Con motivo de la reciente subida del IVA para corregir el déficit fiscal, entiendo que hubo algún grupo —concretamente el Socialista— que dijo que entendían las razones, pero que en esos momentos debían apoyar al Gobierno y no podían recoger la propuesta. Veo que la ha recogido un grupo y, repito, si me piden mi parecer, esa propuesta es fundamental para que el sector recupere su competitividad y el sector confía en que algún día pueda contar con la mayoría de la Cámara para que se pueda beneficiar de esa medida que supondría un gran plus de competitividad, gran creación de empleo y mucha más facturación en divisas.

Después me ha preguntado el señor Fajarnés qué medidas considero necesarias. Esa es fundamental, pero la unidad de mercado también lo es. Tengo una empresa turística que tiene establecimientos en diez países diferentes. Les aseguro que dan más complejidad a nuestro departamento jurídico las cuatro o cinco autonomías en las que tenemos establecimientos que los otros nueve países, por la divergencia de regulación. Creo que en este sentido es esencial una armonización, como lo es el tema de los horarios comerciales. Celebro una reciente medida de la ministra que justamente ha ampliado el tiempo de horarios comerciales. Por ahí, por la liberalización, es por donde tienen que ir. No se debe ser tan regulacionista en cuanto a qué hora debe abrir un local y debe cerrar, pues eso lo debe decidir el propietario en función que él hace del mercado, y así se hace en todos los países civilizados. Ustedes se van a Estados Unidos, a Miami, y hay establecimientos que abren a las tres de la mañana, otros a las doce de la noche y otros a las ocho de la mañana, y cierran también cuando creen que deben

hacerlo. Eso es lo que configura una economía en libertad. Es un aspecto desde luego no poco importante.

Lo es también la regulación, a mi juicio excesiva, que se ha hecho en la Ley de Costas y la aplicación que se le ha dado en su ordenación. Lo es el tema de los chiriguitos, de las diez mil regulaciones de medio ambiente. Hay que tener en cuenta que en España había 800.000 funcionarios cuando tuvimos las primeras elecciones democráticas en las que me honré en participar, setecientos y pico mil. En estos momentos hay 4.600.000 funcionarios, y en muchas autonomías yo me pregunto si muchos de los que están allí están para facilitar que se hagan más proyectos, que se hagan más inversiones o, por el contrario, para frenarlas. El resultado desde luego no es bueno y creo que en este sentido un poco más de desregulación además de la armonización sería fundamental. ¿Por qué? Porque hemos de intentar llegar a esa oferta complementaria más sofisticada de un producto con más valor añadido que se dirige a un mercado de gente con más renta disponible, que está dispuesta a pagar más si disfruta de unos mejores servicios y que no mira tanto el precio como lo que recibe. Si nuestros establecimientos pudieran celebrar golf, habría más turismo de convenciones y congresos en España de los que hay. Muchos hoteles de todo el Levante que cierran seis meses al año permanecerían abiertos, porque el turismo de convenciones y congresos no se produce en temporada alta, sino en los meses de temporada baja —octubre, noviembre, diciembre, enero, febrero y marzo—. Lo mismo ocurre con el turismo náutico. Ahí es donde hay a mi juicio un gran desafío. En ese pacto de Estado para la protección del litoral se deben utilizar el golf y los puertos deportivos como un elemento de remodelación y saneamiento de aquellas zonas que ya están estropeadas y hay que preservar aquellas vírgenes. Ese es el espíritu y la importancia de ese plan al que me he referido.

Podríamos seguir hablando, pero el presidente se está mirando el reloj y creo que un mínimo de equidad me obliga a que conteste a doña Miriam Muñoz, a quien también doy las gracias por su intervención constructiva y positiva. Al contestar al señor Fajarnés sobre las reformas prioritarias también le he contestado a usted. Mi valoración del Plan 2020 es positiva y el Plan sobre el litoral al que usted se ha referido supone la ejecución de una primera etapa del Plan 2020, que nos lleva muy lejos, y pretende que se empiecen a tomar acciones desde ahora mismo. Aquí harán falta desde luego algunas clases a los responsables de algunas carteras de algunas comunidades autónomas para que beban de esa filosofía del Plan sobre el litoral, que consiste en eso, en decir: respetemos lo que está intocado —respetando los derechos de propiedad todo lo que queramos—, pero intentemos seguir potenciando ese aspecto, y donde las cosas ya están estropeadas, hagamos inversiones públicas y privadas, sobre todo privadas, porque el erario no está en condiciones de afrontar los cientos de miles de

millones de gastos que requerirían esas remodelaciones, y al plan de Palma de remito, que a pesar del gran dinero que se le ha dedicado, no llega. Lo que hay que hacer es crear marcos que estimulen a la empresa privada a invertir. Cuando la inversión privada entra en un plan deportivo en una zona que está deteriorada, para lo que sirve es para remodelar aquel barrio, para crear una oferta y empleo complementarios, lo mismo que si se hace un campo de golf, que no se hace para poder vender más casas o para tener más zona urbana. En estos momentos el terreno urbano no vale nada en España y hay un millón de viviendas, pero todos aquellos campos de golf que sean realizados por promotores hoteleros para poder tener una oferta complementaria que les permita abrir unos meses más y dar trabajo a la gente son fundamentales y hay que apoyarlo. Esa es la filosofía que entendemos que tiene el Plan para el litoral y por eso digo que la clave está en que después, efectivamente, los responsables de ejecutar esos principios en las comunidades autónomas tomen buena nota de ese espíritu.

Finalmente quiero referirme a las exploraciones petrolíferas. Me ha preguntado la señora Muñoz cómo valoro ese programa de la Fundación FAES. En general, la Fundación FAES hace unos estudios muy medidos y muy rigurosos a la hora de propugnar medidas. Lo cierto es que la Fundación FAES responde de lo que ella dice y yo no tengo más vinculación que la de que soy miembro del patronato. Me parece perfecto que *a priori* diga que conviene explorar todas las posibilidades de todos las fuentes de energía para abaratar el coste de la misma y crear un marco energético más eficaz. Ahora, si me dice que dentro de esas exploraciones está el Mediterráneo, está la costa del Levante, yendo a tres millas de la Albufera de Valencia o a quince millas de Ibiza, un momento, no sé si lo dice, supongo que no, pero si lo dice, diría que no estoy de acuerdo. Eso me parece un gran fallo, porque el Mediterráneo es un mar con muy poca renovación —recuerden, solamente por el estrecho de Gibraltar—. Las prospecciones a muy largo plazo hablan de que ese es un mar que acabará muerto, si no seco. Si se hacen exploraciones petrolíferas aquí y se produjera un vertido, una desgracia de ese tipo, no solo todo el turismo, con lo que representa para España, que quedaría como un yermo, sino toda la economía del Levante y —digo más— de todo el Mediterráneo, por lo menos del Mediterráneo occidental, quedaría definitivamente castrada en sus posibilidades. De eso no tengo ninguna duda y quiero insistir en el hecho de que eso, incluso sin hacer extracciones: con las simples perforaciones exploratorias.

Nosotros tenemos hoteles en el Caribe, al lado del golfo de México y les informo que el golfo de México está ya irrecuperable para el turismo, y menos mal que la corriente del Golfo, después de los recientes escapes que ha habido, se los lleva hacia lo profundo del Atlántico, porque está lindando con el Caribe, pero ustedes van al golfo de México y en un sitio donde hay veinte centímetros de agua no ven el fondo y, lo que es peor, lo

mismo ocurre en el mar del Norte, donde justamente nuestros amigos escandinavos están tan preocupados por el medio ambiente. Bueno, pues allí donde hay veinte centímetros de agua no ven ustedes el fondo y allí no ha habido ningún escape de las exploraciones petrolíferas. Es simplemente como consecuencia de las perforaciones exploratorias, porque se utilizan fluidos altamente contaminantes que no tengo duda acabarían destruyendo nuestro plantel de algas del Mediterráneo, que son la clave de la limpieza de nuestro mar, acabarían con los santuarios de los atunes, sin necesidad de que haya fugas, repito: por el simple hecho de estar haciendo perforaciones, y más tan cerca de la costa.

Termino ya, señor presidente, y tengo que decir que cuando hablé de esto con el ministro me dijo: no, no, de momento se les ha dado permiso para que hagan unos estudios previos, pero todavía no pueden perforar; esto vendrá en una segunda fase. Yo le dije: lo hablaremos más a fondo si no te importa, porque no creo que para trabajar sobre un mapa haga falta ningún real decreto, pero eso me tranquiliza. Lo importante es que esa segunda fase no se lleve a cabo sin un clarísimo estudio de impacto ambiental que dé todas las garantías, lo que *a priori* creo que es imposible. No podemos correr el riesgo, por unos miles de litros o de toneladas de petróleo, de poner en peligro toda la actividad turística; por lo tanto, espero que esa segunda fase no se llegue a producir nunca, porque comporta un peligro no solo para el turismo sino para España, para toda la actividad económica del Mediterráneo occidental en este caso, que no debemos jamás asumir y creo que debemos incluir eso no como una cuestión electoral, sino dentro del pacto de Estado. No lo digamos ahora porque habrá elecciones. Yo casi diría que no lo hablemos, pero que quede claro entre nosotros que eso se destierra del programa porque es peligrosísimo y nos quedaríamos todos al paio si llegara a ocurrir una desgracia. Tengan en cuenta que el 71 por ciento de la polución del mar Negro se debe exclusivamente a las perforaciones exploratorias, no a que se haya producido ninguna fuga, de manera que imaginen lo que representa este peligro a tres millas de la Albufera, que es un parque natural, a quince kilómetros del Parque Natural de La Conejera y de la isla de Ibiza.

Creo haber respondido no como un hombre de partido, porque no lo soy. Me di de baja de la actividad política cuando me retiré y no lo lamento. Fue un gran honor, pero desde entonces mi corazón, que sufrió un infarto, se encuentra mucho mejor (**Risas.**), de forma que muchas gracias y hasta otra vez que quieran invitarme.

El señor **PRESIDENTE:** Le agradecemos mucho su intervención.

Suspendemos dos minutos para la incorporación del próximo interviniente.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE IBERIA (VÁZQUEZ ROMERO). (Número de expediente 219/000764.)**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos la sesión y damos la bienvenida a don Antonio Vázquez Romero, presidente de Iberia, al que agradecemos mucho su presencia en esta Comisión y le pedimos disculpas por el retraso, pero ya sabemos que programamos siempre con poco tiempo. Empezaremos con una primera intervención sobre su valoración en relación con el sector turístico de cómo puede evolucionar en lo relativo a sus actividades. Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (Vázquez Romero): Agradezco la introducción. Me permito señalar que el retraso en ningún caso es imputable a la línea aérea. (**Risas.**) No sé si en este caso es imputable a un problema de control (**Risas.**), pero en todo caso estoy absolutamente encantado de comparecer aquí ante sus señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Es por el exceso de celo.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (Vázquez Romero): El exceso de celo también puede ser parte.

Mi intervención en esta Comisión de Industria, Turismo y Comercio, que abarca un espectro bastante amplio, sobre todo lo que se refiere a comercio, tiene el sentido de que como línea aérea nosotros nos sentimos una parte muy afectada por esa cadena de valor, sobre todo en el caso del turismo, pero para evaluar específicamente temas turísticos seguramente habrá comparecientes más autorizados que yo, por ejemplo el que acaba de salir, don Abel Matutes, para hablar del pulso del sector turístico en general. No obstante, como Iberia, sí somos una parte importante de esa cadena de valor del sector turístico, habida cuenta de que la mayor parte de turistas que llegan a este país lo hacen por avión.

Sin más preámbulos, paso a dar algunos datos que sirvan como apoyo de esta breve presentación. En el año 2010 España recibió 53 millones de turistas, un uno por ciento más en volumen que en 2009. En lo que llevamos de 2011 ha habido un crecimiento del 4,5 por ciento en relación con el mismo periodo del año anterior, sin duda alguna favorecido por la situación que se está viviendo en el norte de África y en Oriente Medio. El 77 por ciento de los turistas han llegado a este país por avión. Los tráficos de AENA entre España y Europa, como subgrupo dentro de los tráficos generales, han crecido un 9,2 por ciento en el primer trimestre de este año y todavía no se ha superado el nivel récord de 2007, pero evidentemente hay un crecimiento importante en el número de pasajeros. La evolución, siendo positiva en general, se aprecia mucho más positiva cuanto más larga es la distancia, es decir, hay una evolución más importante en los mercados emisores de países emergentes que en los emisores tradicionales de Europa —Alemania e

Inglaterra—. Los turistas procedentes de Estados Unidos y del resto de América tienen crecimientos de dos dígitos: han crecido un 18 por ciento el año pasado en el caso de Estados Unidos y un 26 por ciento en el caso del resto de América, y en lo que va de año, respectivamente, han crecido un 10 y un 28 por ciento, luego la procedencia de Estados Unidos y América, es decir de las Américas, como fuente de emisión de turismo está creciendo más que proporcionalmente lo que representa Europa.

En España, sin entrar en razonamientos analíticos, creo que está bastante claro que el turismo necesita buscar, trabajar y promover nuevos yacimientos turísticos procedentes de los mercados emergentes, entre otras cosas porque hay que pescar donde hay peces, y donde está habiendo más peces es en el mundo de los mercados emergentes, sobre todo porque es un mundo donde el nivel de gasto por turista es mucho más elevado. Evidentemente tenemos que mantener los mercados masivos tradicionales y crecer en los nuevos yacimientos turísticos. Especialmente nosotros vemos magníficas posibilidades en los países de Latinoamérica y de Rusia —Asia probablemente va a ser un origen turístico que va a caminar con una mayor lentitud en emisión de turistas— y evidentemente en los Estados Unidos. El crecimiento en Estados Unidos ha sido muy fuerte, paradójicamente un año en que el dólar está particularmente débil, luego no hay una correlación directa crecimiento-número de turistas-poder adquisitivo. Simplemente hay una actitud de consumo del turismo norteamericano que en mayor medida está viniendo a Europa.

Los países emisores con mayor incremento en el gasto turístico en 2010 según la Organización Mundial del Turismo fueron Brasil, Rusia y China: Brasil con un crecimiento de un 52 por ciento, Rusia con el 26 y China con el 17, que son muy importantes. En América Latina hay una oportunidad de crecimiento muy grande porque se están expandiendo sus clases medias y porque los crecimientos del producto interno bruto en América Latina en general y en Brasil en particular están siendo espectaculares y por lo tanto se está desarrollando una clase media que lo que tiene son ganas de venir a Europa.

Como mensaje entre los diversos agentes que tenemos que ver con el turismo desde los distintos ángulos en este país es que tengamos claro lo que hay que hacer, y lo que hay que hacer es diversificar mercados, tratar de desestacionalizar algo el turismo —hay mercados intercontinentales que están presentando flujos ya importantes fuera de los periodos de verano— y tratar de captar un nuevo perfil de turista más individual, más independiente, menos *charter*, que se mueve buscando una demanda cultural, otro tipo de actividades gratificantes, y evidentemente este perfil se da mucho más en el viajero procedente de mercados intercontinentales que en el que procede de los mercados de Europa, de donde viene ya prácticamente en grupo y en bloque siguiendo la tradición de otros años.

En materia de gasto medio diario por turista, que es una reflexión muy importante que tenemos que hacer en España, en lo que se refiere a Alemania, Reino Unido y Francia, es decir, a los orígenes desde la Europa continental, es sensiblemente inferior —como pueden ver en la gráfica— al gasto medio que están teniendo los turistas procedentes de Estados Unidos y de América Latina. En estos orígenes el total de pasajeros en 2010 decrece en Alemania y Reino Unido y ha crecido en Francia un poquito, muchísimo en Estados Unidos y muchísimo en América Latina, lo cual nos da una tendencia en línea con la afirmación que hacíamos anteriormente, y voy acotando un poco más en el caso de Iberia.

Por lo que se refiere a nosotros como Iberia, hay una praxis en la industria de líneas aéreas y es que quien está mejor posicionado para beneficiarse de los flujos turísticos es quien está situado en el lugar de origen, en el lugar de emisión de ese turismo, no de destino; por lo tanto, nosotros como Iberia tenemos un rol importante, pero nos importa mucho más el turismo que sale de España, el turismo de españoles hacia fuera, que el que viene de fuera hacia dentro, siendo también muy importante en el caso nuestro. En toda esa cadena de valor a la que refería anteriormente y con independencia de los flujos tan importantes que hay en las islas, para nosotros la clave del funcionamiento como Iberia, dentro del sector turístico y dentro de lo que supone el efecto multiplicador de la economía en general, está en el *hub* de Madrid.

Barajas es el cuarto aeropuerto europeo gracias a las inversiones que se han hecho en pistas, gracias a las inversiones que se han hecho en terminales y gracias a las inversiones que ha hecho Iberia en apostar por un *hub* que es el cuarto en este momento de Europa y que es un *hub* más importante por ejemplo que el de Schiphol en Amsterdam. Se ha hecho un esfuerzo por tener vivo ese *hub*. Por darles a sus señorías alguna información, el aeropuerto con mayor tráfico del mundo es el de Atlanta, con 88 millones de pasajeros, diría que por el momento, porque la evolución que están teniendo algunos aeropuertos de Oriente Medio y los proyectos de inversión que hay en ellos probablemente hacen que estas cifras empiecen a resultar un tanto prosaicas si los proyectos de inversión siguen acelerándose cara al futuro como parece que lo están haciendo. En 2010 el primer aeropuerto del mundo ha sido el de Atlanta con 88 millones, el segundo Londres con 66, el tercero Pekín con 65, luego Chicago con 64, etcétera. El de Madrid es el aeropuerto número once del mundo con 48 millones de personas y es el cuarto aeropuerto de Europa.

Según dicen los grandes expertos en movimientos de aerolíneas, Europa tiene sitio para cuatro *hubs* muy muy grandes, y el resto son *hubs* que ya tienen un condimento un poco más especializado. Pues bien, para nosotros, desde el punto de vista de desarrollo del *hub* de Madrid, 2010 ha sido un año en el que hemos sido particularmente agresivos en la apertura de destinos directos: Fortaleza, Recife. Esto por lo que se refiere a los últimos

seis meses, pero hace nueve o diez meses se abrió un destino directo también a Panamá; Fortaleza, Recife, San Salvador, Córdoba, Los Ángeles —estos son de largo—. Se han abierto también destinos de medio radio: Amán, Damasco, etcétera. La compañía está, pues, apostando por mayor conectividad intercontinental desde el aeropuerto de Madrid y también desde Barcelona. En Madrid evidentemente Iberia opera en red con una alimentación de red que es la propia Iberia; por el momento la red la estamos alimentando volando en propio, salvo la parte que en este momento tenemos volando en código compartido con Vueling y la franquicia con Air Nostrum —ahora hablaremos un poco del corto y medio radio—, y en el caso de Barcelona lo que nos está sirviendo para poder alimentar la distribución y la alimentación de esos vuelos que se han inaugurado recientemente con destino a Sao Paulo y a Miami es la actuación en código compartido con Vueling. Es importantísimo el *hub* de Madrid, es importantísima la conectividad de los aeropuertos más destacados de España —Madrid y Barcelona—. Iberia está trabajando en los dos aeropuertos con bastante intensidad. En el de Madrid tiene que solucionar un problema bastante trascendente, que es la alimentación de la red de largo con la operación de corto y medio, y en el de Barcelona arrancamos con una conectividad intercontinental a Sao Paulo y a Miami afortunadamente porque tenemos una capacidad de alimentación de red con Vueling, que en este momento es una espléndida realidad, volando corto y medio radio con una estructura de costes que no solo es adecuada porque hace a la compañía rentable, sino que además es sostenible.

El gráfico siguiente es aparentemente complicado pero es la esencia de la operación de un *hub*. Debajo de cada columna dice largo radio, medio radio y doméstico. Ese es el origen de los vuelos. Lo que trato de mostrar con esta gráfica es importantísimo porque es la esencia de nuestro negocio. Muestra adónde van los vuelos de distintas procedencias y cómo se reparten esos tráficos de pasajeros. En la primera columna de la izquierda —estamos hablando de 4.200.000 pasajeros en 2010—, donde la base dice largo radio, lo que quiere decir es que el 31,3 por ciento de los vuelos de largo radio se quedan en Madrid —por definirlo de una manera gráfica—, el 44 por ciento conecta a medio radio —conecta en España, conecta en Europa, pero conecta a medio radio, es decir, no se queda en Madrid— y el 24 por ciento conecta con otros sitios de España. La columna morada representa la conexión con Europa y la verde, la conexión con España. La conclusión es que el 70 por ciento de los pasajeros que vuelan largo radio con Iberia no se quedan en Madrid, sino que van a otras partes de España o a otras partes de Europa. Esto es fundamental a la hora de definir cuál es la estrategia de esta compañía, a qué le apuesta en materia de negocio y cómo resuelve la alimentación o la distribución de ese 70 por ciento de personas que son tráfico de conexión. En el caso de las personas que están volando medio radio, básicamente las que vienen de Europa, el 47 por ciento se queda en

Madrid, el 8 por ciento va a otra conexión de medio radio, en Casablanca o donde sea, y el 23 por ciento conecta con otras ciudades de Europa. También es importante. Madrid está operando en este momento no solo como *hub* para los vuelos intercontinentales, sino que también es un *hub* importante para los vuelos que vienen de Europa. Básicamente el 22 por ciento de los pasajeros de medio radio continúa su viaje a las Américas, luego Madrid es muy importante como *hub*.

Sobre la composición de los vuelos de Iberia, verán sus señorías en la gráfica una cifra que dice PKT, que es una especie de jerga dentro de la industria. Ahí se está midiendo el número de pasajeros, pero para que no se produzca error en la percepción los pasajeros se multiplican por kilómetro. Esto son pasajeros-kilómetro transportados; se multiplica por el número de kilómetros para dar una magnitud ponderada que de alguna forma haga comparable el número de pasajeros-kilómetro transportado de una compañía con otra. Al final el número no significa nada, pero sí que la posición de demanda se reparte, el 67 por ciento en largo radio, el 22 por ciento en medio radio, y el 11 por ciento en la demanda doméstica. Es decir, esta es la composición en unidades físicas de la demanda multiplicada por el número de kilómetros de Iberia, en a qué dedicamos nuestro negocio: el 67 por ciento es largo radio, el 22 por ciento es medio radio y el 11 por ciento es doméstico. En cuanto al peso específico en los ingresos, que son más fáciles de entender porque es dinero contante y sonante, el largo radio representa el 55 por ciento del ingreso, el medio radio el 25 por ciento, y los vuelos domésticos el 20 por ciento. Verán ustedes que hay una cierta desproporción entre el peso específico en volumen y el peso específico en ingresos, porque, lógicamente, a menor trayecto, mayor ingreso unitario, y a mayor número de kilómetros, menor ingreso por kilómetro. Esa es la distribución.

Aquí hay algunas conclusiones que yo creo que vale la pena considerar. Una es que la red de Iberia está definitivamente volcada hacia la operación de largo radio, donde estamos creciendo; esta es la dinámica en modelo de negocio que tienen todas las compañías de red de Europa, Lufthansa, Air France, British Airways es un poco distinto porque le pesa menos la conexión y además tiene mucha conexión de largo a largo, viene de Nueva York y va a Hong Kong, hay conexión de largo a largo, pero las compañías de red tienen más o menos el mismo perfil. En 2010 el 67 por ciento de la demanda voló en nuestra red de largo, representando el 55 por ciento de los ingresos y la red doméstica tan solo representa el 11 por ciento de la demanda de la compañía en el año 2010. Esto tiene particular importancia porque cuando hagamos referencia la Libro Blanco del transporte, que acaba de emitir Europa, veremos que prácticamente se recomienda que los trayectos de 500 kilómetros, de 600 kilómetros, de 450 kilómetros, por requisito medioambiental y por enfoque estratégico, deberían hacerse en AVE, en tren de alta velocidad.

Habida cuenta de que Iberia o las compañías aéreas tienen un peso importante en el sector turístico, y en la actividad económica en general, por ser una parte importante de la cadena de valor —en el caso de España y en el caso de Iberia tiene un peso muy importante el *hub* de Madrid y poco a poco además estamos trabajando en aumentar la conectividad desde el aeropuerto de Barcelona—, ¿cuáles son los factores que en este momento son determinantes para que la evolución del *hub* de Madrid no solo en materia turística sino también en materia de actividad económica le suponga al final a este país una ventaja diferencial o el uso eficiente de un activo muy importante? Pues hay una serie de factores que afectan al desarrollo de este *hub*. El primero son las tasas aeroportuarias. Es cierto que en España las tasas de navegación eran las más caras de Europa y se han reducido un 7,5 por ciento en este año, con lo cual siguen siendo de las más caras pero ya no son las más caras. En el año 2011 la combinación —porque, claro, se han reducido las tasas de navegación pero se han aumentado las tasas aeroportuarias— de reducción de tasas de navegación y aumento de tasas aeroportuarias ha dado un balance neto de aumento del costo en tasas de los aeropuertos, no nos engañemos; en el caso de Iberia ese aumento ha representado un 8,8 por ciento. Es decir, en el año 2010 a nosotros se nos han encarecido las operaciones en materia de tasas en los aeropuertos en un 8,8 por ciento. Es cierto que las tasas de navegación se han reducido, pero el aumento de las otras tasas ha sido más que proporcional. Por dar el número concreto, las subidas de Madrid y de Barcelona han sido de un 17 por ciento y de un 11 por ciento en el año anterior, en tasas de aeropuertos. Otro factor que afecta, y afecta fundamentalmente al *hub* de Madrid, en materia de tasas está clarísimo: no es que nosotros estemos pretendiendo, como operadores, operar sin tasas, casi en una situación tipo Oriente Medio, pero es evidente que un desarrollo o un crecimiento importante de las tasas mina la capacidad de competencia como aeropuerto y como compañía aérea, sobre todo en nuestro caso que tenemos los huevos puestos en esa canasta más que proporcionalmente al resto de nuestros competidores.

El segundo factor que afecta, y afecta sustancialmente al desarrollo del *hub* de Madrid, y va a afectar al desarrollo del aeropuerto de Barcelona, es el nuevo modelo aeroportuario de AENA. Se acaba de trasponer a España la directiva europea que requiere transparencia en la gestión, tasas, costes, etcétera, pero nosotros en definitiva no nos pronunciamos como compañía aérea sobre si el aeropuerto debe ser público o privado, porque mi misión como presidente de Iberia es optimizar la inversión de nuestros accionistas y crear valor a futuro y sostenible, no es definirme sobre patrones públicos o privados de gestión pública. Lo que necesitamos es un aeropuerto que funcione estupendamente y al costo más razonable posible modelos de eso en las dos versiones hay en muchas partes del mundo. Luego lo que nosotros necesitamos es un aeropuerto eficiente y a un costo

razonable. En el nuevo modelo aeroportuario hay un tema conceptual que nosotros nos planteamos, y es el concepto de red de aeropuertos, que en otros países del mundo no existe. O sea, que cada palo aguante su vela en un momento determinado. Lo que nos preocupa a nosotros de un nuevo modelo aeroportuario es que España tiene cuarenta y ocho aeropuertos, que son muchos, sin lugar a dudas —ahora me referiré, cuando hablemos del corto y medio radio y otro modelo de operación, a este número de aeropuertos—, o sea, tenemos una barbaridad de aeropuertos, muchísimos, tenemos muchísimos kilómetros de AVE, un AVE que opera en red, no solo en lo que es el núcleo central de Madrid sino que desarrolla también pequeñas redes en otras regiones, y tenemos una situación de competencia que es hartó complicada. Respecto al concepto de red en los aeropuertos, evidentemente no soy quién para oponerme filosóficamente a ese concepto, pero no me gustaría que de los honorarios que se estén pagando en Madrid salgan subsidios para otro aeropuerto, porque ese es un tema hartó complicado. Lo cual no quiere decir que rechace que en un momento determinado no tenga sentido que un aeropuerto que no sea rentable esté en funcionamiento, probablemente lo tiene, pero creo que son otras cuentas. No sé si el subsidio o el estímulo que necesita ese aeropuerto para sobrevivir debe venir, ni por qué razón tiene que venir, de las compañías aéreas, cuando probablemente es un bien público que en un momento determinado así se ha considerado y si vale la pena desarrollarlo, desarrollémoslo, pero no sé por qué tienen que ser las compañías aéreas específicamente las que financien el coste de un aeropuerto que no tenga gran sentido económico. Puede haber otras fuentes presupuestarias para eso. Eso es lo que nos hace cuestionarnos el nuevo modelo de gestión aeroportuaria. En definitiva, lo que AENA ha hecho público es que tiene intención de privatizar el 49 por ciento de la nueva AENA operadora, y además tiene intención de concesionar el aeropuerto de Madrid y el aeropuerto de Barcelona para que tengan una gestión privada, razonablemente privada. Nosotros no tenemos nada que decir contra eso, simplemente decimos que lo que se haga, se haga muy bien, que se termine muy bien y que los costos no se nos vayan de las manos.

Otro factor importante —perdón, se me ha olvidado también pasar la transparencia— es el concepto de intermodalidad. Me refería antes al hecho de que el Libro Blanco del transporte en Europa dice que los trayectos cortos se hagan en AVE, básicamente eso es lo que está diciendo, menos emisiones de CO₂, etcétera, todo más limpio, todo mucho más verde... Entiendo que todas estas reflexiones son hartó cuestionables, porque en definitiva las líneas aéreas son responsables de algo más del 2 por ciento de las emisiones de CO₂ que hay por medios de transporte en el mundo, es decir, no es la mayor parte, pero entendemos que hay una lógica en todo eso y sobre todo entendemos que hay una voluntad política que va caminando hacia la utilización cada vez

mayor de la alta velocidad. En el caso de España, la infraestructura está y la inversión está hecha. Por lo tanto, esto admite poca duda de que en el futuro va a ser así. ¿Qué pasa? Pues que Atocha era una estación terminal y el AVE moría en Atocha, terminaba en Atocha. Ahora se está alargando el túnel entre Atocha y Chamartín, y nuestra —no solicitud, no ilusión— obsesión es que el AVE llegue a la T-4. Porque, claro, en la medida en que digamos que el AVE llegue a Barajas, para evitar otro tipo de sutilezas, en el momento en que el AVE esté llegando a Barajas nosotros tenemos interconectado el tren con el avión y en ese momento nos convertiremos en grandes promotores de desplazamientos de corto radio en AVE y de largo radio en avión. Pero lo que nosotros estamos deseando es vender un Málaga-Sao Paulo y que el viajero entregue la maleta en Málaga y con las manos en los bolsillos se baje en el aeropuerto de Madrid y siga para Sao Paulo tranquilamente, sin necesidad de coger su maleta, coger un taxi, llegar, pasar el control, etcétera. Ese concepto de intermodalidad, que cuanto menos innovador va a ser más eficiente, porque esto funciona estupendamente en Europa —en Europa, en Charles de Gaulle, en Francfort, en Bruselas, en Zúrich el concepto de intermodalidad es una verdadera maravilla— este concepto de intermodalidad, repito, y esa pequeña inversión, cualquiera que sea el monto global de la inversión, en unir las estaciones terminales de AVE con el aeropuerto o con el *hub* principal del aeropuerto de Madrid, va a permitir poner en valor las dos inversiones más grandes que se han hecho en este país, que son la T-4 y el AVE; nos va a permitir poner en valor algo que, una vez conectado, vale muchísimo más, el efecto sinérgico vale muchísimo más de lo que vale hasta ahora mismo. Eso significa que se racionalicen infraestructuras. Estamos en un proceso de trabajo codo a codo con Fomento y con Renfe para poder acometer este proyecto. Y una vez más preocupen los calendarios electorales. Siempre preocupan en las cosas que tienen impacto en el sector público, hablando muy sinceramente, los calendarios electorales, sobre todo en estas cosas que son inversiones tan a largo plazo y que son procesos complejos de análisis y de estudio, y también, sinceramente, preocupan bastante los equilibrios central-regional en un momento determinado para que lo que es eficiente no termine desnaturalizándose o descafeinándose.

Esa es nuestra preocupación y es la reflexión que me permito compartir con sus señorías en este momento porque es uno de los proyectos muy importantes que tenemos en Iberia. Insisto, el Libro Blanco del transporte lo está diciendo, o sea que esto no va a cambiar sino que va a ir a más. Nosotros nos encontramos con un *hub* ubicado en el centro del país, con un centro radial de las líneas de alta velocidad que está exactamente en el mismo sitio, y podríamos generar aquí un concepto de intermodalidad modélico en el mundo si no lo descafeinamos.

Por dar un *flash* de la industria del transporte aéreo y pasar a las preguntas que ustedes tengan a bien formular,

puedo decir que nuestra industria es muy volátil. Es decir, es de las industrias más fragmentadas del mundo, yo creo que por eso no ganamos dinero de una manera consistente un año con otro. En la cadena de valor que percibe un consumidor, un cliente en el momento en que hace uso de los servicios de una línea aérea hay un montón de cosas: hay un fabricante de aviones, hay un fabricante de motores, hay un proveedor de catering, hay un proveedor de servicio de catering, hay un proveedor de *ground services*, de servicios de *handling* en el aeropuerto, hay un proveedor de servicios aeroportuarios... En el mundo hay cuatro fabricantes de motores, hay dos grandes compañías globales de catering, hay tres grandes centrales de reservas, hay, por ley, tres proveedores de servicios de tierra y de *handling* en el aeropuerto, en todos los aeropuertos, hay un solo proveedor de servicios aeroportuarios, porque los aeropuertos por definición son un monopolio natural, gestión pública o privada pero son un monopolio natural, y hay 1.600 líneas aéreas que están registradas en el perímetro de OACI, la Organización de Aviación Civil Internacional, 1.400 y pico. Y en lo que es el perímetro de IATA, que son solo compañías de red que no incluyen bajo coste, estamos hablando de 450 o de 500 compañías, que es una burrada. No hay un solo operador mundial en la industria que haya sido paradigma de la globalización, es la industria menos globalizada que hay, no hay un solo proveedor mundial, no hay una sola aerolínea mundial que tenga una facturación que exceda del 4 o el 4,5 o el 5 por ciento del global de los casi 600.000 millones al año que mueve IATA. Esta perspectiva tiene que servir para decir que somos una industria muy fragmentada, con una estructura de costes muy volátil; otra parte de la estructura de costes es absolutamente fija, hablando de los costos laborales. Y por dar una dimensión de dónde estamos en Europa y cerrar el foco les digo que, en los últimos diez años la industria ha ganado dinero en tres, para que lo tengamos claro. El año pasado fue uno de ellos; el anterior perdió 10.000 millones. El año pasado la industria ganó 16.000 millones de dólares, la industria, perímetro IATA; de eso, solo 1.400 millones se ganaron en las compañías europeas. Este año la expectativa de beneficio es sensiblemente inferior por el aumento que está teniendo lugar en los precios del combustible, van a estar prácticamente en la mitad los beneficios y en menos de la mitad los beneficios de las compañías europeas. Esto significa que Europa —probablemente en esta Comisión habrán visto algo más que lo que son líneas aéreas—, tiene un problema muy serio de competitividad, que es hablar de la importancia del agua en la navegación marítima. Yo creo que este es el tema que hay que resolver. Pero en el caso de las líneas aéreas tienen un problema de competitividad que está lastrando no solo sus cuentas de resultados sino también su capacidad de crecimiento futuro. Siendo los tres grandes grupos europeos, Lufthansa, Air France y el nuestro, compañías muy potentes con unos niveles de facturación elevadísimos, les cuesta mucho trabajo ganar dinero por el corsé que suponen

tanto las operaciones de red, que son menos eficientes en materia de carga en los aviones, como sobre todo los marcos laborales y los convenios laborales a los que están sujetas las compañías.

Finalmente, sobre los factores que están amenazando la sostenibilidad de esta industria a nivel europeo, por seguir con el último mensaje, hay que decir que el tráfico aéreo en Europa es absolutamente ineficiente, no es ningún secreto. Hay un proyecto precioso y hasta romántico, el *Single European Sky* que es muy bonito, pero hay que ponerle música, hay que echarlo a andar y hay que ejecutarlo. Cuando viene una amenaza, un problema de ceniza volcánica, etcétera, nos da una prisa tremenda por tener el cielo único europeo, y luego se nos va quitando poco a poco la cara de velocidad. Es absolutamente fundamental porque va a aumentar la capacidad del sistema en un 70 por ciento y va a reducir los costos en un 50 por ciento. Y algo mucho más importante: dada la relevancia que tienen los temas medioambientales y el tema de emisiones de CO₂, el vertido de CO₂ a la atmósfera, una vez que se ponga el espacio único europeo en marcha va a ser tan significativamente inferior que va a eliminar la necesidad de que las compañías aéreas recurramos o acudamos al comercio de emisiones solo en Europa, lo cual es un poco aberrante en una industria que es tan global. El comercio de emisiones en este primer año le va a costar a la industria 1.400 millones; en el *crescendo* normal que esto debería ir teniendo se va a montar en el entorno de 4.000 millones, cuando probablemente 4.000 millones es lo que nos ahorraríamos en combustible si en lugar de ir volando, como los burros en los montes, haciendo zigzag en Europa fuéramos volando directo de un punto a otro y hubiera muchísimos menos nudos de conexión y de control de tráfico aéreo en Europa.

Otro tema que afecta de forma muy importante a la industria, aparte de otros factores endémicos, como son excesos de capacidad que están surgiendo por otros operadores de otras partes del mundo, es la necesidad vital de perfeccionar la normativa de derechos de los pasajeros. Ciertamente es que la línea aérea es la última que da la cara frente al pasajero, pero qué culpa tiene una línea aérea de que nieve y de que el volcán erupcione, incluso de que los controladores se pongan en huelga y se vayan a casa un fin de semana. La línea aérea no tiene ninguna culpa de eso y es la que se está tragando ese problema, porque todo es solidaridad cuando el problema está en el aire y todo es mirar al cielo cuando el problema ha pasado. No ha habido un solo centavo de indemnización por la ceniza volcánica, por la que las líneas se comieron un marrón tremendo —perdón por la forma grosera de definirlo—. Hace falta una evolución mucho más normal en materia de derechos de los consumidores, y que se vea lo que la línea aérea tiene que afrontar por *liability*, por obligación propia, y lo que en un momento determinado tiene que afrontar en función de su posición en la cadena de servicio al cliente, que son dos cosas absolutamente distintas.

Yo quería dar una información breve de lo que es la industria, y estoy absolutamente abierto a lo que propongan sus señorías. No sé cuál será el protocolo, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Le agradecemos esta primera intervención, y ahora intervendrán los portavoces de los distintos grupos para hacer las acotaciones que estimen oportunas sobre su intervención.

El señor Fajarnés, por el Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **FAJARNÉS RIBAS**: Muchas gracias, señor presidente de Iberia, por su intervención y su exposición, y quiero darle también, cómo no, la bienvenida a esta Comisión. Vamos a intervenir muy brevemente por el formato de la Comisión.

El presidente de Iberia ha hablado de competitividad, y nuestro grupo está muy preocupado por la competitividad del sector turístico y, evidentemente, por la competitividad del país. En el sector turístico hemos bajado dos puestos en competitividad. El Grupo Parlamentario Popular ha ido presentando durante los últimos meses una serie de propuestas, y sobre una de ellas queríamos que nos diese su opinión. Nosotros propusimos un plan integral estratégico de conectividad aérea nacional e internacional que diese mayor estabilidad a las conexiones del transporte. Nos gustaría que nos diese su opinión, sobre todo pensando que lo que queremos lógicamente, es que vengan turistas, a este país, y sobre todo a las zonas más turísticas de la costa. En segundo lugar, nosotros pensamos también que es muy importante la creación de una infraestructura de intermodalidad alta velocidad-sector aéreo; también pensamos que es muy importante. Y en tercer lugar quisiéramos que nos valorase otra de las propuestas del el Grupo Parlamentario Popular, que es la reducción de las tasas, nosotros decíamos portuarias y aeroportuarias, evidentemente aeroportuarias, a menos de un 50 por ciento. Pensamos que es fundamental para el sector, para la reducción de costes y sobre todo para lo que usted muy bien ha explicado, que es la competitividad.

Permítame que le diga como usuario fundamentalmente de Iberia, y además como isleño, que nos preocupan los retrasos frecuentes de las compañías aéreas, cuestión que hace que disminuya la calidad en los vuelos; y los altos precios, pues muchas veces es más caro salir de alguna isla a la Península, especialmente a Madrid, que viajar en algún momento de la temporada a Nueva York o a Washington, lo que produce muchos problemas, sobre todo cuando estamos hablando de destinos turísticos que dependen exclusivamente de los aviones que llegan. Evidentemente, todo eso tiene que ir unido a las frecuencias a veces hay un problema de frecuencias fundamentalmente en las islas, en las Islas Baleares, que es una de las cuestiones claves de prácticamente todos los programas electorales de los partidos,

pero que aún no se ha resuelto y que esperamos que se resuelva.

Quiero darle las gracias por los datos que nos ha aportado; creo que son datos muy importantes y que demuestran que la competitividad cada día está más en peligro y que la rentabilidad de las compañías aéreas no es lo que mucha gente piensa.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Riera por Convergència i Unió.

La señora **RIERA I RENÉ**: Gracias, señor presidente de Iberia, por su comparecencia, por la información que nos ha dado y por su punto de vista sobre muchas cuestiones que nos interesan. Déjeme hacer unas breves reflexiones y también algunas preguntas respecto a su intervención.

En primer lugar hemos de señalar que, el turismo es el motor del crecimiento económico español —en este momento las cifras y los datos así nos lo evidencian— que la capacidad del turismo para liderar el impulso de la economía española deriva, a nuestro entender, a mi entender, de cinco elementos que le caracterizan y que no se dan en estos momentos en otros sectores de actividad en España. De estos cinco elementos destacaría la elevada presencia del sector turístico en la economía española y su capacidad de arrastre sobre otros sectores económicos; la intensidad en mano de obra, y de esta manera la fuerte capacidad de creación y de generación de ocupación; la extensión territorial y el factor determinante como fuente de equilibrio territorial que supone el sector turístico, y también que tiene garantizado un continuo crecimiento, a mi entender, de la demanda para los próximos años. Pero es cierto que en el sector turístico nos estamos enfrentando a una situación también determinada por el proceso de globalización que estamos viviendo en estos últimos años especialmente, pero también por la aparición de otros mercados competitivos y ahora también por la situación coyuntural en la que se encuentran algunos países sobre todo del norte de África. Pero es cierto que asistimos a una creciente globalización de los mercados y también a la aparición de nuevos competidores, y ello nos obliga también a hacer cambios para mejorar nuestro sector.

También existen una serie de elementos sobre los que hemos de reflexionar ya que tienen un impacto en el sector turístico, en su competitividad, y también en la competitividad del tejido productivo, cada vez más internacionalizado, por lo que creo que todos estaremos de acuerdo en que el crecimiento de nuestra economía y de nuestra competitividad pasa sobre todo por el elemento o el factor de la internacionalización. ¿Cuáles son algunas de las causas que entendemos, cuando nos referimos al sector turístico, que debemos tomar en consideración y hemos de analizar? En primer lugar, el factor fiscal; por ejemplo, el reciente incremento del IVA aplicable al sector turístico, sobre el que nuestro grupo ya se pronunció en su momento. También hemos de consi-

derar las dificultades de financiación de una parte importante del tejido productivo en el sector turístico. Además hemos de reflexionar sobre algunos aspectos que afectan a la competitividad del sector, como han sido los recientes conflictos laborales en los aeropuertos. Creemos que hemos de reflexionar acerca de una reforma, a la que usted ha hecho referencia, del sistema aeroportuario, de la que aún desconocemos los pormenores, estamos en fase de conocimiento, pero que entendemos que debe suponer una mejora en términos de eficiencia, concepto que compartimos y al que usted ha hecho referencia, en las infraestructuras aeroportuarias, pero también de infraestructuras y de un sistema que entendemos que ha de estar muy vinculado al propio territorio, aspecto que, como conoce usted, presidente, nuestro grupo ha defendido como condición necesaria para garantizar su competitividad futura. Otro de los elementos que nos deben hacer reflexionar cuando hablamos de la competitividad del sector turístico y también más allá es el de los incrementos de las tasas aeroportuarias, sin dejar de referirnos también al impacto que tienen los incrementos recientes en los precios del crudo en términos de competitividad del sector.

Por lo expuesto, hay una serie de elementos sobre los que hemos de reflexionar y que hemos de reconducir. Hemos de establecer bases sólidas de competitividad en la que estas infraestructuras funcionen para que el sector turístico esté mejor preparado y afronte de la manera más sólida y competitiva, con los instrumentos y las infraestructuras que le dan soporte, los riesgos tanto internos como internacionales a los que nos enfrentamos. Es cierto es que, como decía, la internacionalización es uno de los ejes de salida de la crisis, y como antes también comentaba, basta ver las cifras de exportación. También son muy necesarias las inversiones en nuestro país. Para ello hemos de contar con unas infraestructuras eficientes y competitivas. En este marco de eficiencia y de competitividad, y también relacionando con la referencia que he hecho al modelo aeroportuario que desde nuestro grupo defendemos, déjenme hacer una breve referencia a Cataluña. Cataluña es una comunidad autónoma con un peso muy específico y determinante en términos de PIB español y tiene un tejido productivo altamente competitivo, pero sobre todo altamente volcado al exterior, y un sector turístico que tiene un peso muy importante en nuestro propio crecimiento. En este sentido, nos interesa y necesitamos un modelo aeroportuario con unas infraestructuras eficientes en las que la participación de instituciones de la comunidad autónoma sea relevante, por los motivos a los que he hecho referencia antes, sobre todo que dé respuesta a tres grandes objetivos, que son: competitividad, calidad y conectividad. Terminó, señor presidente. En este sentido, quisiéramos conocer con más detalle, respecto a su intervención su valoración de futuro y el papel que jugará Iberia en el aeropuerto de El Prat más allá de Vueling, Iberia como tal. Usted ha hecho referencia a los mercados emisores y a su importancia. Cataluña es mercado

emisor, y en este sentido también entendemos que Iberia debe apostar de manera decidida por el aeropuerto de El Prat.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Tomás, por el Grupo Socialista, tiene la palabra.

El señor **TOMÁS GARCÍA**: Bienvenido a esta Comisión, señor Vázquez, presidente de una compañía y de un grupo del que nos sentimos orgullosos de su evolución y de su peso en la actividad económica del país, que además pertenece o está gestando uno de los principales grupos de aviación mundial, con unas previsiones de 60 millones de pasajeros. Tenemos la suerte de que sea Iberia la compañía sobre la que se fundamenta este nuevo gran grupo a nivel mundial y sobre la que se asienta un esquema de actividad de complementariedad con diversificación de la actividad del transporte aéreo. Creemos que son buenas bases la complementariedad y su proyección en una mayor diversificación, y son bases de las cuales se sirve la actividad turística. Además, nace y crece este grupo que usted dirige en un momento en el que se despejan las incertidumbres que han pesado sobre la actividad del turismo en los últimos años. Se van despejando, entramos en un buen momento. Los datos que usted ha expuesto anteriormente y que ha ilustrado con una magnífica presentación, que agradecemos desde el Grupo Parlamentario Socialista, son buenos, sin llegar a ser motivo de entusiasmo, pero denotan un cambio de tendencia, un avance importante y que nos permite ver la luz al final del túnel que nos ha llevado a hablar durante algunos años de posibilidades de recesión.

En esta situación, en el cambio de tendencia y en la solidez que ha manifestado la actividad turística en este momento juega un gran papel la política que se ha desarrollado. Creemos que desde el Gobierno, desde el Gobierno de España, ha habido una buena política turística, que se ha basado en todo momento en la colaboración con todos los sectores y principalmente con el sector privado, y también se ha basado en la concertación. Esta mañana hemos oído aquí expresiones críticas hacia la proliferación de normativas en materia de turismo en España. Nosotros creemos que esto sería un problema de no existir, como ya existe, una sólida colaboración y coordinación con todas las comunidades autónomas que son competentes en la materia y que da como resultado la aprobación de planes concertados, como el Plan de turismo horizonte 2020, que marca el hilo y la tendencia a seguir en los próximos años. Los objetivos del plan 2020, como usted conoce, se están viendo reforzados día a día por las conclusiones que vamos obteniendo de las evaluaciones de los diferentes organismos encargados del diagnóstico de los diferentes observatorios. Por ejemplo, la encuesta Habitur 2010 nos habla del crecimiento del grado de fidelidad, de satisfacción de nuestra actividad turística, sobre todo en los usuarios extranjeros en cuanto a factores de paisaje, de confort-

bilidad, de gastronomía, de trato, de seguridad o de relación calidad precio. Todos inciden o van dirigidos a aspectos que están recogidos entre los objetivos del Plan de turismo horizonte 2020, y son coincidentes sobre materias que afectan a la formación y a la sostenibilidad, y en concreto a uno de ellos: la cultura del detalle y de la atención al cliente.

Señor Vázquez, usted comparece hoy aquí a petición del Grupo Parlamentario Socialista. Nosotros le agradecemos tanto el esfuerzo por estar hoy con nosotros como la aportación que ha realizado en la mañana de hoy, que nos va a evitar hacer una serie de preguntas, porque ha sido tan extenso que las respuestas están ya prácticamente formuladas. Pero hay algunas que me gustaría plantear, porque creo que necesitan una respuesta. Hablaba antes de la cultura del detalle y de la atención al cliente, y en este punto desde el Grupo Parlamentario Socialista querríamos saber cómo se evalúa, como evalúan o cómo se ve la evaluación del transporte por los usuarios del transporte aéreo. Venimos de una situación de manifiesta insatisfacción de los usuarios recogida en las encuestas más recientes. Partimos de estadísticas de no hace muchos años del 80 por ciento de reclamaciones relacionadas con el sector turístico, todas relacionadas con el transporte aéreo. Así consta, por ejemplo, en el Centro Europeo del Consumidor. Los motivos fundamentales son retrasos y pérdida de equipajes. Esto es lo que preocupa a muchos de nuestros viajeros, los retrasos y las pérdidas de equipajes, y no solo me estoy refiriendo a los efectos del volcán o de huelga de controladores, como usted ha señalado antes. La pregunta que le hago es: ¿cómo ve usted que se puede remediar esta situación?, ¿por qué es el sector del transporte aéreo el que saca peores notas en las encuestas en esta materia, y qué considera necesario reformar para poder mejorar este punto?

El tema de la infraestructura del transporte aéreo, yo creo que lo ha planteado usted de forma bastante clara y bastante concreta, y a su vez los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra han hecho igualmente referencia a este punto, con lo cual no creo que sea necesario volver a incidir en el mismo. Sin embargo, habla usted de ganar competitividad, hemos hablado de que es una cuestión necesaria. Se ha hecho un gran esfuerzo en estos últimos años en la modernización y ampliación de nuestras capacidades en infraestructuras del transporte aéreo. No hay más que darse una vuelta por el país y visitar los aeropuertos, ver la foto de antes y la foto de ahora. La foto de antes y la foto de ahora evidencian un gran esfuerzo, una gran inversión, pero probablemente hay cosas que se pueden mejorar. Nos interesaría saber si cree que ha sido suficiente, qué falta, y qué sobra también, porque anteriormente hizo una alusión a algunas de las actuaciones que se habían desarrollado en materia de infraestructura en el transporte aéreo en este sentido.

En cuanto a la intermodalidad y conectividad, el Grupo Socialista se felicita de la coincidencia en cuanto

a la importancia de este factor en el desarrollo y su impacto en la actividad turística. Es una de las mayores preocupaciones que trasladan los agentes del sector, que se centran principalmente en nuestro actual mapa de conexiones. Algunos agentes del sector, más osados, se atreven a decir que su compañía, la que usted dirige, sigue trabajando todavía como si fuera la única del mercado; me imagino que tendrán algún argumento para decirlo. Nosotros no compartimos esa opinión, pero la recogemos. ¿Qué planes tiene la compañía para mejorar las conexiones? ¿Cómo impulsar una mayor coordinación entre el transporte interno y el transporte externo? Me refiero no ya solo a la intermodalidad, los distintos tipos de transporte, sino que hablamos de transporte aéreo. Y hablando de transporte aéreo, ¿qué planes tiene en materia de conexiones su compañía en relación a destinos como China o el sudeste asiático, destinos emergentes? ¿Cómo valora usted la reciente apertura de la ruta España-Los Angeles? Y algo más doméstico —hablo de destinos domésticos pero internacionales—, nos gustaría escucharle una valoración sobre la manera en que se pueden conjugar en España la conectividad aérea, la rentabilidad y el desarrollo de determinados destinos, como las islas, que no tienen la posibilidad de utilizar la intermodalidad que permite la red de AVE, por ejemplo.

Y para concluir, porque ya me está mirando el presidente.

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Tomás, yo no lo miro, lo que pasa es que aquí hay unas normas, medimos los tiempos, son las doce y diez y estamos en la segunda comparecencia. No es un problema mío, es que a las cuatro empieza el Pleno.

El señor **TOMÁS GARCÍA**: Lo entiendo. Concluyo con una pregunta relacionada con Andalucía, comunidad de la que soy diputado por la provincia de Málaga. Me gustaría saber qué previsiones tiene la compañía en relación al aeropuerto de Málaga, que ha sido ampliado recientemente y sigue en vías de ampliación con la construcción de una segunda pista, para impulsar su conectividad, sabiendo que de lo que se haga con este aeropuerto va a depender en gran parte el desarrollo y el impulso de Andalucía como destino turístico en el exterior.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Vázquez para contestar a las preguntas.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (Vázquez Romero): Voy a tratar de ser muy concreto y contestar una por una las intervenciones.

Con respecto a la intermodalidad, que yo creo que es un tema recurrente en las tres intervenciones, nosotros somos absolutamente partidarios de la intermodalidad, estamos empujando más que nadie —y cuando digo más que nadie es más que nadie— el concepto de intermo-

alidad porque creemos que falta una pieza en el engranaje. Estamos absolutamente convencidos. Dicho de otra forma: si nosotros queremos jugar en primera división en materia de transporte en general tenemos que tener una intermodalidad potente en este país sí o sí, eso no lo duda absolutamente nadie. Luego, con respecto a la intermodalidad, primero, hay conciencia colectiva de que es necesaria; segundo, creo que tenemos que buscar la excelencia en materia de conectividad, no se trata ahora de hacer grandes inversiones en túneles nuevos o en vías nuevas, etcétera, sino de llevar a la máxima expresión posible lo que en este momento existe, y existe mucho, afortunadamente. Y creo que debemos tener muy claro lo que no es intermodalidad; no es intermodalidad un ramal de cercanías que una Atocha con el aeropuerto de Barajas, ni es intermodalidad el aprovechar ese ramal para que vaya de Chamartín al aeropuerto de Barajas. Intermodalidad es que el señor se monte en el AVE en Málaga y llegue al aeropuerto de Barajas (en Málaga, en Valencia, en Barcelona, me da exactamente igual). En eso nuestra mayor convicción, nuestro mayor entusiasmo y nuestra mayor presión, porque le estamos poniendo toda la presión, deportiva y en plan de trabajo en equipo, posible, y estamos trabajando muy bien con todos los grupos que tienen que ver con este proyecto, tanto del Ministerio de Fomento, como Renfe, con ADIF, con todo el mundo.

En cuanto a la propuesta de reducción de tasas, pues a mí una reducción de tasas me suena a música celestial por definición. Entonces, yo creo que el equilibrio —no nos corresponde a nosotros, evidentemente, sino al gestor de los aeropuertos—, como pasa en las cuentas de resultados de las empresas, es mantener el máximo de volumen de ventas con el mínimo de deterioro en la cuenta de resultados, es decir, es combinar los volúmenes con la eficiencia. Nosotros creemos que afectaría muy negativamente a la competitividad tener unos niveles de crecimiento de tasas desorbitados, y nos preocupa, honradamente hablando, una ecuación o un guarismo matemático que es excesivamente simple: que cuanto mayores sean las perspectivas de tasas que pueden tener los concesionarios privados del aeropuerto de Madrid, del aeropuerto de Barcelona, es decir, cuanto más dinero nos cueste a las líneas aéreas, probablemente mayor ingreso se genere por ese descuento de flujos a la hora de privatizar esos activos. Yo creo que esto está trasladado a las instancias a las que tiene que estar trasladado, y creo que entendemos que no se trata de un juego de pan para hoy y hambre para mañana. Esa es la historia. Pero desde luego, cualquier reducción de tasas viene bien. Hay un ejemplo en Turquía; Turquía redujo las tasas y se le han disparado los tráfico. Probablemente hay otros factores, porque nunca es un solo condimento, pero ha sido un factor más.

Con respecto a las islas, diré que, en general, el tema de los retrasos y el tema de los altos precios no es un tema específico de las islas; en general, el tema de los retrasos es el problema que a nosotros más nos preocupa.

Nosotros, al final del día, vendemos una cadena de valor, y me refería antes a ella, en la que mucha parte de ese servicio depende de nosotros y otra parte no (si nieva, si no nieva, si hay mal tiempo, si el taxista era desagradable), pero el problema de la puntualidad es el problema más grave que tienen estas compañías. Para que sus señorías tengan una dimensión exacta, les diré que nosotros este año hemos tomado 150 iniciativas dentro de Iberia para mejorar la calidad del producto que estamos ofreciendo a nuestros consumidores. Seguro que a futuro la imagen de marca será cada día mejor, pero este año todo se lo ha llevado entre las patas un problema de puntualidad, problema de puntualidad que, no se le escapa a nadie porque es del dominio público, en una parte muy importante y durante una parte muy importante del año ha estado condicionado por los problemas de control de tráfico aéreo, etcétera. Evidentemente, también las compañías tenemos nuestra parte de responsabilidad en algunos temas de puntualidad, porque las programaciones no estén bien hechas, porque las tripulaciones sean particularmente caprichosas o porque no se estén haciendo bien las cosas, pero en eso pueden sus señorías estar seguros de que estamos trabajando mañana, tarde y noche para poder mejorarlo, porque de eso comen nuestros hijos, no comen de otra cosa; nosotros no vendemos aviones, nosotros vendemos servicio, los aviones los vende Airbus y los vende Boeing. Nosotros vendemos servicio; si el servicio es bueno, vienen con nosotros, y si no, no vienen. Luego, la puntualidad es un tema que estamos, evidentemente, trabajando con AENA codo a codo, con un despacho permanente, viendo la mejor forma de hacer el aeropuerto más eficiente, y tratando, por qué no, de adaptar las mejores prácticas en otros aeropuertos. Ahora, gracias a nuestra fusión con British Airways, tenemos una visibilidad total de cómo está funcionando un aeropuerto, que es el de Heathrow, que está totalmente saturado, y desde luego hay unas prácticas muy buenas que en un momento determinado se pueden adaptar. Pues en todo esto hay un espíritu de colaboración y muy positivo, y estamos trabajando constantemente.

El tema de los precios es el problema de las líneas aéreas, pero no por altos, sino por bajos. El nivel de ingreso promedio que tiene una línea aérea hoy no se puede comparar, en el mismo trayecto, con el que tenía hace algunos años. Ocurre que el sistema de fijación de precios es tan extremadamente complejo que muchas veces cuando uno necesita adquirir un billete en el último momento le cuesta un dineral, y viceversa. Uno de los dramas que tienen las compañías aéreas es que dos personas sentadas una al lado de la otra, de lo que pueden estar perfectamente seguras es de que ninguna de las dos ha pagado el mismo precio, y pueden tener absolutamente el mismo servicio, pero no han pagado el mismo precio. Ese concepto de gestión de ingresos es extremadamente complejo porque tiene que ver con si los aviones se llenan o no se llenan, si vuelan vacíos o llenos, si ese avión vuela en una ventana horaria donde la prioridad la

tiene un tráfico de conexión, si en ese trayecto hay una actividad comercial específica en un momento determinado... Pero, en general, los niveles de ingreso de la industria en lo que son rutas de corto y medio radio son infinitamente más bajos de lo que eran hace diez años. De ahí el drama que tenemos de que todas las compañías de red están sangrando económicamente en el corto y medio radio; en general, puede que en una ruta en concreto no.

Y el tema de frecuencia, creo que es un poco consecuencia de todos los guarismos. A nosotros lo que nos gustaría muchísimo como compañía es tener un montón de frecuencias, pero, claro, con aviones llenos a una tarifa razonable, hablando sinceramente. Porque nosotros tenemos conciencia de que estamos prestando un servicio público, pero también tenemos conciencia de que la mayor base de sostenibilidad que existe es una cuenta de resultados en negro; la sostenibilidad con cuentas en rojo es una utopía absoluta. Entonces, a nosotros sí que nos gustaría tener un montón de frecuencias, pero la demanda en los mercados da lo que da, y sobre todo la competencia en los mercados da lo que da. Es evidente que de los 48 aeropuertos que hay en España, muchísimos de ellos no se van a sostener ni van a sostener los tráficos con compañías de red, van a sostener los tráficos básicamente con compañías de bajo coste. Con esto no le voy yo a enseñar el padrenuestro al obispo, yo creo que esto lo tenemos todo el mundo clarísimo. Y también es absolutamente evidente que en cuanto desaparecen los subsidios desaparecen las rutas. O sea, que esto de estar activando, o iniciando, o potenciando, el desarrollo de rutas sostenibles a futuro en base al subsidio, yo creo que todo el mundo sabemos que no es así. Desde luego, creo que no hay ni un solo ejemplo donde, al levantar el subsidio, ¡bff!, ya haya cogido esa velocidad de crucero. Entonces, eso está distorsionando la competencia en España, y en Europa; nunca he hecho una declaración pública criticando a las compañías de bajo coste, porque me parece que están aprovechando un nicho de mercado, perfecto, están jugando en ese nicho. Pero nosotros tenemos que actuar en consecuencia, y nosotros lo que tenemos que ver es que hay una infraestructura aeroportuaria, en mi modesta opinión excesiva, y no solo en mi modesta opinión, sino de muchas de las personas que tienen que ver con la gestión de los aeropuertos en este país. En España hay un montón de pueblos que tienen ocho o diez aeropuertos en 200, 300 kilómetros a la redonda, y eso es completamente absurdo. Pero esa infraestructura aeroportuaria existe; la demanda de generar algo de tráfico virtual, artificial o real está ahí y va a seguir existiendo, y por lo tanto nosotros, el marco de referencia de la competencia en el corto y medio radio lo tenemos marcado por la existencia de estas infraestructuras y de estas compañías. Y esto está pasando en toda Europa.

Con respecto a la intervención de la portavoz de CiU, comparto la mayoría de sus reflexiones; creo que compartimos absolutamente la visión del sector turístico, lo

que es la internacionalización; para mí no hay más forma de salir de la crisis que ser más eficientes y más internacionales, llorar menos y trabajar más. Comparto absolutamente la columna vertebral de su razonamiento.

El rol de Iberia en El Prat. Iberia tuvo su historia en El Prat, y me voy a permitir simplemente aclarar que hay compañías europeas que son muchísimo más grandes que Iberia y muchísimo más grandes que Iberia y British Airways que están llevando con dificultad dos *hubs* dentro del mismo país; concretamente, me refiero a Lufthansa, que tiene un *hub* en Francfort y un *hub* en Múnich. Con dificultad lleva los dos *hubs*. Y, claro, Múnich es un *hub* del sur con un origen emisor de un poder económico brutal, porque es el corazón de Baviera. No es el caso nuestro en general en cuanto a poder económico del mercado emisor, en general me refiero. Pero Lufthansa tiene dos *hubs*, y no puede atender Berlín, en Berlín no tiene un *hub*, y Lufthansa no tiene un *hub* en Düsseldorf, que es el otro aeropuerto potente. Y en el caso de Air France ocurre tres cuartos de lo mismo. Mantener dos *hubs* cercanos en un país, económicamente es inviable, sobre todo con las estructuras de costes que nosotros tenemos en este momento en Europa. Y creo que este es un tema que no hay que verlo en una actitud de apego o de desapego, sino con racionalidad económica. La visión que tiene Iberia del aeropuerto de El Prat, en primer lugar es que es un aeropuerto muy importante, es el segundo aeropuerto de España y es muy importante, por muchas connotaciones que la señora portavoz ha dicho antes. En segundo lugar, que es un aeropuerto donde queremos estar, por eso en este momento estamos abriendo el Barcelona-Miami y Barcelona-Sao Paulo. Entre paréntesis le diré que la inversión que Iberia está haciendo es de 200 millones solo con esas dos rutas de largo radio. Luego, esto es un tema que hay que escalar, que hay que ir digiriendo poco a poco si nosotros necesitamos inmovilizar recursos por 200 millones de euros para poder atender esas rutas. Hemos construido en el aeropuerto de El Prat un hangar de mantenimiento, que además es una preciosidad, es una belleza de arquitectura industrial, con un eufemismo simpático le llaman «la sonrisa» porque la boca de entrada mira hacia arriba; pues hemos construido un hangar de mantenimiento porque entendemos que el aeropuerto de El Prat necesitaba complementar la inversión en pistas, en infraestructura y en terminales con un buen hangar de mantenimiento. Está funcionando estupendamente bien el hangar de mantenimiento, y creo que hay una base para ir poco a poco caminando. Caminando desde la visión del aeropuerto de El Prat como un aeropuerto que cada día debería ir buscando tener mayor conectividad internacional. Yo no me obsesionaría con que sea transatlántico e intercontinental; yo creo que lo que hay que tener es una gran conectividad internacional. Y, sinceramente, creo que Barcelona es un aeropuerto no solo bien conectado, sino que además va teniendo una conectividad creciente, cada vez más. Y para apoyar ese proceso tenemos algo que es un bien escaso en la indus-

tria, tenemos un alimentador de red eficiente en Vueling, que no lo tenemos en Madrid, porque en Madrid hoy la red la estamos alimentando en propio y nos está costando una fortuna. En cuanto lo podamos arreglar, que lo vamos a arreglar sin lugar a dudas y rápidamente, podremos hablar de otra cosa. Esa es nuestra visión del aeropuerto de El Prat, que nos gustaría que crezca mucho, y por supuesto acompañar ese crecimiento.

En cuanto a la intervención del portavoz del Grupo Socialista, al que agradezco el elogio en relación con la presentación, estoy absolutamente de acuerdo con lo que ha manifestado en relación con el sector turístico. Un pequeño matiz solamente a la política en materia turística, que no es un matiz de crítica —no soy quién para criticar nada, ni es un juicio de valor—, pero sí una cautela que en la política turística creo que tenemos que tener siempre presente: de acuerdo en que en algún momento hay que gestionar subsidios para reactivar demanda, pero creo que lo que el sector turístico español, que es muy maduro, necesita en este momento es, por una parte, una alegría, que la está teniendo en este año, por lo que sea, por las razones que sean, pero está teniendo una alegría, y por otra parte, aprovechar esos momentos de alegría para reforzar la oferta turística española, en la que hay que invertir. Es decir, si yo tuviera que invitar a los gestores de los recursos públicos y privados en el sector turístico a una prioridad concreta, diría que en materia de inversión en la industria merece la pena invertir mucho más en infraestructuras y en oferta turística —playas o lo que haga falta— que en servicios, y también en promoción no de otros destinos turísticos, sino de otros orígenes y de otro concepto de turismo.

En cuanto a atención al cliente, ¿qué hay que reformar? En la operación de despegue de un avión son 420 los procesos que están protocolizados, entonces, yo creo que hay que rezarle todas las mañanas a san coordinador para que nos permita que esos procesos se hagan en orden y el avión despegue. Cuanta más armonía haya en esa cadena de valor, mucho mejor funcionarán los temas. Yo creo que en el momento en que se normalice la situación del control del tráfico aéreo —hoy está mucho más normalizada pero todavía no terminada del todo—, así como la situación interna dentro de las compañías en cuanto a encuentros y desencuentros con nuestros propios colectivos, disfrutaremos de una paz estable que nos va a permitir dar mucho más servicio y mucha mejor atención al cliente.

En materia de infraestructuras, de acuerdo en que hay que ganar competitividad, de acuerdo en que se ha hecho un gran esfuerzo en los últimos años en el número de aeropuertos, de acuerdo en que tuvimos unos recursos muy buenos en los fondos de cohesión comunitarios, que nos han servido para impulsar este tipo de cosas, y de acuerdo en que ahora es el momento del mantenimiento, donde la caja no entra sino que sale. Esto hay que mantenerlo y buscar destino a todas esas cosas, pero sí la cautela que mencionaba antes de que ojo con los tráficós artificiales en los aeropuertos, que vienen de una dádiva

directa del subsidio, público o privado, me da igual, porque cuando se levantan los subsidios desaparecen las líneas del camino.

Respecto a planes de volar a China y emergentes, yo he estado en el consejo de Iberia tres años y ahora llevo prácticamente dos años como presidente de la compañía y no he dejado nunca de oír hablar en Iberia de la costa oeste de Estados Unidos y de China; es un clásico. Para que una ruta funcione, nosotros, como compañía de red —otra cosa es un punto a punto; eso es otra historia—, necesitamos tres cosas: un tráfico sólido y consciente de clase *business*, o sea, necesitamos un movimiento de negocios muy importante; segundo, una clase turista pero que no se mueva a estímulo de precios irrisorios, sino que se mueva y transite de un lado para otro; y tercero, necesitamos una cierta consistencia en lo que son operaciones de cargo, no transporte de pasajeros sino transporte de mercancías.

La estructura de nuestras exportaciones a China está entre cero y nada. Nosotros no exportamos a China nada, lo importamos casi todo de allí, y lo que viene de China lo hace a bordo de aviones chinos, no a bordo de aviones nuestros. Hay un tema de visas y de preferencia por aviones locales que es muy complicado a la hora de que el posible turismo chino, que yo creo que no es tan grande en este momento, venga aquí. Hay un tema difícil, pero no diría que resolviendo el problema de visas ponemos una línea, ni mucho menos. El origen España en materia de intercambios empresariales es el que es, está creciendo, pero por el momento no nos salen los números, lo cual no quiere decir que si ustedes tienen la amabilidad de invitarme dentro de unos meses, a lo mejor hayamos cambiado de opinión, pero por el momento no nos salen los números, y estamos deseando que nos salgan.

¿Por qué nos salen los números con Los Angeles ahora y esperemos que nos salgan los números cada vez más en Estados Unidos? Porque en paralelo con la operación de fusión con British Airways, el año pasado hemos terminado un *joint business agreement*, un acuerdo de negocio conjunto, y hemos estado negociando por años la inmunidad *antitrust* en Europa —la tenemos en Europa y la tenemos en Estados Unidos— que nos iguala al resto de los grupos en la gestión de las rutas del Atlántico Norte, y ese acuerdo con American Airlines y con British Airways nos da un nivel de eficiencia en la gestión de recursos internos, tanto en Estados Unidos como en Europa, que hace que puedan salirnos los números. Todos estos acuerdos a los que estamos llegando con socios o con alianzas, en definitiva, lo que están dando es una visibilidad al destino España muy importante. En Asia, nosotros no tenemos ni oficina de ventas, pero en India en este momento British Airways tiene una magnífica oficina de ventas. Y viceversa, tampoco British tenía mucha *visibility* en Costa Rica, y en este momento lo tiene. Entonces, tiene mucha más visibilidad el destino España, y al ser más eficientes en las operaciones nos permite hacer rutas de largo sin que nos desangremos

económicamente en el primer año o en los primeros dos años que se necesitan como tiempo de maduración de una ruta.

Con respecto a Andalucía, comprenderá que yo tengo mucho interés en que Andalucía vaya muy bien. Yo creo que la lógica económica que se aplica a lo que hemos hablado de clase *business*, de cargo, etcétera, es absolutamente aplicable también al aeropuerto de Málaga. Para nosotros, en este momento, es muy difícil analizar situaciones de procedencia-destino que estén vinculadas exclusivamente con temas turísticos, porque el mercado turístico, como me refería al principio de esta conversación —esto es hablar con sinceridad—, es un mercado muy del que controla el origen. Por ejemplo, de las rutas de Alemania a Palma de Mallorca, quien de verdad se beneficia como línea aérea es Air Berlin, que está en el origen y es el que lo está haciendo bien. Es una lógica natural, no hay que llorar por eso. Un elemento es quien maneja el origen, y el otro elemento es que nosotros tenemos que estar analizando permanentemente la combinación de las tarifas de *business* con las tarifas de turista para que nos pueda más o menos salir. Si en algún momento nos saliera, fenomenal. En lo que son conexiones internas desde otras ciudades, yo creo que sobre la base de lo que estamos teniendo con Vueling, y esperemos que dentro de la propia Iberia mejoremos rápidamente los ratios de eficiencia y de nuestra franquicia con Air Nostrum, estamos prestando un servicio de transversalidad y de alimentación de redes de largo que de alguna forma complementan un buen mapa de conectividad en el país y en las distintas regiones.

El señor **PRESIDENTE**: Suspendemos dos minutos la sesión para hacer el intercambio con el próximo compareciente.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE AGENCIAS DE VIAJES, FEA AV (GALLEGO NADAL).** (Número de expediente 219/000765.)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar con la comparecencia de don Rafael Gallego Nadal, presidente de la Federación Española de Agencias de Viajes, a quien damos la bienvenida y la palabra para que haga una exposición previa.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE AGENCIAS DE VIAJES, FEA AV** (Gallego Nadal): Muchísimas gracias, en mi nombre y en nombre de mis compañeros, por invitarme a participar en esta Comisión.

Voy a limitarme, como he prometido al presidente, a cumplir con mis quince minutos de rigor, ni uno más. Les voy a dar una imagen del sector de las agencias de viajes de este país. He podido oír al presidente de Iberia, posteriormente viene mi compañero del sector hotelero,

pero no he podido oír la primera intervención dado que vengo de Canarias, que es donde vivo.

El sector de las agencias de viajes de este país es una parte muy importante dentro del sector turístico. Tan importante que a veces se olvida en ciertos foros que hasta el 85 por ciento de los turistas que llegan a España, de esos 53 millones que llegaron durante 2010, pasan por manos de agentes de viajes españolas, empresas netamente españolas, o de turoperadores europeos con sede en España, dando trabajo y produciendo riqueza en este país. Somos los que vamos a buscar a los turistas para que vengan, somos una parte muy importante, y como tal tenemos unas necesidades. Hemos venido sufriendo una serie de consecuencias durante el último año que, por conocidas, no voy a reiterarlas mucho, pero sí queremos desde la Federación Española de Agencias de Viajes que se tenga en cuenta al turismo como se tiene en cuenta a otros sectores productivos a la hora de sufrir determinado tipo de consecuencias. El presidente de Iberia hace un momento hablaba de las situaciones vividas por el cierre de los aeropuertos europeos con motivo del volcán islandés y asimismo de la situación del plante de los controladores aéreos, que llevó de alguna manera a nuestro sector a tener que hacerse cargo de unas pérdidas que no le correspondían.

Me sabe mal corregir al presidente de Iberia, pero los primeros que hacemos frente a cualquier incidencia de este tipo somos las agencias de viajes; los clientes van a las agencias de viajes y somos los que nos hacemos cargo. El año pasado todos los turistas que durante el cierre del espacio aéreo siguieron en España no tuvieron que pagar un solo céntimo porque se hicieron cargo las agencias de viaje, los turoperadores que los habían traído. Por tanto, queremos solicitar ante esta sensibilidad unas campañas; llevamos intentando que desde el Ministerio de Turismo se hagan unas campañas de apoyo a las agencias de viajes, dada la seguridad que obtienen los turistas a la hora de venir a través de una agencia de viajes. Asimismo queremos que a las agencias de viajes se les dé un trato como se da a otros sectores, en este caso en la exportación, a la hora de crear productos turísticos locales para exportar al exterior. En este momento cualquier agencia de este país, da lo mismo el tamaño y dónde esté situada, puede tener un producto, crear un producto en su entorno que puede poner a la venta en cualquier parte del mundo, pero para eso necesitamos una serie de recursos, por tanto, creemos que se nos debe considerar en estos casos como empresas exportadoras.

Queremos solicitar más recursos para la promoción exterior de nuestro país, pero no nos olvidemos nunca de lo importante que es la promoción interior porque es un hecho demostrado que seis de cada ocho turistas que visitan nuestro país son repetidores. Por tanto es importante, dentro de nuestros propios destinos, promocionar esos propios destinos.

Algo que se está olvidando por la sociedad española en los últimos tiempos, y en lo que hay que incidir de

alguna manera desde los representantes políticos o desde diferentes instituciones, es la importancia que tiene el turismo para nuestro país. Si bien es cierto que la media del PIB y la media del empleo a nivel nacional es un 10 por ciento, hay comunidades autónomas como Baleares, Canarias y la zona de la Costa del Sol donde llega hasta el 33 por ciento. La sensación que tienen nuestros turistas cuando se van es que han pasado de ser un bien necesario a convertirse en un mal necesario, y lo que tenemos que conseguir desde todas las instituciones es que la sociedad vea al turismo como lo que es, como lo que ha sido siempre, un bien necesario.

En esta misma línea solicitamos que se tenga en cuenta, como ya veníamos reclamando, un aumento en el turismo social, me refiero al turismo de la tercera edad, lo que se entiende por las campañas del Imserso; en este momento son un millón de plazas. Sería bueno para nuestro sector y para la sociedad, teniendo en cuenta que por cada euro que se invierte en el turismo social, en los viajes del Imserso, se recuperan 1,80 euros, además de los 8.000 puestos de trabajo que se crean por cada 100.000 plazas, sería bueno, insisto, que se mantuviese y se aumentase. Asimismo, incentivos a los establecimientos hoteleros —y aquí me adelanto a mi compañero de la Cehat, de los hoteleros—, porque a las agencias de viajes nos interesa que estén abiertos, que se abran fuera de lo que es la temporada clásica. Y un apoyo a implantar la Q de calidad dentro del sector de las agencias de viajes, dado que cada día es más necesario.

Como estamos en un foro donde están todos los partidos políticos y representaciones de todas las comunidades, voy a referirme a una reclamación que venimos haciendo constantemente, como hicimos el 28 de diciembre de 2009 aprovechando que entraba en vigor la trasposición de la Directiva Bolkestein, y es que resulta necesario para el sector del turismo que haya una unificación de criterios; esas 17 normativas turísticas que hay, una por cada comunidad, ya va siendo hora de que se pongan de acuerdo y se unifiquen, porque si no, sinceramente es muy difícil, nos aportan poco y hace muy difícil nuestro trabajo. Esta es una demanda que ya en su momento hicimos directamente al presidente del Gobierno en mayo de 2009, cuando tuvimos ocasión de compartir con otros compañeros del sector en Moncloa una jornada para aportar ideas sobre cómo mejorar este sector, que es la aplicación del IVA. En aquel momento yo creo que a alguien se le olvidó o alguien entendió mal, porque solicitamos una rebaja del IVA, que estaba en el 16 por ciento, y lo que hicieron fue subirlo al 18 por ciento. Debimos ser malos comunicadores porque no nos entendieron. Hay que tener en cuenta que países como Francia e Italia están en esa línea. Entendemos que la rebaja fiscal en el IVA en el sector turístico generaría de alguna manera más gasto y se podría recuperar esa falta de ingresos directamente impositivos con otro tipo de ingresos.

El presidente de Iberia hablaba sobre nuevos destinos y le quitaba importancia a un destino como es China. El

sector de las agencias somos los que traemos los turistas y creemos que es necesario que se agilice la emisión de visados. Reconocemos el esfuerzo que desde la anterior secretaría de Estado, hoy Secretaría General de Turismo, se ha hecho con el caso de Rusia para ampliar el número de visados de llegada a este país, pero es que necesitamos que sea todavía más ágil, e incluso en el caso turístico que desapareciesen. El año pasado nos visitaron con visado turístico 102.000 chinos, y nos consta que son visados turísticos porque a las agencias de viajes que se dedican a traer turistas chinos les exigen un depósito, un aval ya que en caso de que se pierda algún chino por nuestro territorio le cobran buscarlo. **(Risas.)** Sí, suena a risa pero es así; es lamentable en el siglo en que vivimos. El año pasado visitaron nuestro país 102.000 ciudadanos de esta nacionalidad. ¿Saben cuántos visados se hicieron en el consulado español? Se hicieron 42.000. Los otros no es que viniesen sin visado, sino que entraron vía Francia, vía Italia, vía Alemania; entraron con visados de otros países. Creo que es importante incidir en el tema de visados no solo con respecto a China sino también en países como India. No puede ser que un ciudadano indio tarde quince días en que le entreguen un visado. Es absolutamente inconcebible, porque estamos además hablando de unos mercados con turistas de calidad. A todos se nos llena la boca diciendo que hay que mejorar los ingresos, y cuando tenemos turismo de calidad, lo desperdiciamos.

Hay otros aspectos que nos afectan y que son colaterales con los compañeros de hostelería. Creo que la Ley de Costas española hay que modificarla, siempre dentro del turismo sostenible; evidentemente, no queremos destruir nuestras playas, pero sí poder utilizarlas. En cualquier país competitivo de nuestro mercado en este momento se puede celebrar cualquier tipo de acontecimiento, cualquier tipo de acto en la playa. En este país es imposible, impensable realizar este tipo de eventos. E insisto, estamos hablando de nuestros empresarios. Los agentes de viajes de nuestro país y estoy seguro de que también los hoteleros somos capaces de celebrar un evento y de que en diez minutos la playa quede como estaba. Estamos perdiendo ingresos por esa parte.

Ya entrando un poco más en la línea del sector de las agencias de viajes, necesitamos una mayor lucha contra el intrusismo. Decía antes que en este país, para ser empresario de una agencia de viajes, hay que reunir una serie de requisitos financieros, presentar una serie de avales en todas las instituciones, pero luego nos encontramos que estamos siendo constantemente atacados por diferentes empresas o pseudoempresas, unas a través de Internet, otras físicas, e incluso nos encontramos sorprendentemente con situaciones como es que en el Ministerio de Fomento, Renfe crea una página que se llama www.renfeviajes.com, que compite con el sector de las agencias de viajes tradicionales, y además, algo que nos parece lamentable, en su publicidad aparece el apoyo del Ministerio de Fomento. Sinceramente, yo

también quiero que aparezca el apoyo del Ministerio de Fomento en toda la publicidad de mis asociados.

Nos quejamos mucho en su momento e hicimos llegar tanto al Congreso de los Diputados como al Senado una carta en la que decíamos que vivíamos un momento de crisis y lo importante es diversificar la riqueza entre todos. No entendemos cómo en el siglo XXI, con los medios técnicos que hay hoy, se estén dando exclusivamente los viajes de los señores diputados y de los senadores, así como de otras instituciones —esto es extensible a cualquier Administración— exclusivamente a una serie de empresas. Entendemos que si el 70 por ciento de las empresas de viajes de este país son pequeñas y medianas y representan el 85 por ciento de los puestos de trabajo de calidad, también tendríamos derecho a hacerlo como se estaba haciendo hasta ese momento.

En cuanto a la morosidad hay que decir que el primer moroso del sector de las agencias de viajes son las administraciones públicas. Es lamentable. No nos queda más remedio que convivir con ello, pero es así.

En cuanto a las compañías aéreas, llevamos reclamando la creación de un fondo para la protección del pasajero ante las quiebras de las compañías. Recordemos que en los últimos años hemos tenido la vergüenza de pasar las quiebras de Air Madrid o Air Comet, donde al Estado español, del presupuesto de todos nosotros, aproximadamente le costó 9 millones de euros. Desde el sector de agencias de viajes venimos reclamando que se cree un fondo para garantizar este tipo de situaciones. ¿Cómo? Se hizo incluso una propuesta. El año pasado se emitieron 12 millones de billetes aéreos en España, fíjense ustedes lo que hubiese supuesto un 0,50 por ciento, 50 céntimos por cada billete para dedicarlo a ese fondo, pero las compañías aéreas se niegan.

Volvamos al Ministerio de Fomento. Pedimos el reconocimiento por parte de las agencias de viajes como interlocutores válidos al mismo nivel que las compañías aéreas, sobre todo en lo que concierne a aquellos billetes emitidos con descuento de certificado de residencia, algo que sufrimos los ciudadanos de las islas Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, ya que las agencias de viajes de estas comunidades tienen que soportar el peso de adelantar el descuento de residente en el caso de los gastos por emisión de billete.

Así como antes les daba un palito a las compañías aéreas, ahora también quiero apoyarlas por una circunstancia. La Federación Española de Agencias de Viajes venimos diciendo desde hace tres años —anteriormente lo dije también cuando era presidente de la Asociación de Agencias de Viajes de Fuerteventura, Gran Canaria y Lanzarote— que hay que intentar paralizar, interceder ante la Unión Europea para que la famosa tasa por emisiones de CO₂ no se imponga, porque a destinos como Baleares o Canarias les va a suponer un incremento de 60 euros al ciudadano de la Unión Europea que nos visite y por tanto nos va a hacer menos competitivos en lo que es la principal industria. No estamos hablando de un privilegio, estamos hablando de que la principal industria

de estas comunidades es el turismo, y el incremento de esta tasa puede penalizar con respecto a otros destinos.

Voy terminando porque prometí que iba a cumplir. Se acaba de aprobar el Plan litoral, el cual apoyamos; el mayor inversor lo traíamos para la remodelación de las zonas turísticas.

Se ha hablado mucho aquí de infraestructuras. Tenemos unos aeropuertos maravillosos, tenemos muchos kilómetros de AVE, pero yo arrimo el ascua a mi sardina, como hacía anteriormente el presidente de Iberia cuando hablaba de Andalucía; soy canario e isleño y por tanto hago más también reclamaciones de mis compañeros de las islas Baleares en cuanto a las situaciones que viven algunos aeropuertos de nuestras comunidades. Y pongo un ejemplo. Se están haciendo kilómetros de AVE —a los que vivimos y lo vemos desde la lejanía nos parece que cada vez que se inaugura una estación de tren, como hace quince días la de León, o algún metro de AVE es algo así como *¡Bienvenido Mister Marshall!*— que parece que se utiliza más como medidas propagandistas con otros fines que no son precisamente los de la creación o favorecer la conectividad; insisto, nos encontramos con situaciones trágicas para el desarrollo turístico y para los empresarios de este sector, así como para los ciudadanos, en el caso de Lanzarote. Toda la sociedad está reclamando, incluidos los partidos de Lanzarote, poder aumentar la longitud de la pista, porque sin esa posibilidad se encuentran con que los aviones no pueden llegar al cien por cien y hay destinos que no alcanzan. Es una necesidad; por el sector de agencias de viajes es importante en comparación con otras situaciones que no lo son tanto. Por último, reclamamos, teniendo en cuenta que los aeropuertos españoles son centros de producción estratégicos, y en algunas comunidades como venimos demostrando de absoluta necesidad, una regulación de huelga con todos aquellos colectivos que tengan que ver con estas infraestructuras.

Ahora sí finalizo. Sinceramente, espero no salir con esa sensación; yo llevo veinticinco años en el turismo y veinte dedicándome a la representación empresarial, y a veces creo sinceramente que al turismo se le rige desde el despotismo ilustrado porque a todos —me da lo mismo el partido, el representante político y el organismo que esté— se les llena la boca hablando del turismo, diciendo qué bueno es el turismo, pero no cuentan verdaderamente con él. Por eso agradezco que me hayan traído hoy aquí para poder expresarme.

Es necesario de verdad que tengamos un único ministerio de turismo. No es posible que haya otros países como Argentina, que acaban de ascender su Secretaría de Estado de Turismo a ministerio. Han convertido al señor Meyer en ministro, y aquí, en vez de seguir esa huella, lo que hemos hecho es lo contrario, hemos bajado la categoría, secretario general de Turismo.

Estoy a su disposición.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias por su intervención y por sus opiniones. Tiene la palabra por el Grupo Popular el señor Fajarnés.

El señor **FAJARNÉS RIBAS:** Quiero darle la bienvenida a la Comisión de Industria, Turismo y Comercio del Congreso al señor Rafael Gallego, presidente de la Federación Española de Agencias de Viajes. Seguiré con la tónica, presidente, de ser breve. Yo estoy muy contento de su discurso real, de una parte evidentemente del sector turístico, pero discurso real en esta Cámara, porque es verdad que mucha gente habla de turismo y lo único que hace es filosofar sobre él pero a veces sin tocar la realidad. Estoy muy contento además de que haya hablado de la Ley de Costas, que hay que reformar. Me satisface que usted haya hablado de 17 normativas, que suponen al final que esto sea, complicado; por tanto hace falta una ley armonizadora. Estoy contento de que haya hablado también usted de la importancia turística, de la real importancia turística de una industria vital para el país, sobre todo en momentos de crisis, de la principal industria del país, que es además la única de muchas zonas del país, especialmente de algunas islas. Yo también soy isleño, por tanto le hablo desde este punto de vista.

Ha hablado de promociones, de promoción de destinos. Yo le quiero hacer fundamentalmente tres preguntas. Me gustaría que nos dijese qué tres medidas ayudarían a desestacionalizar el turismo. La segunda sería qué actividades turísticas con potencial están por explotar en España, desde su punto de vista. Usted ha hablado de la morosidad de la Administración pública con respecto a las agencias de viajes; lamentable, por cierto, todo hay que decirlo, al igual que es lamentable que se haya rebajado el rango de la secretaría. En eso coincidido plenamente con usted; si ya no teníamos un ministerio, ahora ni siquiera una secretaría de Estado, sino simplemente hay un secretario general. Hablando de la morosidad; nos gustaría saber desde el Grupo Parlamentario Popular de qué salud gozan las agencias de viajes españolas.

Espero cumplir con los plazos, presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Por Convergència i Unió tiene la palabra la señora Riera.

La señora **RIERA I REÑÉ:** Muchísimas gracias por la intervención del presidente de las agencias de viajes en esta Comisión de Industria, Turismo y Comercio. Quiero realizar tres breves reflexiones. En primer lugar quisiera decir que compartimos gran parte de las consideraciones que ha hecho con relación al sector turístico y a su importancia. Compartimos su idea del relevante papel que juegan las agencias de viajes en el sector como instrumento también de competitividad. Aquí quisiera dar tres breves mensajes. El primero se refiere al reconocimiento del papel de las agencias de viajes, que nuestro grupo ha apoyado siempre. Recordemos también

la proposición que presentó en su momento nuestro grupo para reconducir algunos aspectos del régimen actual de IVA para las agencias de viajes, porque entendíamos que penalizaba la actividad de las agencias de viajes. Por tanto yo creo que aquí también se visualizó el apoyo y el reconocimiento al papel que ustedes tienen en la competitividad y en el crecimiento del sector. El segundo es que también debemos, entre todos, activar medidas que permitan remover las barreras que aún tiene, que padece el sector turístico. Entre las barreras que existen todavía usted ha hecho referencia a dos: la morosidad, porque impacta negativamente en el sector, y nuestro grupo ha sido uno de los impulsores de la nueva ley contra la morosidad, —no me extenderé más sobre ello—; y los visados y su problemática. Nuestro grupo también en distintas ocasiones en los dos, tres últimos años ha presentado aquí distintas propuestas para remover el obstáculo que supone el visado; es un freno no solo a la competitividad, sino a la movilidad internacional en el marco económico y comercial que tanto, tanto necesitamos. Por eso, compartimos la preocupación sobre estos dos aspectos, y nuestro grupo está apoyando y presentando iniciativas que permitan remover estos obstáculos. En el marco de la competitividad del sector, recientemente se presentó por nuestro grupo en la Comisión de Economía una proposición no de ley relacionada con la devolución del IVA en los viajes de negocios o participaciones en ferias. Solicitábamos la extensión de la reciprocidad, que es un requisito indispensable para la aplicación de dicha devolución, más allá de los seis países actuales que hoy cubren este aspecto. Por tanto, continuamos insistiendo también y presentando iniciativas concretas que permitan remover barreras a la competitividad del sector. Compartimos y estamos apoyando la importancia del papel de las agencias de viajes.

Agradecemos muchísimo su comparecencia. Desde nuestro grupo parlamentario entendemos que la diversidad y el valor diferencial de las distintas comunidades autónomas, así como el papel que tienen también en el marco de sus competencias en el sector que nos ocupa, es un activo para todos (para el sector, para la competitividad y para la economía).

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra para finalizar por el Grupo Socialista el señor González.

El señor **GONZÁLEZ RODRÍGUEZ:** En primer lugar quiero agradecer su presencia en esta Comisión al presidente de la Federación Española de Agencias de Viajes en nombre de mi grupo parlamentario, el Grupo Socialista. Yo quería comenzar mi intervención haciendo referencia a una entrevista que ha aparecido en un periódico canario en los últimos días, en la cual usted comentaba algo que yo creo que es muy interesante y muy llamativo. Usted ha dicho que Internet, las agencias de viajes *on-line* han pasado de ser una amenaza para su sector, como se vaticinaba en los inicios, a ser a día de

hoy un aliado. Efectivamente, yo creo que las nuevas experiencias de los usuarios a la hora de viajar y de planificar sus vacaciones se han transformado ya en un hecho consolidado, por eso me gustaría que nos explicase usted un poco más ampliamente cuál ha sido el impacto de las agencias de viajes *on-line* en su sector. Como usted sabe, y yo creo que es un hecho innegable, el Gobierno socialista ha sido especialmente sensible en los últimos tiempos con el sector turístico. Hay una serie de medidas que se han tomado por parte del ministerio que son muy importantes, por ejemplo la bajada de las tasas aeroportuarias, las ayudas económicas al sector, los planes para rehabilitar destinos maduros, el incremento de la promoción exterior, instrumentos de apoyo al sector privado, como pueden ser los planes Renove o FuturE, etcétera. Ha sido una serie de medidas que permiten vislumbrar un horizonte más positivo para el sector turístico español. Por cierto, hacía usted alusión a la organización administrativa y política del sector. Es precisamente bajo el mandato de la actual Secretaría General de Turismo cuando se han producido las mejores cifras en la llegada de visitantes a nuestro país. Por tanto, es indudable que esto ha tenido un impacto positivo, o por lo menos esta nueva organización ha servido para mejorar estos números. Así y todo, me gustaría que usted nos ampliara un poco más la información sobre las perspectivas que desde su sector hay a largo plazo, porque nos encontramos actualmente en una situación obviamente coyuntural, en la que se han producido acontecimientos políticos en países turísticos del norte de África, y ha mejorado la economía en países emisores de turistas hacia España. Desde su punto de vista, ¿cree usted que efectivamente estamos ante una situación coyuntural, o es posible pensar cara al futuro que se va a prolongar?

Por último, señor Gallego, en mi condición de diputado canario y también, como los demás intervinientes, con residencia en una isla, en concreto en Lanzarote, yo quisiera conocer su opinión sobre dos cuestiones que entiendo que son absolutamente vitales para el sector turístico canario. En primer lugar, me gustaría saber qué opina del apoyo institucional que desde el Gobierno de Canarias y desde determinados cabildos insulares se está prestando a determinadas compañías aéreas de bajo coste que están volando hacia Canarias en estos momentos, y si cree que este segmento puede aportar beneficios tangibles. También me gustaría conocer cuál es su opinión sobre planes de rehabilitación de destinos turísticos maduros, que se están llevando a cabo en zonas turísticas muy importantes de Canarias, como pueden ser el sur de la isla de Gran Canaria, el Puerto de la Cruz en Tenerife o Puerto del Carmen en Lanzarote, y que sin duda van a servir para impulsar muchísimo la llegada de nuevos turistas a las islas Canarias.

Muchas gracias otra vez al señor Gallego por su comparecencia, y espero que su respuesta sirva para aclarar todas estas dudas que le hemos planteado.

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

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE AGENCIAS DE VIAJES, FEAAV** (Gallego Nadal): Yo voy a intentar ser igual de breve en las respuestas, pero clarificador. El señor Fajárnés hablaba de promoción. Evidentemente, en este momento en nuestros mercados naturales es donde más hay que seguir incidiendo, que son en Europa los casos de Alemania, Inglaterra y sobre todo las nuevas repúblicas exsoviéticas, que son economías que se están recuperando, que están sufriendo probablemente menos embates que el resto, y además son mercados, son sociedades que vienen de una situación... Están creándose clases sociales, la clase social media que es la que viaja; yo siempre digo que hay que ir detrás de donde va la industria. Si se nos va una fábrica de automóviles a Rumania es una desgracia; evidentemente es una desgracia para nuestro país, pero es una oportunidad para el sector turístico porque allí se va a generar una nueva clase social, se va a generar riqueza. Para la Península los mercados asiáticos son fundamentales. Olvidémonos de los mercados de sol y playa tradicional como son Canarias, Baleares y Costa del Sol, porque los asiáticos no van a venir a tomar el sol ya que su cultura no les permite estar morenos. Es cierto que tiene que ver con las nuevas actividades. Tenemos mucho que ofrecer a estos países, que son los de mayor crecimiento en este momento. China creció un 22 por ciento con respecto al año 2009; durante 2010 la media nacional española fue un 1,4 por ciento. China creció un 8,5 por ciento, la India un 8,5 por ciento; salieron aproximadamente 12 millones de indios hacia Europa durante 2010 y se espera que en 2020 lleguen a 50 millones; o sea, hay un mercado. Durante 2010 se llevaron a cabo en todo el mundo 935 millones de viajes; repito, 935 millones de viajes. España cogió 53, o sea tenemos potencial para crecer, el 6,5 por ciento, de los cuales más de la mitad fueron en Europa.

¿Qué tenemos que ofrecer? Evidentemente, a veces me tachan de excesivo optimismo cuando digo que España en sol y playa no tiene competencia, pero no nos podemos dormir; competencia de República Dominicana, que tiene 2.800.000, 3 millones, o Cuba, no hay... Como español y como empresario con quien quiero competir es con Francia, que tiene 60 millones de turistas y escasamente el 20 por ciento va a la playa, porque el resto va a ver el país. Nosotros tenemos en este momento algo que ofrecer, y por ahí hay que ir. Lo que está haciendo la Secretaría General —me cuesta decir secretaria general— de Turismo es potenciar todo lo que es gastronomía, todo lo que es cultura, todo lo que es el interior del país en este momento; ahí es donde tenemos que atacar. Como antes decía, fíjense si es importante el turismo para el resto de la industria que recientemente —aparecía en Canarias ayer mismo— aparecía publicado que había aumentado la venta de coches nuevos durante el mes pasado en 652 unidades. ¿Saben con qué

tiene que ver? Con la mayor llegada de turistas, mayor demanda por parte del *rent a car*.

Respecto a la morosidad de la Administración, la administración balear le debe a las agencias de viajes de Baleares 2 millones de euros. Acaba de salir publicado.

Señora Riera, tiene usted razón en que probablemente en este momento la comunidad catalana es sensible con el sector y con las agencias de viajes; de hecho, la directora general recién nombrada, la nueva directora general, doña Marian Muro, ha sido compañera del sector de las agencias de viajes catalanas. Tiene usted razón en el apoyo al IVA, tiene usted razón en que cuando nos hemos dirigido a CiU para solicitar determinado tipo de apoyos lo hemos recibido. A lo mejor fui un poco injusto al principio en la exposición, pero el apasionamiento por mi sector me lleva a veces... Perdona la injusticia. Tiene usted razón en que cuando hemos necesitado apoyo o ayuda de los compañeros de la Comunidad Autónoma de Cataluña para defender cualquiera de nuestras demandas han estado con nosotros.

En cuanto a la morosidad, sinceramente ese es uno de los grandes problemas del sector de las agencias de viajes, que tiene que ver, se me había olvidado, con la salud; este es un cadáver que goza de buena salud, el sector de las agencias de viajes. El gran problema que tenemos no es la financiación. Nosotros no queremos financiación, nosotros no queremos que nos den dinero, nosotros queremos que nos faciliten créditos, pero en este momento la banca nos está. Somos un sector que vive mucho de avales, que necesita avales para las compañías aéreas; parecen ONG cuando hablan, pero a nosotros nos exigen avales. Nosotros somos los que hemos devuelto el dinero a los clientes —es una pena—, cuando la nube de cenizas. Decía antes que, cuando la huelga de controladores, al día siguiente nosotros fuimos los que devolvimos el dinero a los clientes que no han viajado, pero hemos tardado 45 días en que nos lo devolviesen las compañías aéreas. Ha habido agencias, mayoristas sobre todo, grandes turoperadores de este país que han tenido verdaderos problemas de financiación porque han tenido que devolver un dinero que ya lo habían pagado a las compañías aéreas. Perdonen por mi apasionamiento.

Respecto al comentario de mi paisano de Lanzarote, el señor González, del Grupo Parlamentario Socialista acerca de Internet, en 1998, cuando comienza en el sector turístico, según mis compañeros de Iberia, había en este país 4.500 puntos de venta. En ese momento los gurús del sector decían que en cinco años, o sea en 2003, íbamos a quedar el 30 por ciento porque el resto lo iban a vender directamente las compañías aéreas, por ejemplo. En 2003 no solo no quedamos el 30 por ciento sino que teníamos 8.500 puntos de venta, y tuvieron que reconocer que éramos insustituibles. Este es un sector camaleónico, hemos vivido todas las crisis y hemos sobrevivido a ellas. Hemos tenido muertos y heridos por el camino, no ha sido todo un camino de rosas, pero somos

indispensables, sobre todo cara a la sociedad, porque somos los que servimos de catalizadores de la competencia. Si hubiese solo un portal o hubiese tres compañías aéreas, que es el camino por el que van juntándose con estos grandes grupos, rendirían beneficios al consejo de administración o a los asociacionistas más que a la sociedad. Las agencias de viajes servimos de catalizadores.

En cuanto a las *low cost*, son una gran locura. Lo venimos denunciando; particularmente, insisto, en mi anterior etapa en Canarias denunciábamos que dar dinero a las *low cost* es pan para hoy y hambre para mañana. Ya en estos momentos hay destinos que se están viendo absolutamente deteriorados por el tipo de turistas que está llevando. Es más, en comunidades autónomas como la que conozco, la nuestra, Canarias, podemos hablar de Puerto del Carmen, de Puerto Rico, zonas que usted conocerá perfectamente, hay una gran masa de complejos que se está saliendo del mercado, porque no han renovado y están siendo alquilados fuera de una manera alegal; se están nutriendo de este tipo de turismo con el apoyo económico de las instituciones en función de determinado tipo de campañas, porque no se pueden subvencionar directamente, aunque parece que ya en la Unión Europea se está estudiando la posibilidad de que se puedan subvencionar directamente.

Probablemente el último secretario, ahora secretario general, señor Mesquida, haya sido el responsable público, con el que hemos coincidido en casi todos los foros en donde se hablaba de turismo, que nos ha escuchado, ha seguido los consejos del sector, y los ha puesto en práctica. Han sido muy importantes los consorcios turísticos. La desgracia que hay con algunos consorcios turísticos es que tengan que ser cuatro administraciones las que estén al cargo. Hay ayuntamientos en este país, como el de San Bartolomé de Tirajana, que no están capacitados para llevar adelante esos proyectos y los está entorpeciendo. Hablo del que conozco directamente; evidentemente el de Tías, en el Puerto del Carmen; sé que está haciendo una inversión importante en Puerto de la Cruz; hablo del que conozco. Tenemos el segundo gerente en cuestión de tres años. Esto no se puede permitir, porque el esfuerzo es importante por parte de todas las fuerzas políticas y de todos los empresarios del sector, y luego nos encontramos con determinado tipo de situaciones que lo frenan. A lo mejor no tendría que estar en manos políticas, en manos de organismos políticos, sino en manos en que tengan mayor peso las asociaciones empresariales, que viven el día a día.

No sé si me queda algo. Creo que he contestado a todos. Espero haber vuelto a ser breve y claro. Se lo puedo decir más alto, pero ya sinceramente más claro no lo puedo decir.

El señor **PRESIDENTE**: Suspendemos dos minutos para pasar al próximo compareciente.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE HOTELES Y ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS, CEHAT (MOLAS MARCELLÉS). (Número de expediente 219/000766.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar con la sesión de la Comisión. Tenemos con nosotros a don Joan Molas Marcellés, a quien le damos la bienvenida, que es presidente de la Confederación Española de Hoteles y Alojamientos Turísticos. Como ha estado presente en la anterior sesión ya sabe cuál es el mecanismo, así que, sin más, tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE HOTELES Y ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS, CEHAT** (Molas Marcellés): Gracias a todos ustedes por atenderme.

Está prácticamente dicho casi todo por los anteriores comparecientes (don Abel Matutes, el presidente de Iberia y Rafael Gallego), con lo cual solo me queda añadir dos cosas. En primer lugar deseo agradecerles que atiendan al sector turístico en términos generales y al hotelero en particular para exponerles nuestra situación y mencionar aquellos temas en los que entendemos que precisamos su ayuda. En segundo lugar, este agradecimiento también es un poco recordatorio de que este —se ha dicho una y mil veces— es el sector más importante de la economía española, aunque en ocasiones la sociedad civil en términos generales y la sociedad política en particular no creo que lo tengan claro; digo en general, porque algunos políticos o partidos lo tienen más claro que otros.

Nosotros, en términos generales, somos un sector que hemos sufrido una crisis, como todos, de la que no somos culpables absolutamente nada, nada; y hemos sufrido una crisis importante desde octubre de 2008 hasta bien entrado o casi el final de 2010. No es que hayamos salido de la misma, ni mucho menos; vamos a tardar mucho sobre todo en lo que hace referencia a la cuenta de resultados. Lo cierto es que vemos con unas perspectivas diferentes el año 2011, fundamentalmente motivado por dos razones: la primera, porque el sector ha hecho sus deberes y ha sabido reestructurar sus costes operativos y, la segunda, porque en términos generales los grandes mercados que vienen hacia España, es decir el mercado europeo (Alemania, Reino Unido, Francia, Bélgica, países nórdicos, etcétera), están saliendo de la crisis. Esta ya no es una crisis global; esta es una crisis local, y sobre todo es una crisis española, amén de otros países que en este caso son poco importantes desde el punto de vista turístico para España. Ello significa que en 2011 tenemos unas previsiones de mejora en cuanto a ocupaciones y a llegada de turistas, como lo dicen los índices de compra que se están efectuando en los diferentes países europeos hacia España, pero tenemos una grave crisis de consumo interno.

Dicho esto, señores, nosotros entendemos que el sector precisa de una absoluta definición estratégica —se ha dicho una y mil veces, insisto— como sector prioritario en la economía española, y ahí juega un pacto de Estado y un pacto de todos los partidos políticos. Estamos viviendo, y antes lo hablaba Rafael Gallego, que todavía se priorizan determinados, digamos, soportes políticos en clave de presupuestos, en lugar de ser en clave estratégica de turismo. Esto es así, y nos duele; realmente hemos oído, en la anterior intervención de un diputado, creo que del Grupo Socialista, que se hablaba de las medidas que el Gobierno había adoptado acerca del sector turístico. Bueno, nosotros estamos absolutamente no diría descontentos, pero somos críticos con estas medidas. Sepan ustedes que el Plan Renove, al que ha aludido el diputado, fue promovido a instancias del sector privado, y concretamente a instancias en parte, gracias al empuje y a la presión que desde la Confederación Española de Hoteles efectuamos. Sepan que el ICO para pequeñas y medianas empresas ha sido un auténtico fracaso, un auténtico fracaso. El ICO no ha funcionado para el sector hotelero. Y sepan también que en estos momentos a las que llaman compañías de locos, que yo prefiero llamarlas compañías de precio competitivo, las ensalzábamos hace siete, ocho o diez años como la panacea, y ahora las estamos absolutamente demonizando como si fueran los grandes males del turismo en algunos destinos. Ni antes eran los salvadores de la patria, ni ahora tampoco son las culpables de la situación.

Como sé que el tiempo está ajustado, yo les voy a hablar de los temas que el sector turístico, y hotelero en particular, requiere como medidas urgentes y acuerdo de todos los grupos políticos; sean del color que sean, venga el Gobierno que venga, que tengan clarísimo que hay temas que son absolutamente prioritarios. En temas de financiación, y para ser muy concretos, insisto, decepción absoluta del sector en la línea ICO-directo y nula implantación de apoyo de financiación pública. Debería incorporarse con urgencia para concretar un objetivo: inclusión del turismo como sector prioritario en financiación, nuevas vías financieras para la ayuda a la financiación también del sector aéreo como sector estratégico en los destinos insulares, siempre enmarcado dentro de la política de conectividad global del Estado y de las comunidades autónomas. Concreción de fondos para la regeneración de destinos turísticos obsoletos. Venimos hablando del Plan de Turismo 2020 y todavía no tenemos claro cómo enfocar, insisto, la regeneración de estos destinos turísticos. Asignación directa de recursos al sector turístico en los Presupuestos Generales del Estado. Disminución, insisto, del impuesto sobre sociedades, no tributación de beneficios, no distribución y deducción por inversión de activos hoteleros. Si queremos relanzar uno de los pocos sectores económicos que pueden sacar a este país de la situación de 5 millones de parados, el único que puede hacerlo, o de los pocos que pueden hacerlo, es nuestro sector. Díganme si no a ver si hay

otros sectores que pueden animar a activar, no tan solo la recuperación de muchísimos puestos de trabajo, como es el sector turístico. Para ello hay que incentivar al sector. ¿Cómo? Disminución del impuesto sobre sociedades, entre otras muchas cosas. Diferimiento por reinversión en modernización de hoteles del impuesto sobre sociedades. Esta podría ser una nueva ley que podría aplicarse inmediatamente. Más temas: frenar las iniciativas dirigidas a introducir tasas o impuestos que repercuten sobre costes en actividades turísticas. La caída de la rentabilidad del sector hotelero en los últimos dos, tres años ha sido suficientemente costosa para el sector privado como para que concretemos cómo mejorar el mismo. Hay que desarrollar una reforma fiscal simplificando los impuestos con eliminación de conceptos para su mayor eficiencia en la aplicación. ¿Y por qué no reducir los tramos de IRPF o un IVA reducido para el sector turístico, como sector, insisto, motor de la economía? Además, lo han hecho en Francia, la restauración del 18 al 5 por ciento, reactivación de la economía en la restauración y en la hostelería del 42 por ciento. Un ejemplo clarísimo de un país eminentemente turístico, como es Francia.

Les podría hablar de factores también y de problemas e, insisto, tendría que alargarme y tener quizá más de quince minutos, pero problemas que tenemos: temas de propiedad intelectual que ustedes conocen muy bien y que afectan muchísimo al sector hotelero; replanteamiento general de todos los convenios con las entidades y toma de posición activa para intentar modificar de una vez por todas la abusiva Ley de Propiedad Intelectual. Lo venimos hablando desde hace siete, ocho años, y algún día va a estallar. Hay que definir la forma de fijación de precios de entidades de gestión, que es un auténtico abuso lo que están cometiendo. Objetivos a medio plazo: definir los derechos, régimen jurídico de gestión colectiva, ámbito de aplicación, plantear la necesidad de la creación de un órgano neutro de arbitraje de discrepancias, fomentar la creación de ventanillas únicas, etcétera. No es un tema concreto de hoy, pero estamos hartos y cansados del abuso que las entidades de propiedad intelectual están cometiendo con el sector hotelero.

Un tema absolutamente de Estado, de todos ustedes, póngase de acuerdo, por favor: una ley de huelga, determinación de las infraestructuras turísticas de servicios esenciales para la comunidad. Nos hemos jugado hace veinte días el dar con la Semana Santa en las narices de todos los clientes. Parece que nos hemos olvidado. Una ley de huelga que afecte a control absoluto como servicios esenciales en aeropuertos, en trenes, en autopistas, en estaciones de servicio. No se puede jugar con la primera industria turística de España. Un colectivo de 8.000 ó 9.000 personas, no sé cuántos son los que han planteado la última huelga, podían afectar a millones y millones de desplazamientos en Semana Santa, y en fechas posteriores que habían anunciado, y no ocurría

nada, han pasado veinte días y nos hemos olvidado. No nos olvidemos y promovamos esta ley de huelga.

En temas de nuevo modelo de gestión aeroportuaria, tan importante, tenemos que tomar decisiones absolutamente prioritarias. Lo ha dicho antes el presidente de Iberia, aunque ha entrado por la tangente porque no es su responsabilidad. Ampliación de la exención de tasas aeroportuarias a los destinos europeos, sin excepción, y gestión por uso de aeropuertos y sus tasas, invierno, verano, y día y noche. Les podría sacar miles de ejemplos, pero les voy a citar solo uno: hablamos del turismo ruso. A España llegan 600.000 rusos, a Turquía, 3 millones. Pero, ¿saben por qué sólo llegan 600.000 rusos? Entre otras muchas cosas porque hemos tenido también los problemas de los visados, etcétera, que luego, si quieren, también les daré un detalle de que se ha dicho que se ha arreglado. Naturalmente se ha arreglado. Pero es que hace dos años y tres, tienen que saber ustedes que con fondos privados tuvimos que subvencionar a becarios en la embajada española en Moscú para poder tener personal. Póngalo, por favor. Sepan ustedes que los fondos privados, es decir, privados de las asociaciones, pagamos a becarios para que hubiese personal en la embajada española para gestionar visados. Esto hace solo tres años. Dicho esto, el mercado ruso: el comparativo de que un avión ruso aterrice en Barcelona o en Reus es de 1.200 euros/avión. Por una programación de veinte semanas a 3 aviones semanales, si pudiese este turoperador ruso aterrizar en Reus en lugar de en Barcelona, se ahorraría, además del *transfer* El Prat-Salou, que es un *transfer* importante de una hora y media de autocar, se ahorraría 1.200 euros por avión, que significa aproximadamente, con 20 semanas de temporada o 25 y tres o cuatro frecuencias semanales, 800.000 o 900.000 euros. Por eso vienen menos rusos, entre otras cosas. He citado el ejemplo Barcelona-Reus. Es que se les obliga a aterrizar en Barcelona, en lugar de ir a Reus. ¿Por qué? Porque no funciona el aeropuerto por la noche, porque marcan los horarios que quieren. ¿Por qué? Porque AENA no tiene mentalidad turística. AENA no tiene mentalidad turística, y estamos en un país turístico, señores. Y les he puesto este ejemplo, pero les podría poner muchos más. De todas formas, pueden ustedes convocar un día al presidente de AENA y que les dé el comparativo de tarifas.

Les podría hablar de temas de renovación, de medio ambiente, de gestión del litoral. Ahora estamos negociando con la secretaría de Estado, dentro del Consejo Español de Turismo, una nueva ley de turismo del litoral, con la creación de un plan para mejorar el aprovechamiento turístico, etcétera. Les podría hablar del turismo social, que saben que hemos iniciado ahora una prueba con el turismo senior con 80.000 plazas. Ha hablado antes Rafael Gallego del tema del Imserso. Bueno, en el tema del Imserso se hizo una prueba el año pasado. Teníamos un millón de plazas, se ampliaron 200.000 plazas en el PlanE, se cubrieron absolutamente todas; se redujeron este año, han quedado 300.000 clientes en lista

de espera. Si hemos demostrado por activa y por pasiva que, como decía antes Rafael Gallego, por cada euro que aporta el Estado, recupera 1,83 —que no son 1,83, son 1,58 ó 1,60 euros, por cada euro que aporta—, oiga, ¡pero si es un negocio! Si para el Estado es un negocio: menos personal en el paro, menos pagas de prestaciones sociales, más impuestos que recaudan de los hoteles que están abiertos, en un turismo social que, además de desestacionalizar la temporada, ayuda a muchísima gente a ir de vacaciones en invierno, a muchísima gente, no solo de una clase social determinada, como era el viejo, digamos, programa del Inersero de hace 20 o 25 años; no, no se lo crean, hoy día hay un turismo social que abarca toda la gama social de los españoles. Pues apoyemos un programa como el del Inersero, que es un negocio para el Estado. Se lo hemos explicado al Ministerio de Sanidad y a la Dirección General de Política Social y del Inersero.

En fin, hablaríamos de accesibilidad, de seguridad, de formación, etcétera. Si quieren ustedes, pueden preguntarme aquello que precisen. Tengo aquí una cantidad de puntos que necesitaría probablemente más de un cuarto de hora, porque es muy difícil. Solo les solicito, ya que están ustedes representando a todos los partidos políticos españoles, que de una vez por todas hagamos un pacto político en que el turismo sea prioridad estratégica de Estado, que no se politice y que, por favor, nos pongamos de acuerdo, que nos escuchen al sector privado —les agradezco que hoy nos escuchen en sesión parlamentaria—, que nos escuchen, porque es de los pocos —insisto— que podemos sacar una vez más este país adelante.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Fajarnés por el Grupo Popular tiene la palabra.

El señor **FAJARNÉS RIBAS**: Quisiera darle la bienvenida al señor Molas Marcelles, presidente de la Confederación Española de Hoteles y Alojamiento Turísticos. Bienvenido a esta Comisión y muchas gracias por la claridad de su exposición, breve, pero muy clara, de cuál es la situación desde el punto de vista de la Confederación Española de Hoteles.

El presidente ha hablado de pacto de Estado, un pacto de Estado que ya se pedía en la anterior legislatura, por cierto, por este portavoz que está hablando, y que fue ignorado, por cierto, por el Gobierno de España, por el Gobierno socialista. Un pacto de Estado que nosotros también pensamos que es necesario, que también lo ha reiterado el señor Matutes en la primera intervención. Creemos que es fundamental. El tema turístico no es importante, es vital para este país y para algunas zonas del país; por ejemplo, de donde soy yo, pues vivimos exclusivamente del turismo, en la isla de Ibiza.

Por otro lado, ha hablado de una serie de propuestas que hace la Confederación Española de Hoteles, propuestas, por cierto, que me recuerdan ya a la anterior legislatura. Quiere decir que las cosas muy bien no han

ido, porque si después de siete años se vuelven a recalcar y a exponer en esta Comisión, quiere decir que no se han cumplido. También quiero decir en este punto que en muchas de las propuestas de la confederación nosotros estamos totalmente de acuerdo con lo que se ha planteado: rebaja del IVA turístico; superreducido; la rebaja como mínimo del 50 por ciento de las tasas aeroportuarias y portuarias. Todo esto fue expuesto por una proposición no de ley, lo quiero recordar, del Grupo Popular no hace muchos meses, por cierto, que fue rechazada en el Pleno de la Cámara, rechazada. Por tanto, más que nunca hace falta un pacto de Estado en materia turística.

Ha hablado el señor presidente de la confederación del fracaso del ICO. También estoy totalmente de acuerdo desde el Grupo Parlamentario Popular. Y nos gustaría hacerle la siguiente pregunta, que va relacionada: ¿cómo explicaría que, a pesar de haberse invertido miles de millones en la renovación y modernización de la oferta turística de alojamiento, el Plan Renove, hayamos perdido dos puestos en competitividad? Hemos pasado del sexto al octavo. ¿Qué medidas cree que se deberían adoptar? Evidentemente, sabemos la respuesta, pero me gustaría que lo dijese: ¿llegaron estas ayudas a las pequeñas y medianas empresas turísticas? ¿Cree el señor Molas que hace falta un nuevo Plan Renove?

El señor **PRESIDENTE**: Señora Riera, por el Grupo de Convergència i Unió tiene la palabra.

La señora **RIERA I RENÉ**: También seré muy breve. Gracias al presidente Molas por su comparecencia ante esta Comisión. Yo creo que el hecho de que estemos sentados los diferentes grupos políticos en esta Comisión reflexionando y recibiendo información por parte de todos los agentes implicados en el sector sobre el sector turístico, muestra nuestra ocupación y preocupación por el mismo. Es innegable que el sector turístico es clave del motor económico y de salida de la crisis, tanto en términos de crecimiento como de ocupación. Pero también es innegable que estamos obligados por estas mismas razones, por la importancia que tiene el sector turístico en la aportación en términos de reactivación, de crecimiento, de ocupación, y por la misma globalización y la incorporación de nuevos agentes y de nuevos mercados, que nos obligan a competir de manera distinta, el sector está obligado a hacer una serie de cambios: cambios hacia una más y mejor competitividad, hacia una más y mejor calidad y hacia una más y mejor diversificación. Y todo ello, repito, en un entorno cada vez más global y cada vez más competitivo. Y esto nos obliga, por nuestra parte, a apoyar a todas las empresas del sector y a establecer una serie de mecanismos y medidas de apoyo, sobre todo en un entorno económico y financiero muy difícil y marcado fundamentalmente por la falta de liquidez y por las dificultades o la restricción al crédito, las dificultades de acceso al crédito por parte de muchas empresas, pymes, que forman una gran parte del

tejido productivo del sector turístico. Y aquí la falta de liquidez y las dificultades de acceso al crédito son las que han marcado, no solo el crecimiento, sino la viabilidad de una parte del sector. Por tanto, nos vemos obligados a apoyar medidas e instrumentos de financiación. En este sentido es en el que desde nuestro grupo parlamentario hemos apoyado y hemos hecho nuestras propuestas. Propuestas desde el ámbito económico y financiero, sobre todo, orientadas a estimular la modernización del sector mediante nuevos incentivos temporales a la reinversión, propuestas de eficiencia de las líneas ICO, que entendemos que no han sido eficientes, y propuestas también de estudiar medidas de apoyo financiero dirigidas a la modernización, a la calidad y a la diversificación del sector.

También hemos apoyado estudiar, conscientes de la coyuntura económica y financiera, que quizás nos obliga a aplazar determinadas medidas que entendemos que serían positivas para el sector, estudiar la aplicación de una fiscalidad más favorable para el sector, a la que usted ha hecho referencia. En este contexto, me referiré fundamentalmente a dos temas sobre los que pido su opinión. En primer lugar, nos gustaría conocer también, no solo su opinión, que nos la ha expresado, sino sus propuestas sobre las medidas de financiación para las pymes hoteleras, que son las que más dificultades han tenido, las que más están sufriendo la crisis y las que son eje también del crecimiento del sector. Asimismo, dada la importancia de las infraestructuras como factor clave de la competitividad del sector, quisiéramos, presidente, conocer su opinión sobre el nuevo modelo de gestión aeroportuaria, porque entendemos que es un eje clave también en términos de competitividad.

Termino aquí, señor presidente; muchísimas gracias al señor Molas por su comparecencia. Compartimos las consideraciones sobre el sector que ha hecho, y yo creo que compartimos también la apuesta de todos por mejorar un sector estratégico y clave en nuestro crecimiento y competitividad.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista tiene la palabra la señora Meritxell Cabezón.

La señora **CABEZÓN ARBAT**: Ante todo, señor Molas, quiero darle la bienvenida a esta Comisión. Me gustaría hacer una pequeña reflexión a los grupos políticos sobre la importancia que tiene el sector del turismo, y es que las comparecencias que estamos llevando a cabo esta mañana han sido todas a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, secundadas por todos los grupos políticos que estamos sentados en esta Cámara en este momento. Por lo tanto, el interés en escucharles y en aplicar lo que están diciendo, creo que es patente en el espíritu y en la forma de estas comisiones.

Realmente me ha dejado bastante sorprendida toda la intervención del señor Molas, en un sentido que yo no creía que fuera por estos derroteros. Más que nada cuando cogemos los datos, principalmente en pernoctaciones

hoteleras, por ejemplo, que somos el primer país de la Unión Europea con unos números, unas ratios y unas diferencias entre españoles y extranjeros que no distan tanto entre sí. O sea, estamos hablando de un gasto de extranjeros de 154 millones de pernoctaciones, frente a unos 113 millones de pernoctaciones en españoles; siendo un destino turístico, y primándose también el destino desde fuera, pues creemos que no había para estos datos. También estoy sorprendida, porque no sé si le he entendido bien, usted ha comentado que es crítico con el Plan Renove que ustedes propusieron al ministerio y que se ha ejecutado como ustedes habían dicho. O sea, tenemos los datos, que son: en dos años, 1.900 millones de euros para financiar 6.830 proyectos. Entonces, ¿dónde están? Estamos bastante sorprendidos por esto.

En cuanto al IVA, que es el IVA turístico, es que no sé bien cómo enfocar la idea que le quiero decir para que suene políticamente correcto. Tenemos datos de que una bajada de los tipos impositivos del IVA no siempre repercute directamente en el consumidor final, sino que lo único que hace es una rebaja del margen de beneficios del contribuyente directo, tal y como ha pasado en Francia. Tenemos los números del Tribunal de Cuentas francés que, como bien ha dicho el compareciente, se bajó el IVA y ahora dicho tribunal, está diciendo al Estado que vuelvan a mantener el tipo impositivo al que estaba porque no ha supuesto ninguna mejora, no se ha incrementado el número de pernoctaciones y tampoco ha habido unos beneficios asociados, sino al contrario, lo que ha creado ha sido una disminución de la recaudación sin ningún tipo de beneficio asociado. En cuanto a la disminución del impuesto sobre sociedades, es que llevamos cuatro ejercicios fiscales que no hacemos otra cosa que bajar el tipo impositivo del impuesto sobre sociedades. No sé si se refería para las pymes o para las grandes empresas, pero para la pyme ya bajamos del 30 al 20 por ciento, o sea, fue primero una bajada del 30 al 25 por ciento y del 25 al 20 por ciento con la condición de que se crearan puestos de trabajo. Soy asesora fiscal, hemos implantado alguna al 20 por ciento, y puestos de trabajo pocos se han creado. Entonces, yo desde mi punto de vista profesional, y no ya político, el tema de menos impuestos, mayor beneficio al sector, mayor creación de puestos de trabajos, no es una correlación que vaya directa, ni una condición sine qua non para nada.

Yo le quería preguntar sobre todos los distintos planes que ha llevado el Gobierno adelante, como el Plan de Márquetin estratégico, los convenios de colaboración Estado-comunidades autónomas, el Plan litoral, el Plan turismo senior. Pero creo que me va a decir que todo mal y que no están implantados, pero los números están aquí. Yo sé que en política la rapidez es un grado, pero es que estamos hablando de planes que ya están implantados en este momento y en sitios bastante potentes turística-mente hablando. También le quería preguntar por la implantación del Plan China 2020, la repercusión que podía tener dentro de la Agenda Barcelona 2020, porque

va directamente correlacionado, el hecho de crear focos económico-sociales distintos, la creación de nuevos hoteles en destinos turísticos incipientes, juntamente con el turismo chino, que es un turismo también de negocios y que estamos en bandera en el turismo de negocios, con 4 millones de visitantes. Precisamente, una de las ciudades que se está beneficiando es Barcelona, con la Feria de Barcelona, que hemos sido los únicos que no hemos eliminado oferta económica turística de negocios por el hecho de la crisis económica, sino que hemos implementado con la Feria de Congresos de Montjuic.

Simplemente quería decirle que desde el Grupo Parlamentario Socialista, desde el Gobierno somos conscientes de la importancia que tiene el sector turístico, y como somos conscientes de esta importancia estamos llevando a cabo todos los planes que creemos que tenemos que llevar a cabo precisamente para que continúe siendo una de las principales industrias del país, y principalmente para que se mantengan los ratios de empleo que se están manteniendo, porque estamos hablando de que hay un paro del 20 por ciento, por desgracia, y en turismo estamos en un 14 por ciento. O sea, que las cosas no las estamos haciendo tan mal. No voy a añadir nada más por la hora a la que estamos llegando, y quedo a su disposición también para lo que quiera.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Molas, para contestar a las preguntas tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE HOTELES Y ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS, CEHAT** (Molas Marcelles): Si me permite, señora diputada doña Meritxell Cabezón, y contesto luego a los demás grupos, yo no soy la oposición, ni soy Gobierno, se lo quiero dejar claro, porque...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Molas, ella no ha dicho que sea de la oposición o del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE HOTELES Y ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS, CEHAT** (Molas Marcelles): Señor presidente, tiene usted razón.

El señor **PRESIDENTE**: Mi obligación es que las cosas queden claras. Cada uno da su opinión y cada uno tiene que escuchar la opinión del contrario. Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE HOTELES Y ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS, CEHAT** (Molas Marcelles): Muchas gracias, señor presidente.

Vamos a ver, señor Fajarnés, tema Renove, y contesto también a la señora diputada del Grupo Socialista. Yo no he dicho que el Plan Renove no funcionara, no lo he dicho. El Plan Renove funcionó. Y el Plan Renove fue

impulsado —he dicho fue impulsado— por la Confederación Española de Hoteles, entre otros, pero tuvimos una participación muy activa de presión y agradecemos públicamente al secretario de Estado de aquel tiempo, hoy día secretario general, señor Mesquida, y al ministro, la actitud con la que se recibió la iniciativa que por nuestra parte teníamos del Plan Renove. Se adjudicaron 400 millones en una primera fase y 600 millones en una segunda fase. En veintiún días quedó cubierto. Lo que sí lamentamos es la distribución que del mismo se aplicó. Lamentamos, que es un tema de iniciativa privada, quién acudió y quién no. Si lo ven por comunidades autónomas, hubo unas comunidades que se beneficiaron mucho más que otras, Cataluña y Baleares fundamentalmente, y algo de Canarias y Andalucía, pero el resto prácticamente no tuvieron tiempo, no concursaron. Pero fueron 1.000 millones de euros en veintiún días. Si hubiera habido 2.000 se hubieran invertido 2.000. Es decir, fíjese si tiene confianza el sector hotelero en sí mismo, si tiene confianza, que se agotaron 1.000 millones en veintiún días. ¡Ojalá haya más planes Renove!, porque el sector, insisto, tiene confianza en sí mismo.

Mire, señora Riera, diputada de Convergència, los ICO-directo, insisto, no han funcionado y son imprescindibles. Nosotros lo que hemos solicitado al Gobierno es que sean ICO-directos, que los dé el ICO, que no tengamos que pasar por una entidad de crédito, porque si no, estamos sometidos a la situación financiera general. Y además, les invito a que entren en la página web del ICO para rellenar los datos que el ICO solicita. Es imposible, simplemente imposible, farragoso, incómodo, absurdo. Con lo cual, le solicitamos al Gobierno en repetidas ocasiones que los ICO sean directos del ICO. Además ICO de 100.000, 200.000, 300.000 euros, no hablamos de grandes fortunas. Hablamos de cantidades precisamente para ayudar al sector de las pymes, hasta el punto de que la Confederación Española de Hoteles acaba de suscribir un convenio con una entidad financiera, que se presenta mañana precisamente, para solucionar este problema. Hemos tenido que buscarnos las soluciones porque a través del Instituto de Crédito Oficial ha sido absolutamente imposible. Y pueden ustedes preguntarle al presidente del ICO, que ha recibido varias llamadas en este sentido y ha tenido varias reuniones directamente con la Confederación Española de Hoteles.

En cuanto a los aeropuertos, nosotros somos partidarios de una cogestión público-privada. Absolutamente partidarios de una cogestión público-privada de momento, y digo de momento, en donde no se priorice solo la cuenta de explotación, pero tampoco la territorialidad, como antes ha dicho el presidente de Iberia. Es absurdo lo que ocurre en España. En territorios con menos de 100 kilómetros de distancia hay tres aeropuertos, absolutamente absurdo. Por eso, de 48 aeropuertos, 37, 38 ó 39 tienen pérdidas. Es imposible mantenerlo. Con lo cual, lo que pedimos es una cogestión público-privada y que se prioricen las cosas. ¿Que tiene que haber algunos por

un problema de territorialidad, etcétera? Sí, pero cuando solo se hace en clave política, las cosas no funcionan. Con lo cual, taxativo: nosotros somos partidarios de una cogestión de momento público-privada.

Paso a contestarle a la señora diputada del Grupo Socialista. Yo no sabía que la solicitud de comparecencia fuera por iniciativa del Grupo Socialista, yo recibí una carta del presidente del Congreso, al que se lo agradezco mucho. En todo caso, estamos aquí para atender cualquier pregunta. Pero mire, la bajada del IVA, los datos que usted tiene son unos, nosotros tenemos otros. Tenemos otros del sector privado francés: 42 por ciento de aumento en la restauración. Tenemos los datos comparativos de 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 y ahora 2010: 42 por ciento de aumento en la facturación. Entonces, bueno, tendrán que contrastarlo, el sector privado francés con el instituto este que usted me citaba, que yo desconozco. Entonces, no lo sé. Yo lo único que le puedo decir es lo que ha ocurrido en Francia. Lo decía antes Rafael Gallego, del 16 al 18 por ciento, en nuestro caso del 7 al 8 por ciento. Y lo que es más grave, que se hizo en un momento en que —se aplicó a partir del 1 de julio de 2010— todas las contrataciones, sobre todo vacacionales de contratos de turoperadores, estaban firmadas con precios ya fijados. Con lo cual, el empresario se comió el punto, se lo comió, a la cuenta de explotación directa; en un año que no era particularmente el mejor año para tomar esta decisión. No entramos, y suponemos que la gestión de política del Gobierno es muy complicada, en el equilibrio presupuestario. Se supone que, claro, el aumento del IVA era para poder contrarrestar los gastos que los Presupuestos Generales del Estado tienen, pero afectó al sector directamente. Nosotros lo único que hacemos es denunciar lo que afectó en este caso al sector.

En cuanto a los planes del Gobierno, nosotros lo agradecemos. Lo que ha hecho bien el Gobierno, ya lo damos por supuesto. Claro que ha hecho cosas bien, solo faltaría, por eso gobierna, pero en lo que no nos gustaría caer, y por eso estamos aquí, para procurar sumar y no restar, multiplicar y no dividir, aportar ideas, es en la autocomplacencia. La verdad es que de 2007 a 2010 ha habido una bajada en la llegada de turistas. Tenemos los datos y son los que son, y lo que sí les puedo asegurar es que la rentabilidad de las empresas hoteleras españolas de 2007 a 2010 está en torno a más del 30 por ciento. Esto es un hecho. Nosotros únicamente le ponemos de manifiesto cuál es la situación. ¿Que estamos intentando mejorarla? Naturalmente. ¿Que este año mejorará? Sin duda. Yo les tengo que decir que este año 2011 va a ser un año mejor que 2010. ¿La previsión? Mire, yo el 16 de febrero —creo que era el 16— dije en una rueda de prensa que del 1 de enero al 15 de febrero estimábamos en un 4,5 por ciento el aumento en la llegada de turismo en relación al mismo periodo del año anterior. Cuando salieron las cifras de Frontur fue ese el dato. Nosotros lo anticipamos casi quince días. Hoy, día 12 de abril, le digo que poco nos equivocaremos si

este año el incremento no ronda entre 7 y 8 puntos la llegada de visitantes. ¿Por qué? Por muchos factores: 300.000 este invierno, clientes que iban a ir sobre todo a Egipto y a Túnez y que han ido a Canarias y algo a Andalucía; otros 300.000 —porque seguirán viniendo—, que iban a ir sobre todo a la zona del Mar Rojo y a Djerba y a Hammamet, en Túnez, y que vendrán a España, y ya son 600.000. Pero el resto no es gracias a la desgracia ajena, de lo cual no nos alegramos ni muchísimo menos, es gracias a que nosotros hemos hecho los deberes, gracias a que Turespaña está haciendo en parte los deberes —y digo en parte, y ahora si quiere entramos en un último detalle— y gracias a una estabilidad económica de Europa, fundamentalmente de Alemania, que es el motor, de los países nórdicos, de Bélgica, de Holanda, etcétera. Esto es lo que va a ayudar a esta reactivación. Pero ahora que las cosas empiezan otra vez a funcionar es cuando tenemos que hacer los deberes, deberes que les solicitamos una vez más que sean —insisto— pacto de Estado: el turismo del litoral, el plan 2020, regular la ley de huelga, todo aquello que afecte a una industria como la nuestra.

Y ya para terminar —gracias, señor presidente, por el tiempo—, y hablando de Turespaña, como idea, ya que estamos en sesión parlamentaria, yo les propongo desde la Confederación Española de Hoteles una idea para que ustedes la estudien o la trasladen al Gobierno: ¿por qué no convertimos todas las embajadas españolas en oficinas de turismo? No las treinta oficinas que en estos momentos tenemos *ad hoc* para ello, sino todas las embajadas. Ya que hoy día, con las nuevas comunicaciones, ya no hay aquella visualización de que la embajada sirve como representación solo de aspecto político, que todas las embajadas españolas sean la oficina de turismo en todos los países. Tendríamos noventa oficinas de turismo de golpe, que creo que son las embajadas que España tiene, amén de los consulados generales. Y podría ser el embajador, junto con un técnico, el propio director, el exponente o máximo representante de la primera industria española. Lo digo para si lo pueden trasladar al Ministerio de Asuntos Exteriores y que lo vayan estudiando. Sería interesante, podríamos profundizar en ello.

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

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAMPING Y PARQUES DE VACACIONES (FAURIA BOTELLA)**. (Número de expediente (219/000767).)

El señor **PRESIDENTE**: Comparece por último don Ricardo Fauria Botella, presidente de la Federación Española de Camping y Parques de Vacaciones, a quien agradecemos su presencia y dedicación. Como ha estado usted presente y sabe cuál es el mecanismo, tiene ya la palabra para una primera intervención, cuya duración

será de unos quince minutos. Tenemos que terminar antes de las cuatro, pero creo que hay tiempo. **(Risas.)**

El señor **FAURIA BOTELLA:** En primer lugar, quiero agradecer la oportunidad que se le da al sector del campin y *caravaning* de presentarse por primera vez en una comparecencia ante el Congreso.

Quiero empezar hablando del sector, que es el gran desconocido dentro del turismo nacional y del sector de alojamientos. Es curioso que siendo el segundo sector en importancia, por detrás del hotelero —bien cierto que a bastante distancia, pero el segundo—, seamos tan poco conocidos y nuestra voz casi nunca haya trascendido o llegado a ningún sitio. Por eso para mí es tan importante esta ocasión y quisiera transmitir las singularidades del sector.

En principio, yo podría suscribir el 95 por ciento de lo que ha expuesto mi antecesor, Joan Molas, porque los dos somos establecimientos de alojamiento, somos turismo alojativo. Cada uno tiene sus propias singularidades, pero a grandes rasgos compartimos casi todo. Diferencias: que campin y *caravaning* son básicamente turismo de aire libre, básicamente un hotel desparado, o sea, un hotel que se ha abierto a lo ancho, donde lo prioritario no es el mármol y el no sé qué, sino es básicamente el entorno, el espacio, el sistema ecológico. O sea, lo que vendemos es básicamente naturaleza, aire y libertad.

Somos desconocidos. Me consta que en España tenemos una penetración en el mercado nacional muy baja en comparación con otros países. Por ejemplo, en Alemania un 30 por ciento de la población, y son más gente que nosotros, practica este tipo de alojamiento, este tipo de turismo. En Holanda, que son menos gente, el 40 por ciento de los holandeses practica campin y *caravaning*. En España, según las fuentes, estamos entre el 1,5 y el 3 por ciento. La diferencia es enorme. ¿Por qué? No soy capaz de decirlo, pero lo que sí es cierto es que somos el gran desconocido. Además de ser el gran desconocido, lo más peor, valga la expresión, es que la imagen que tenemos —la poco conocida imagen que tenemos— es una imagen deformada en relación con la realidad. Tenemos una imagen —perdónenme la comparación— neorrealista italiana de los años cincuenta, en blanco y negro. Y realmente los cámpines del siglo XXI en España no tienen nada que ver con eso. Los cámpines del siglo XXI en España, reconocidos curiosamente en toda Europa, tenemos un prestigio y una penetración tremenda en Europa, y en cambio nuestros propios compatriotas tienen una imagen deformada. Entonces, formando parte de la necesidad de cambiar o de aumentar el trozo de tarta, se ha producido algo que es novedoso incluso en España: dos sectores que como mucho podíamos decir que eran tangentes, el sector del campin, como establecimientos alojativos, y el sector de *caravaning*, como importadores y vendedores de caravanas y autocaravanas, o sea, por un lado los que proporcionan los medios para practicar el campin y por otro

lado los establecimientos, hemos formado una confederación precisamente con el fin principal de cambiar la imagen del campin en España; es decir, de ponerla en su lugar y que de alguna forma todo el mundo tenga claro cómo son los cámpines del siglo XXI en España. En Europa eso ya está hecho. Supongo que el nivel cultural del campin en Europa es mucho más alto. España siempre ha sido un país, un destino turístico importante para todos los europeos, centroeuropeos sobre todo, pero también norteeuropeos, y el campin no es ajeno a ello. O sea, en España tenemos ahora mismo 1.200 cámpines, contra, por ejemplo, 9.000 que hay en Francia. Tenemos 750.000 plazas alojativas, facturamos 1.200.000 euros; empleados directamente hay 11.500 personas en estos 1.200 cámpines; movemos 10 millones de viajeros y 45 millones de pernoctaciones. Ya he dicho que estábamos lejos del número de pernoctaciones que producen los hoteles, pero que estemos lejos no quiere decir que no seamos el segundo sector, aunque estemos a distancia. Y nunca se nos ha tenido en cuenta esta posición, siempre hemos sido el gran desconocido a todos los niveles; cuando se citan los establecimientos turísticos se habla de casas rurales, de campos de golf, de pistas, de todo, pero casi nunca aparece la palabra campin. Probablemente algo no estamos haciendo bien dentro del propio sector. Y desde luego este no es un problema de un gobierno, ha sido desde siempre. Siempre hemos sido el patito feo, el hermanito pequeño o el no sé qué. O sea, que muchas veces no se nos ha tenido en cuenta.

Si hablamos de las perspectivas, tal como ha dicho el señor Molas las perspectivas realmente van a mejorar. Las cifras que tenemos son de una mejora superior a la que pueden presentar los hoteleros. En España con el tema de cámpines hay grandes diferencias entre las zonas geográficas, no diré autonomías sino zonas geográficas; no es lo mismo, en cuanto a cámpines de costa, la costa mediterránea que la costa cantábrica, sur, centro, montaña... Hay una oferta para todos los públicos. Evidentemente, lo que más tira hoy por hoy es sol y playa. De media podemos hablar de que probablemente aumentaremos un 12,5 por ciento las pernoctaciones nacionales y un 7,7 por ciento las extranjeras. Pero la bola de cristal no siempre funciona, dependemos del tiempo más que los agricultores, con lo cual en estos datos, según las condiciones climatológicas, se pueden producir tremendas variaciones, sobre todo en determinadas zonas geográficas. Tenemos diferentes públicos, y el público vacacional es evidentemente el que busca sol y playa, y si el tiempo no le acompaña es un público poco fiel. Luego tenemos un turismo de tipo cultural, y ese si realmente quiere venir a ver el acueducto de Segovia, no se puede ir a Croacia, no tiene más remedio que venir a donde está lo que quiere ver. Ese turismo es mucho más fiel y mucho menos sensible a los cambios climáticos y a las modas.

Un dato que quisiera que retuvieran: en Europa hay unos 25.000 establecimientos. En España tenemos 1.100, lo que quiere decir que tenemos aproximadamente el 5

por ciento del total de establecimientos de campin de este tipo que hay en Europa. En cambio, albergamos el 12,26 por ciento de todas las pernoctaciones realizadas en Europa. O sea, sólo con el 5 por ciento albergamos el 12,26 por ciento. Y solo con el 5 por ciento tenemos el 10 por ciento de la facturación total en Europa. Algo estamos haciendo bien, pero no es suficiente. El sector no ha tenido —iba a decir nunca, pero nunca es una palabra que no existe, vamos a poner un «casi» delante— casi nunca ayuda o ha tenido poca ayuda por parte de los organismos oficiales. Sí es cierto que tenemos firmado un convenio con Turespaña para asistencia a ferias y que se han dado algún tipo de ayudas a través de las autonomías, pero siempre ha sido poco.

Con respecto a lo que hablábamos de financiación, pues las mismas dificultades que todo el mundo. Los cámpines además tienen unas reglamentaciones que son autonómicas; o sea, que no son generales sino que cada autonomía dicta las suyas, pero que son terriblemente duras y restrictivas. O sea, algunos cámpines van desapareciendo porque hay un cambio de calificación urbanística y ese campin que era rentable a un valor del terreno equis, cuando ese valor del terreno equis se multiplica por n, dejan de salir las cuentas y se cierra el campin. En cambio, prácticamente no se abre ningún campin. Las reglamentaciones prácticamente imposibilitan la generación de nuevos cámpines. No me parece una buena idea puesto que somos un sector rentable y estamos viendo que tenemos una posición preponderante en Europa que habría que consolidar e incluso reforzar con el público nacional.

¿Tenemos problemas? Pues sí, tenemos problemas singulares. Aparte de suscribir absolutamente todos los que ha dicho el señor Molas, tenemos algunos singulares. Por ejemplo, la seguridad vial. Nuestros establecimientos suelen estar situados en carreteras, raramente hay alguno pegado a la autopista, sino que están en carreteras comarcales, y nuestros clientes acceden con vehículos articulados. Estamos hablando de un coche que tiene casi cinco metros, más una caravana que tiene otros tantos, con su anchura correspondiente. Eso no es una bicicleta con la cual se maniobra con facilidad. Tenemos verdaderas dificultades en el tema de la señalización. No sé, hay cosas que parece que autonomías y Estado se divierten viendo quién las cambia más, pero hay cosas en que curiosamente están de acuerdo, y casi siempre son las negativas. Entonces, ahí todos están de acuerdo: ningún cartel, ninguna señal. A un señor que viene con una caravana, que tiene mi edad o más, como no se lo pongas fácil ese hombre molesta, duda, no sabe muy bien por dónde, pero no hay manera, ahí hemos pinchado en hueso siempre.

El tema del IBI. Estamos, a través de la federación, hablando con el Catastro. Claro, en la primera y segunda reunión la respuesta del Catastro fue: Es lo que pone en el reglamento. Bueno, el reglamento lo han hecho hombres, no es como las tablas de la ley de Dios, que vinieron dadas por un ser supremo. Los cámpines están mal cali-

ficados. Tenemos grandes superficies de terreno que están en terreno rústico, así lo dice una sentencia del Supremo de 1982, pero lo califican a la hora de pagar como terreno urbano. Y no solo eso, sino que además en todas las infraestructuras de agua, luz, desagüe y tal, el baremo que aplican es el mismo que en una urbanización de chalés. Con una densidad grande, porque, por ejemplo, un campin de 30 hectáreas puede llegar a tener 1.500 emplazamientos, si se aplica el baremo como si fueran 1.500 parcelas de 1.500 metros, resulta que el precio que sale está absolutamente fuera. Por el precio que sale, casi cualquier propietario de campin vendería el suyo. Pero es que, si encima llega el momento en que hubiera de producirse una venta, es costumbre aplicar el doble del valor del Catastro. O sea, un valor que ya está por encima, que ya no es real, si encima lo multiplicamos por dos, la irrealidad es ya absolutamente esotérica y virtual.

Lo de la SGAE lo voy a citar de paso, porque puedo llegar a ser incorrecto y no me gustaría, nadie se lo merece. Creo que es inmoral; un señor que diseña un puente, un ingeniero que diseña un puente no cobra por cada coche que pasa, cobra su proyecto. Y yo entiendo que si fabrica cinco puentes, cobre cinco veces, que cobre por cada puente. Pero una vez ha cobrado el puente, ya lo ha cobrado. Es una persecución. Es realmente. Es que no sé con qué compararlo. Yo nunca he tenido contactos con la mafia, afortunadamente, pero yo creo que es peor. Es una especie de. Iba a decir chupópteros, y los pobres dípteros no tienen ninguna culpa. Son chupones, es una cosa. A esto hay que ponerle remedio. Estamos hablando ya de cifras preocupantes. El mismo problema que tienen los hoteles con sus televisores en las habitaciones y tal, los tenemos los cámpines con nuestros bungalós. Cuando viene el inspector de la SGAE y te dice que tienes que pagar por la radio que tienes en la cocina para que el personal que está cocinando tenga un poquito de música, a mí me suena absolutamente a kafkiano. Seguramente yo es que soy un poco espeso, y no soy capaz de entender cómo se ha llegado a este punto. El sentido común es... Ya he dicho que no quería hablar, porque al final se me calienta la boca. Yo creo que el tema de la SGAE hay que...

El señor **PRESIDENTE**: Ha quedado claro.

El señor **FAURIA BOTELLA**: Sí, me van a perdonar. Incluso creo que la mitad de lo que he dicho a lo mejor no está en su lugar.

Creo que hay que buscarle una solución, porque que yo ahora aquí me ponga a denostar, pues como si me pongo en el suelo a patalear, no va a ningún lado. Pero sí, por favor, sí, por favor, quien pueda, si ustedes pueden, esto hay que acotarlo, esto es un robo legal. Ya está, me callo. Bien, el tema de la SGAE hay que solucionarlo porque empieza a ser algo terrible.

Otra cosa que afecta solamente a unos determinados establecimientos es la Ley de Costas. La Ley de Costas

se ha ido modificando y también está en una situación, yo creo que irreal. Voy a intentar resumir la situación en el mínimo tiempo posible. Se ha hecho lo que se ha hecho, no lo voy a calificar: apartamentos prácticamente al borde del mar, y de todo. La Ley de Costas, evidentemente, afectaría a todas estas instalaciones que se han hecho en su momento en un vacío legal, o sin vacío legal pero que están ahí. Los únicos trozos de costa que preservan y conservan su estado natural son los de los cámpines. Y como premio se les expropia. O sea, los establecimientos que han preservado la costa en su estado natural, los pocos trozos que quedan, resulta que se expropian porque hay quien no sé qué. A mí me parece absolutamente injusto. O sea, que una persona haya construido un bloque de lo que fuere y se quede ahí, y que la persona, el establecimiento, la empresa que ha preservado el entorno, como es un campin... Es un tratamiento... Creo que ahí también debería ponderarse el agravio comparativo. El premio de que una persona durante cuarenta años haya preservado la costa es que le quitan el establecimiento; el premio es que se lo quitan. No parece muy lógico.

Y como yo creo que ya me he excedido cuatro minutos de los quince que me había dado el señor presidente... Me quedan más cosas, pero lo vamos a dejar aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Puede dejar aquí la documentación que estime conveniente.

El señor **FAURIA BOTELLA**: Creo que se ha remitido ya un bloque de documentación. Es que no me parece pertinente ponerme a leer cifras y números, porque nadie las retiene y no las van a anotar, y ahí las tienen ustedes.

Muchas gracias por su atención, gracias por esta ocasión, aunque seamos la voz de la hormiga. Lo puedo decir más fuerte, pero más claro no. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Fajarnés en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **FAJARNÉS RIBAS**: Gracias por la intervención a don Ricardo Fauria Botella, presidente de la Federación Española de Camping y Parques de Vacaciones. Gracias por su exposición y bienvenido a esta Comisión.

Es verdad que son los grandes desconocidos, es cierto, a pesar de las cifras que ha revelado y sobre todo de la fidelidad que algunos países tienen por ese tipo de turismo, eso hay que decirlo, y también, cómo no, de la importancia que tienen los cámpines, especialmente en comunidades autónomas como Cataluña, como la Comunidad Valenciana o como Andalucía.

Quiero agradecerle también que nos haya remitido previamente a esta comparecencia la documentación vía correo electrónico, que es importante. Sobre todo porque es como nos damos cuenta de cuáles son las cifras reales y de cuáles son sus problemas. Yo lo que he detectado

es un problema de estacionalidad importante y la única pregunta que le quiero hacer es qué medidas serían necesarias para aumentar la competitividad y luchar contra la estacionalidad del sector del campin y de los parques de vacaciones.

Dos apuntes finales, como anécdota. Un amigo mío decía que en este país tenemos tres repúblicas independientes, que eran: Costas, AENA —aeropuertos— y puertos. Y me decía: Y hay una cuarta que es la SGAE. Y en lo de la Ley de Costas tomamos nota porque, a pesar de que hay cuestiones muy importantes y muy buenas, es cierto que algunas se tendrán que cambiar.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Riera en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

La señora **RIERA I RENÉ**: Gracias, señor presidente de la Federación Española de Camping y Parques de Vacaciones, agradezco su comparecencia y los datos que nos ha dado en su intervención y los que previamente nos ha remitido, es una información muy valiosa que pone en evidencia, que pone de manifiesto el valor del sector del campin. Porque creemos que es cierto que a veces pueden considerarse unos grandes desconocidos cuando tienen y juegan un papel muy importante en el sector turístico. Forman parte del sector y forman parte del modelo, por tanto todas las políticas y la orientación del modelo turístico por el que nosotros trabajamos y apostamos les afecta muy directamente, porque son y forman parte del mismo. Por ello, cuando hablamos de competitividad, cuando hablamos de calidad o de diversificación en relación al sector turístico en general, hemos de referirnos también en los mismos términos al sector del campin; los datos que nos ha enviado y su exposición ponen de manifiesto su importancia. Y los retos también son los mismos retos del campin, y por tanto valen las consideraciones que he hecho en las anteriores comparecencias.

Pero quisiera hacer una breve referencia, muy breve, presidente, a la financiación. También las medidas, todos los instrumentos de apoyo a la financiación son innegables e imprescindibles para las empresas de su sector, que han padecido todas las dificultades de acceso al crédito, los problemas de liquidez y cuyo crecimiento, en muchos casos la viabilidad, depende de ello. Por tanto, líneas ICO y otras medidas e instrumentos de financiación temporales que permitan una reactivación, que permitan una recuperación del sector, han de ser impulsados. Como han de ser impulsadas otras medidas, conscientes de que la coyuntura económica y financiera actual quizá nos obliga a aplazarlas, pero que serían también positivas para el sector. Es un sector importante, hemos de apostar por su calidad y por su modernización, de aquí el apoyo financiero imprescindible, porque de él depende no solo lo que representa directamente el sector en términos de generación de puestos de trabajo y de actividad económica, sino además la industria que está

detrás, a la que usted ha hecho referencia y que es muy importante en términos de tejido productivo. Hemos de apostar por un sector cada vez más atractivo, con instalaciones modernas, de calidad, capaces de atraer un turismo nacional y sobre todo internacional, donde entendemos que existe un potencial de crecimiento muy importante y que, me sumo a la consideración del portavoz del Grupo Popular, es un turismo muy fiel. Este es un elemento muy importante de cara a la solidez y a la competitividad y el crecimiento.

Nosotros querríamos preguntarle: ¿cuáles son las prioridades de su sector? Y en línea con lo que ha preguntado también el portavoz del Grupo Popular, ¿cuáles serían las tres propuestas específicas que ustedes harían al Gobierno, a los grupos parlamentarios de cara a conseguir esta mayor competitividad en el sector del campin?

Termino, presidente. Ha hecho referencia a varias problemáticas que afectan al sector, que entendemos que deberán estudiarse, en su caso reconducirse, teniendo en cuenta nuevamente la coyuntura económica y financiera actual. Ha hecho referencia a la problemática de las políticas del suelo, a la calificación de los cámpines, a los temas del IVA, a temas de seguridad vial, a la SGAE también, a la Ley de Costas. Son todos temas que afectan, problemáticas que afectan al sector del campin, que deberán estudiarse, en el caso que sea oportuno reconducirse, pero creo que la dirección de las políticas y las medidas ha de ser la dirección de la competitividad, del crecimiento y de la calidad en un sector que se evidencia muy importante en el marco del sector turístico global.

Agradeciendo su comparecencia, termino aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Campos, por el Grupo Socialista, tiene la palabra.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Gracias, señor Fauria, por sus aportaciones, no solamente en la intervención sino en la documentación que he tenido oportunidad de estudiar previamente. Aunque usted, como dice, sea el hermano pequeño, el hermano pequeño ha sido invitado por el Grupo Socialista, y compartido por el resto de los grupos, para estar hoy aquí. Es un hecho importante que en una ronda de comparecencias en torno al futuro del turismo y aportaciones del sector a la estrategia del Gobierno o de definir en esta Cámara una posición sobre el turismo, esté también el campin que, como usted bien decía, nunca había estado antes. Y ahora sí que está y el Grupo Socialista sí lo consideraba importante por el peso específico que usted ha comentado. Como sabe, ya en esta propia Comisión hubo una proposición no de ley para apoyar al sector y sumar esfuerzos del sector mismo, de la Administración y del resto de comunidades autónomas. Por las cifras que hemos visto, pese a que efectivamente la crisis ha afectado a todos, el sector del campin ha aguantado bastante bien, e incluso veíamos cómo ya en 2010 subían las pernoctaciones, y las previsiones que nos ha comentado suben. Estoy

seguro de que esto se debe a su esfuerzo y al trabajo de los propios empresarios, pero aquí tiene que valorar si también ha habido un factor importante en cuanto a la promoción internacional que se hace del propio país, etcétera, porque en este caso que nos digan que los países de la ribera del Mediterráneo sur están en crisis, al campin precisamente no creo que esté compitiendo con ello. Quiero decir que esto es porque se está haciendo bien como sector y no porque haya una parte, otra zona geográfica que esté padeciendo.

Quisiera que me valorara además algún aspecto concreto de las iniciativas que está haciendo el Gobierno. Por ejemplo: en los ICO, podemos interpretar que puede haber alguna disfunción en cuanto a cómo se piden, pero el dato que tengo es que 1.900 millones de euros concedidos con el plan Renove, el FuturE 2009, el FuturE 2010, con 6.830 proyectos turísticos financiados, no sé si eso en el campin ha tenido repercusión, si ha sido utilizado, pero en algún sitio tienen que estar estas operaciones porque hechas están. En el mismo sentido, quisiera saber si le consta que alguna comunidad autónoma está haciendo el esfuerzo de facilitar financiación que está haciendo el Gobierno de España, porque en la comunidad autónoma que me corresponde, que es la Comunidad Valenciana, el Instituto Valenciano de Finanzas, no es que haya financiado 155 millones de euros para turismo, es lo que ha dedicado a financiar toda la economía valenciana frente a los 60.000 millones de euros que ha financiado el ICO. Pueden funcionar mal, pero efectivamente están ahí y están siendo utilizados. Quería saber su opinión sobre los mismos, aunque hemos compartido a veces opiniones con terceras personas que los utilizan, pero se producen disfunciones en cuanto a cómo se piden.

Sobre la desestacionalización, usted lo sabe mejor que yo, es diferente en cada territorio. Lo decía usted en su intervención. No es lo mismo el problema de desestacionalización que tengo en mi zona, en Alicante, que a lo mejor es muy relativa, casi se pierde margen por parte de ustedes, que son los empresarios, pero de ocupación prácticamente está, incluso a veces mejor, que en temporada media. Es complicado hacer una planificación general de apoyo, pero en este sentido le pediría que valorara ese convenio que se viene firmando y que usted ha mencionado, y que nos diga qué podemos hacer para mejorar ese convenio en cuanto a la parte que se refiere a la promoción internacional. Sobre la estrategia que está impulsando el Gobierno de redefinir la estrategia en cuanto a portafolio de productos, ustedes tienen una iniciativa en marcha; lo ha mencionado pero creo que conviene recalcarlo en su réplica; esa iniciativa que tienen ustedes mismos como federación y con Aseicar, que yo creo que aquí se puede reivindicar nuevamente en qué podemos ayudar o en qué se puede ayudar desde las administraciones a esa iniciativa; una iniciativa que tiene una parte internacional en la que tiene mucho que decir el Gobierno de España, pero también hay una parte

nacional, que tienen que ver las comunidades autónomas.

Quería saber en qué medida valora usted acciones que a veces no se incluyen en la política de turismo, pero que tienen que ver mucho con la política de turismo. ¿Como qué? Como cuando hacen una carretera. ¿Eso no es política de turismo? Pues sí, porque las caravanas pueden llegar mejor. Ha habido un esfuerzo muy importante en materia de infraestructuras en este país. Los aeropuertos sí que tienen repercusión, porque sabemos que hay zonas donde los clientes tienen una caravana o un remolque todo el año —o no lo pueden tener, pero lo tienen— entonces, y el que haya mejores comunicaciones, también aéreas, permite..., pero cómo valora ese esfuerzo de infraestructuras. La seguridad ciudadana es un factor importante para el turismo. Estamos bajando los datos de delitos, incluso en nuestra zona más delicada para su sector, que son las autopistas. Por ejemplo, cuando paraban los señores mayores en las autopistas y les desvalijaban, nada más entrar en España. A partir de ahí, vete a ver lo que vas a encontrar. Creo que en eso se ha avanzado, y si efectivamente es así, que me lo dijera. Ha hablado usted del problema con las comunidades autónomas. Ahora aquí no lo va a detallar, pero sería una buena aportación a esta Comisión que tuviéramos aquello de lo que a veces hemos hablado, decir en un texto las grandes contradicciones que tienen en el sector del campin las diferentes administraciones y en qué medida el Gobierno de España, sin entrar, que no puede, en las competencias autonómicas, porque no puede, puede intentar homogeneizar en el Consejo Territorial de Turismo alguno de estos aspectos. Creo que el tema del IBI no está solucionado, pero había alguna solución en marcha; ¿es así?

Sobre la Ley de Costas, me consta que no ha habido ninguna expropiación. Si no es así, me corrige, pero hay que encontrar una solución permanente en el tiempo, etcétera. Lo compartimos, pero también a veces las leyes... El problema es que se lo comen los que tienen que aplicar las leyes, aquellos que tenían que aplicarlas y no las han aplicado, no lo digo por usted, sino lo digo por otros grupos, ahora se vuelven locos. Pero esa es la misma ley que había doce años, hace trece, y gobernaban otras personas. En definitiva, hay que buscar una solución para que esos espacios naturales no sean víctimas de la Ley de Costas, muy estricta para unos aspectos, y para otros. De todas maneras usted sabe que el Gobierno de España está viendo caso por caso, estudiando todos los temas que se ponen encima de la mesa y haciéndolo de una forma racional, preservar la costa pero al mismo tiempo preservar espacios como los cámpines, que al mismo tiempo la preservan.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fauria, para contestar las preguntas planteadas, tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAMPING Y PARQUES DE VACACIONES** (Fauria Botella): Sobre la estacionalidad, lo que decíamos, no hay soluciones generales, no hay varitas mágicas. En la zona de Alicante y compañía el problema de estacionalidad es al revés: tienen más gente, con menos rendimiento económico, porque los precios son diferentes, tienen más gente en invierno que en verano. En cambio, en la zona centro, en el campin que pudiera haber en El Escorial, si vinieran señores jubilados, tendríamos dos enterramientos por semana porque se nos quedarían los pobrecillos allí con una sonrisa congelados. ¿Cómo se desestacionaliza en según qué zonas? Estamos en ello. No hemos encontrado soluciones geniales, pero estamos en ello: el bungalow, una serie de entretenimientos dentro del propio campin, visitas..., pero en según qué zonas es muy fácil, porque viene dado por vía intravenosa, y en otras zonas es francamente difícil, y es el verdadero problema que tenemos los cámpines. El verdadero problema de los cámpines que no tienen una situación geográfica privilegiada es un problema porque tienes que tener abierto todo el año y la cosa está complicada; estamos en ello.

El tema de costas, no ha habido todavía ninguna expropiación, pero soluciones tan brillantes como decir, el campin se considera expropiado pero no está expropiado, usted lo explota treinta años más pero no puede cambiar un tornillo ni una ventana ni nada, y encima le pagaremos cuando... En fin, que creo que hay soluciones más brillantes que esa. La Ley de Costas, es verdad que viene azotando a los cámpines. Mi padre ya estaba vinculado a los cámpines a principios de los sesenta, con lo cual les puedo decir que tengo una cierta noción de lo que ha ido pasando. La Ley de Costas siempre ha sido la bestia negra que ha tenido atemorizados, aterrorizados y absolutamente acogotados a los cámpines que están en la costa. Pero estoy hablando de los sesenta, bueno, de los sesenta no, un poco después, cuando a alguna brillante mente —militar, por lo visto— de aquella época se le ocurrió que a no sé cuántos kilómetros y no sé qué... En fin, eso habría que modernizarlo. Me da la sensación de que una invasión por mar a España en estos momentos no me parece muy fácil, por lo menos.

A la señora Riera, de Convergència, me ha hablado usted de la financiación. El ICO es complicado para las pequeñas y medianas empresas; no me gustaría ser radical cuando dijera que inaccesible, pero casi. O sea, las trabas y los trámites son tan sumamente complejos que incluso, como tienes que actuar con intermediación de las empresas financieras, lo convierte en una magnífica idea, pero está al alcance solamente de quien tenga una estructura administrativa importante. Y la mayoría de los cámpines suelen tener, un porcentaje altísimo, noventa y mucho por ciento, incluso cámpines grandes, cámpines importantes, estructura familiar. Así como en los hoteles es al revés, la mayoría son de grandes cadenas, en el caso de los cámpines hay unos pocos que perte-

necen a sociedades, y el resto son familiares. Entonces, lo del ICO se les pone como muy complejo.

Tres propuestas: el uno por ciento que se aumentó en junio lo absorbimos las empresas directamente. Teníamos los precios publicados, todo lo que estaba contratado ya estaba contratado. Lo absorbimos, no pasó nada, simplemente que la cuenta de resultados se vio afectada en un uno por ciento más el n por ciento que ese año bajó. Los cámpines hemos sido de los menos afectados o de los menos gravemente afectados por esta situación socioeconómica que vivimos. —No me gusta la palabra, crisis—. Pero a pesar de todos los pesares, estamos hablando de reducción acumulada, desde junio de 2008 al año pasado, a finales de 2010, de entre 20 y 35 por ciento menos en cuanto a ingresos. Porque aunque los números de estancias no hayan bajado tanto, sí la recaudación, porque ha habido que hacer ofertas, ajustar precios, etcétera. Sí sería conveniente una mayor facilidad al acceso a la financiación. Muchas veces hemos dicho que los cámpines son estacionales, y la financiación a veces es una financiación de trámite; o sea, viene el invierno, esto se queda en cero; si haces cualquier obra o tienes financiación o alcanzas mal la siguiente temporada.

La calidad y la competitividad. En España, como en todos los sitios, hay cámpines, como hay pensiones e incluso me atrevería decir que algún hotel, que a lo mejor habría que cerrarlos, no voy a decir que no. Pero la línea mayoritaria de cámpines en España es que somos punteros en Europa, o sea, vamos por delante de la inmensa mayoría. Nuestras legislaciones son mucho más restrictivas que las de otros países; eso a veces nos pone en una cierta desventaja puesto que las normas para un campin de primera categoría en un país europeo son mucho más suaves que las de un campin de primera en según qué comunidades autónomas, porque este es otro problema. Como las autonomías tienen cada una de ellas libertad absoluta, te encuentras con anacronismos, y en un campin de primera en una determinada comunidad autónoma la parcela donde acampa el cliente es de 80 metros cuadrados, y en otra comunidad autónoma esa parcela tiene 50 metros cuadrados, y es un campin de primera. Si el campin de primera es el de 50, entonces el de 80 debería ser de 22 estrellas. La realidad es que no es así, o sea, en Europa, siendo diferentes países, están más coordinados que nosotros mismos. Hay unas cifras mínimas. Yo no sé si es que se lo copian unos a otros, pero sería buena idea que las comunidades autónomas hicieran algo parecido.

Señor Campos Arteseros, el tema del ICO, ya lo he expuesto, es una excelente idea, pero difícil, farragosa, complicada de acceder para nuestro tipo de empresa. En cuanto a la financiación a través de las comunidades autónomas, cuando se quiere hacer una acción nacional como la que ahora mismo hemos abordado, junto con Aseicar, con la Confederación Española de Empresarios de Camping, es difícil llegar a las comunidades. Cada asociación autonómica o provincial... Bueno, acceder a

la Administración siempre es complicado, sobre todo para un sector como el nuestro que, salvo en algunos determinados sectores que sí son conocidos, nosotros damos en la puerta y nos contestan: ¿Ustedes qué quieren? No, perdonen, la entrada del servicio está por atrás. Debería haber alguna fórmula, no sé cuál. Yo de política, sinceramente, no sé nada. Debería haber alguna fórmula por la que el Estado, no sé, el Tribunal de Estrasburgo, pudiera coordinar las diferentes autonomías, de forma que proyectos como este que es interesante, que es a nivel nacional, porque de lo que se trata es de que el público español conozca el campin del siglo XXI, y eso favorece indiscriminadamente a todas las autonomías, cada una en su proporción. La que tiene el 50 por ciento de la capacidad alojativa se llevará el 50 por ciento, y la que tenga el 10... O sea, se repartirá. Y eso, creo que se debería unificar y el Estado debería liderar esta coordinación con las autonomías, que a nosotros desde la federación o desde confederación nos resulta terriblemente difícil.

La red vial, es cierto, ha mejorado muchísimo. Lugares donde no se podía casi ni acceder con una caravana, hoy son fácilmente asequibles. La red vial en estos últimos quince o veinte años en España ha dado un cambio espectacular, y de eso sí nos beneficiamos los que estamos más alejados de lo que son autopistas y grandes vías de comunicación. Tengo que decir que la política que se ha llevado en estos últimos años ha sido positiva, y afortunadamente en la misma dirección, porque ha habido veces que una cosa iba bien, luego de repente ha habido un cambio y se ha cambiado. Eso ha sido todo en la misma dirección, lo cual agradezco mucho a todas las formaciones políticas, y que sigan en esta misma línea porque creo que nos favorece a todos. Respecto a la seguridad ciudadana, ahí hay sus más y sus menos. Tenemos ahí unos picos de sierra. A veces aparecen dos bandas de no sé dónde y generan problemas. Luego estas bandas, no sé muy bien cómo lo hacen, desaparecen. O sea, tenemos unos dientes de sierra. Es un problema. Para nosotros es un problema porque la gente que viaja en caravanas o autocaravanas tienen que detenerse, que no es lo mismo que viajar en un coche y tienen a veces problemas de atracos. No sé si es porque es el invierno, vamos a esperar a que llegue la temporada, pero parece que ha habido una disminución. Hubo un brote, hubo un rebrote hace unos meses. Ahora parece que la cosa se ha tranquilizado. Nosotros en España necesitamos eso, el ciudadano europeo es terriblemente sensible a eso. O sea, él viene a pasar las vacaciones y si quiere riesgos se va a Irán o a no sé dónde. Cuando va a un país de vacaciones quiere un país seguro, un país tranquilo, un país donde más o menos le aseguren que no le va a pasar nada.

En cuanto a lo que decía antes de las comunidades autónomas y la colaboración general, creo que el acceso podría ser a través de los Consejos de directores de turismo. Ahí nosotros no tenemos acceso. —Bueno, es que es la primera vez que en la Administración apare-

ceamos en una lista de algo. Cuando me lo dijeron, no me lo creía. Dije: Es un error, ¿al Congreso? ¡Qué va!. Y sí era verdad, o sea, que por eso estoy aquí. Lo digo en serio, me pareció que tenía que haber sido un error, que a alguien se le había colado el dedo—. En el Consejo de Directores de Turismo, me da la sensación de que ahí sí se podría hacer algo, sobre todo convencer a las preclaras mentes que llevan el turismo de las diferentes autonomías de que esta iniciativa, aunque sea nacional, no es del Gobierno, es privada, y es nacional porque favorece a todos por igual. Con lo cual, por una vez que dejaran sus no sé qué y vieran que eso era positivo, y sobre todo que no provenía, que no tenía ningún respaldo político, sino que era puramente un respaldo económico. Los empresarios, la política la sufrimos, no la vivimos. Los empresarios lo que queremos es que el país vaya bien, que la economía vaya bien, para que nuestra economía vaya bien. Seamos consecuentes.

No sé si me he dejado algo en el tintero. Creo que he contestado a todo. Tengo tendencia a enrollarme, perdón, he procurado ser breve.

Quisiera agradecer por enésima vez, elevado a n, la oportunidad que se nos ha dado, y estaremos encantados de que se nos empiece, no diré a reconocer, pero por lo menos a conocer, que se nos empiece a tener en cuenta y cuando pongan la larga lista de los promotores o de los pilares que mueven el turismo en este país, de cuya importancia no les voy a hablar, que los cámpines también estamos ahí, que somos los segundos.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Fauria.
Se levanta la sesión.

Eran las dos y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**