



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1983

II Legislatura

Núm. 89

COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENCIA DE DON EUGENIO TRIANA GARCIA, VICEPRESIDENTE PRIMERO

Sesión celebrada el miércoles, 23 de noviembre de 1983

Orden del día:

- Comparecencia del Presidente de la Compañía Iberia y del Presidente de la Compañía Trasmediterránea para informar sobre los problemas del transporte de las Islas Baleares y Canarias, así como de Ceuta y Melilla. (Solicitada por varios señores Diputados del Grupo Parlamentario Socialista.)

Se abre la sesión a la diez y veinte minutos de la mañana.

El señor VICEPRESIDENTE (Triana García): Señoras y señores Diputados, en relación con el orden del día para la sesión de hoy de esta Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios se han producido algunas modificaciones que voy a pasar a exponer.

Con fecha 21 de noviembre ha tenido entrada un escrito dirigido a la Mesa del Congreso de los Diputados, firmado por don Santiago Carrillo Solares, portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, en el que se dice: «A través

del presente escrito, vengo en solicitar de esa Mesa la retirada de la proposición no de Ley relativa a política de reindustrialización, presentada por este Grupo Parlamentario, el 13 de julio de 1983, y que fue publicada en el "Boletín Oficial de las Cortes Generales", número 96-I, Serie D, el 3 de agosto de 1983»; con lo cual decae esta proposición no de Ley.

Por otra parte, el señor Diputado del Grupo Parlamentario Popular que tenía encomendada la proposición no de Ley relativa a la calificación de las islas Canarias como zona de protección artesana y que figuraba como punto

segundo del orden del día de hoy, por razones de fuerza mayor no ha podido personarse en esta Comisión, por lo cual hemos pensado que se traslade a la sesión del día 30 de noviembre.

En este sentido quiero informar a SS. SS. del calendario inmediato para la semana próxima de los trabajos de esta Comisión. El 30 de noviembre, miércoles, a las diez de la mañana, sería la comparecencia del Presidente del Instituto Nacional de Hidrocarburos, y a continuación la proposición no de Ley relativa a la calificación de las Islas Canarias como zona de protección artesana. ¿Hay algún inconveniente en que esa proposición no de Ley que no se puede tratar hoy se pase al día 30? (*Pausa.*) ¿Todos los Grupos están de acuerdo? (*Asentimiento.*) Y el día siguiente, 1 de diciembre, jueves, estaría dedicado monográficamente al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Se empezaría con la tramitación de dos preguntas procedentes del Grupo Parlamentario Popular, una relativa a los motivos por los que ha suspendido las obras de construcción del nuevo parador de turismo de la isla de San Miguel de la Palma, y otra pregunta relativa a la reducción de servicios aéreos y marítimos de Canarias con la Península e interinsulares, ambas presentadas por don Arturo Escuder Croft, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

Terminado el trámite de estas preguntas, en Comisión, se iniciaría la comparecencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones para informar de la política de comunicaciones, tal como había sido planteada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Se suspende la sesión hasta las doce horas en que tendrán lugar las comparecencias de los Presidentes de Iberia y Trasmediterránea.

Se reanuda la sesión a las doce y diez minutos.

El señor VICEPRESIDENTE: Señoras y señores Diputados, se reanuda la sesión para la comparecencia de los Presidentes de Iberia, don Carlos Espinosa de los Monteros, y de la Compañía Trasmediterránea, don Federico Esteve y Jaquotot, a petición de los Diputados doña María Dolores Pelayo Duque, don Néstor Padrón Delgado, don Luis Fajardo Spínola y don Francisco Castro Feliciano, Diputados por Santa Cruz de Tenerife; don Manuel Medina Ortega, don Angel Luis Sánchez Bolaños y don Juan Alfonso Pérez, Diputados por Las Palmas; don Gregorio Mir Mayol, don Juan Ramallo Massanet y don Jaime Ribas Prats, Diputados por Baleares; don Francisco Fraiz Armada, Diputado por Ceuta, y don José Luis Estrada Sánchez, Diputado por Melilla, pertenecientes al Grupo Parlamentario Socialista.

Tienen el honor de dirigirse a esta Mesa para, al amparo del artículo 44.3 del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, solicitar se recabe la presencia en esa Comisión de las personalidades que a continuación se citan, con el fin de que informen sobre los problemas de transporte de las islas Baleares y Canarias, así como de

Ceuta y Melilla: a los señores Presidentes de la Compañía Iberia y de la Compañía Trasmediterránea.

Vamos a ordenar el debate de acuerdo con lo usual en otras ocasiones similares (artículo 203). Quiero advertir a los señores Diputados que una vez realizados el turno de exposición de los peticionarios de la comparecencia, la contestación de los Presidentes de Iberia y Trasmediterránea, y fijada posteriormente la posición de los Grupos Parlamentarios, esta Presidencia ha estimado, excepcionalmente, la posibilidad de realización de preguntas por Diputados individuales por un tiempo máximo de tres minutos ceñidas exclusivamente, y eso quiero advertirlo porque no daré la palabra para otras intervenciones, al objeto de la comparecencia; es decir, los problemas de transporte de las islas Baleares y Canarias, así como de Ceuta y Melilla.

Si algún Grupo Parlamentario quiere conocer otros aspectos de la política o de la gestión que afectan a estas empresas, pueden solicitar otra comparecencia. Es decir, el objeto de la sesión es muy claro, exclusivamente ceñido a los problemas de transporte de las islas Baleares y Canarias, así como de Ceuta y Melilla.

En consecuencia, por el Grupo proponente, tiene la palabra el señor Sánchez Bolaños.

El señor SANCHEZ BOLAÑOS: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, como es normal y lógico, y además de verdad, agradecer a los Presidentes de Iberia y Trasmediterránea la comparecencia en la Comisión para informar de los temas que afectan a los transportes entre la Península y Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, así como entre las propias islas.

El motivo de haberse convocado la reunión ha sido como consecuencia de la importancia que para las islas y para Ceuta y Melilla tiene todo el problema de las conexiones de transporte entre ellas mismas y con la Península, dentro del objetivo de integración de todo el territorio del Estado español, y dentro del objetivo de integración de las propias islas entre sí, la creación de unos mercados internos propios.

Al mismo tiempo, la entrada de un nuevo Gobierno, de un Gobierno socialista, y la aparición de ciertas medidas, que muchas veces aparecen aisladas, nos hacen ver que está iniciándose un cambio en la orientación de la política a seguir, tanto a niveles ministeriales, como a niveles de Gobierno, como a niveles de las propias compañías, en cuanto al tratamiento de los problemas del transporte con las islas Baleares y Canarias.

A veces me imagino que surgirán preguntas o problemas que son más propios de Gobierno que de empresa que dificultan este tema. Me imagino que las empresas habrán recibido las propias orientaciones del Patrimonio del Estado, del propio INI o del propio Ministerio de Transportes en cuanto a orientaciones de la política de transportes a realizar.

Entonces, en ese tránsito de esta nueva situación a la próxima —la que supongo vendrá derivada de esas nuevas orientaciones en materia de política de transportes

por parte del Gobierno y por parte de las propias compañías— quisiéramos conocer los objetivos, conocer los plazos para alcanzar los objetivos, las nuevas orientaciones de los Consejos de Administración de ambas empresas, lo que eso supone que va a afectar a la situación actual de los servicios, a las nuevas orientaciones de servicios, y la nueva orientación en política de tarifas. También creo que se está trabajando en modificar la situación actual de política tarifaria para crear una nueva situación buscando, fundamentalmente, lo que habíamos hablado antes, la integración territorial a nivel de todo el Estado y a nivel de las islas.

El otro tema que asimismo hay que ver es la situación con la que se encuentran las Presidencias de las compañías, que es la adecuación de la flota actual a las necesidades concretas del transporte, que muchas veces no se adecua, y que, como consecuencia de que la fijación de tarifas viene determinada en función de los costes, la no adecuación de esa flota supone a lo mejor unos costes por exceso que no son directamente aplicables a los propios usuarios de estas compañías, tanto en cuestión de costes de mantenimiento como de personal, etcétera. Y cómo se prevé que la situación de tránsito se puede ir haciendo sin costes añadidos, sin costes de falta de información, de esa orientación de los usuarios, etcétera.

Y, por último, algún problema que también creo que es importante que se nos explique es si ya hay instrumentos de una auténtica coordinación entre las políticas de Iberia y Trasmediterránea en cuanto a distintos modos alternativos de transportes, pues son empresas distintas, pero que yo creo que a estos efectos deberían tener una coordinación. ¿Cómo se ha pensado esa coordinación?

Esto es, en líneas generales, lo que subyace en la petición de presencia de los Presidentes de Iberia y Trasmediterránea, y que darán luego pie a hacer preguntas concretas en cuanto a problemas también concretos que existen en los tres niveles, en Ceuta y Melilla, en Baleares y Canarias. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE: Muchas gracias, señor Sánchez Bolaños.

Tiene la palabra el Presidente de Iberia para contestar a las preguntas formuladas en la anterior intervención.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros y Bernáldez de Quirós): Muy buenos días a todos. Comparezco ante esta Comisión de Industria con el objetivo de procurar dar respuesta a las inquietudes de sus señorías sobre los problemas del transporte de la Península con aquellas partes de España que están fuera del ámbito peninsular —es decir, islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla— y los problemas de comunicaciones entre estos archipiélagos, fundamentalmente.

En la intervención del señor Sánchez Bolaños se ponía énfasis, de alguna manera, en el doble ámbito de lo que corresponde a la política de transportes, lo que corresponde a la Administración y lo que corresponde a las empresas.

A mí me parece que, indudablemente, para dar respuesta a algunas de estas inquietudes quizá la presencia de los Presidentes de las empresas, o por lo menos del Presidente de la empresa Iberia, puede resultar de alguna manera insuficiente para poder dar respuesta a esa definición de la política de transportes entre los archipiélagos, Ceuta y Melilla y la Península, y dentro de los archipiélagos.

Hay dos ámbitos que son distintos; está el ámbito de la empresa, que tiene unos objetivos fijados en función de su consideración de sociedad anónima, que debe buscar la rentabilidad de su actuación, su competitividad y, en definitiva, la prestación de un servicio adecuado a la comunidad, y luego hay otro ámbito que se escapa de la empresa de alguna manera, pero que está íntimamente relacionado, que es el ámbito de esa definición de una política de transportes en unos casos de una peculiaridad notable, como son los de los archipiélagos, y donde está presidido un principio reconocido en nuestra Constitución, como es el principio de solidaridad, con estas partes del territorio nacional.

En mi intervención voy a manifestar el punto de vista de la empresa, intentando tenerlo imbricado dentro de la política del Ministerio de Transportes, pero entiendo que como Presidente de Iberia no me corresponde definirme sobre esa política de transportes.

Como ustedes saben, los servicios regulares de líneas aéreas están en España concedidos a dos compañías, que son la compañía Iberia y la compañía Aviaco, que prestan estos servicios regulares a lo largo y ancho del territorio nacional, con una división no plasmada en ningún texto legal de los servicios que debe prestar Iberia o los que debe prestar Aviaco. Y es más, la coordinación entre las dos empresas pertenecientes al Instituto Nacional de Industria y la existencia de determinados tipos de flota es lo que condiciona el que unos servicios se presten por Iberia y otros se presten por Aviaco.

Nosotros estamos atendiendo, desde el punto de vista de las dos compañías, el tráfico que existe entre la Península y Baleares fundamentalmente a través de Iberia, y compartido con Aviaco; el tráfico interbalear lo estamos atendiendo por Aviaco; el tráfico entre la Península y Canarias lo atendemos fundamentalmente por Iberia, aunque existe algún vuelo de Aviaco por necesidades de colocación de aviones en las islas para prestar servicios, lo que llamamos vuelos posicionales, y el tráfico interinsular canario está fundamentalmente atendido por Iberia, con algún vuelo, en los casos de aeropuertos donde no pueden entrar aviones de la capacidad de los de Iberia y tienen que entrar aviones no reactores, atendidos por Aviaco, como es el Fokke-27.

En cuanto a Ceuta, por no tener aeropuerto nosotros no prestamos ningún servicio, y en cuanto a Melilla nosotros prestamos un servicio en línea de Iberia, pero prestado por aviones de Aviaco, igualmente Fokker-27, que enlazan Málaga con Melilla y Melilla con Málaga y Almería.

Desde el punto de vista de la rentabilidad económica, estos servicios, como ustedes quizá sepan, son líneas enormemente deficitarias que le cuestan a la compañía —me estoy refiriendo ahora a Iberia— cantidades importantes

de dinero; es decir, la diferencia entre los ingresos y los costos que tenemos en estas redes son muy importantes.

En los enlaces de la Península con Canarias tenemos un déficit del orden de 2.500 millones de pesetas año, diferencia de ingresos a costos, y aquí la causa fundamental de este déficit viene motivada por la existencia de una tarifa por kilómetro muy reducida; esa tarifa por kilómetro en las conexiones Península-Canarias es del orden de ocho a nueve pesetas por kilómetro y la existencia de esa tarifa baja, con unos coeficientes de ocupación aceptables, coeficientes de ocupación superiores al 60 por ciento, ocasiona un déficit de explotación, como digo, del orden de 2.500 millones de pesetas.

En el tráfico interinsular canario nosotros estamos sufriendo un déficit también muy importante, del orden de 2.600 millones de pesetas, derivado aquí también de la diferencia de ingresos a costos de la explotación, derivado no tanto de la existencia de un coeficiente de ocupación bajo, puesto que el coeficiente de ocupación en general el alto, sino también de la estructura tarifaria, donde siendo superior en pesetas kilómetro en comparación con las de Península-Baleares, nos encontramos también con una estructura tarifaria bastante baja. La tarifa media por kilómetro, por referirlo al mismo parámetro, en el tráfico intercanario, se mueve entre las 14 y las 16 pesetas por kilómetro. Es indudable que en estos trayectos que son de etapas medias muy cortas, etapas que van desde 60 kilómetros, que es la más corta, de Arrecife a Fuerteventura, hasta 272 kilómetros, de Tenerife a Arrecife, y con unas etapas medias del orden de 150 kilómetros, es muy difícil que con unas tarifas de este orden, de 14, 15 ó 16 pesetas por kilómetro esto pueda ser rentable. Se dice con alguna frecuencia, y ha quedado también implícito en la intervención del señor Sánchez Bolaños, que parte de este déficit puede ser consecuencia de la utilización de una flota no exactamente adecuada, y que la utilización de una flota quizá de capacidad superior o de tamaño superior a la que aconsejaría un tráfico para estas distancias medias puede ser causa del déficit que tenemos. Pero luego me referiré a este punto.

En el caso del tráfico entre Península y Baleares tenemos unos resultados negativos del orden de 750 millones de pesetas, y aquí tenemos unas tarifas en general, las que más pesan. Hay alguna excepción en el esquema tarifario que, como ustedes saben, es bastante complicado por el peso del factor fijo y el factor por kilómetro, y ahí hay una pequeña distorsión; pero en las líneas de mayor densidad, como puede ser Palma-Madrid, por ejemplo, la tarifa es de 14,70 pesetas por kilómetro; en Palma-Málaga son 13,11; en Palma-Vitoria son 13,87; es decir, nos estamos moviendo en las de mayor densidad entre 13, 14 y 15 pesetas, aunque hay algunas, como Ibiza-Barcelona, que se mueve en 17,70 pesetas. La media ponderada sería del orden de unas 15 pesetas en el tráfico Península-Baleares.

Me gustaría poner estos datos de tarifa en pesetas por kilómetro en comparación con las tarifas existentes para distancias similares en los países de la Europa Occidental. Para distancias del orden de 100 kilómetros, como puede ser la tarifa existente entre Las Palmas y Tenerife, que son

111 kilómetros, y donde tenemos una tarifa de 1.980 pesetas, es decir, 17,83 pesetas por kilómetro, la tarifa comparable en Italia es de 42 pesetas. Para distancias del orden de 200 kilómetros, como podría ser en España el trayecto Barcelona-Palma, donde tenemos 18 pesetas; en Italia sería el trayecto Pisa-Verona, que son 203 kilómetros, la tarifa por kilómetro son 32 pesetas. En Francia sería un Burdeos-Toulouse, de 214 kilómetros, y la tarifa es 36 pesetas, y en Alemania que sería un Frankfurt-Nuremberg, la tarifa es 51 pesetas.

En distancias del orden de 400 kilómetros, y ya aquí no tenemos, digamos, interinsulares, pero sí es una referencia a efectos del esquema tarifario español, que sería un Madrid-Málaga, que son 430 kilómetros, la tarifa son 7.755 pesetas, el precio por kilómetro son 18 pesetas; en Italia, Roma-Venecia, serían 26 pesetas; en Alemania, Bremen-Nuremberg, sería 34 pesetas, y en Francia, Lyon-París, después de la rebaja que se ha efectuado como consecuencia de la entrada del tren de alta velocidad, ha quedado en 25 pesetas.

Para distancias del orden de 500 kilómetros, que sería un Madrid-Barcelona, donde tenemos un precio medio de 17 pesetas, en Francia sería Burdeos-París, que está a 22 pesetas; en Italia sería Milán-Roma, que está a 24 pesetas, y en Alemania sería Bremen-Stuttgart, que está a 31 pesetas.

Para distancias superiores, es decir, distancias entre 600 y 700 kilómetros, nos encontraríamos con un Barcelona-Almería, que son 634 kilómetros, a 14,78 pesetas en España; en Italia y Francia sería un Milán-Nápoles o un Niza-París, que están alrededor de 18 ó 19 pesetas, y en Alemania, Hamburgo-Munich, a 30 pesetas.

Esto quiere decir que, como ven ustedes, la diferencia del esquema tarifario en la red interior española, con relación a las redes interiores existentes en tres países que son los que aquí se comparan, como son Francia, Italia y Alemania, por la necesidad de recoger países que tengan un tamaño similar al nuestro —en Inglaterra las tarifas serían bastante superiores— y, por tanto, se producen enlaces aéreos en distancias comparables, la diferencia de precios entre las tarifas españolas, en general, y las tarifas europeas es muy notable, habiendo casos en que las nuestras se mueven entre el 50 y el 60 por ciento, y, en algunos casos, incluso por debajo del 40 por ciento de lo que son tarifas comparables en Europa.

Y siendo ese el esquema tarifario, es especialmente notable la diferencia de nuestras tarifas en lo que se refiere a los enlaces de la Península con Canarias, quizá porque tampoco existen distancias tan largas entre partes del mismo país en ninguno de estos países y, lógicamente, a medida que se alarga la etapa las tarifas tienden a bajar.

Tenemos un problema grave de déficit en estos enlaces de la Península que son los archipiélagos, que nosotros, lógicamente, querríamos ver recogido de una manera distinta a como lo está en estos momentos, en los que no tiene apoyatura alguna la actuación de la compañía, que entendemos que es una actuación al margen de los objetivos económicos. Por eso estamos pidiendo, desde hace algún tiempo, que a la compañía se le compense el déficit que le

ocasiona la prestación de estos servicios a unas tarifas que entendemos son políticas, tarifas que entendemos deben ser más reducidas que las que resultarían de la aplicación de criterios estrictamente económicos, por aquel principio de solidaridad a que hacía referencia antes, pero que creemos, asimismo, que no deben ser absorbidos en la cuenta de resultados de la compañía.

El punto de vista de la empresa es que, si van a ser absorbidos por su cuenta de resultados, esas tarifas deberían sufrir incrementos muy notables, no aquellos de traslación de los aumentos de costos que se vayan produciendo ejercicio tras ejercicio, sino que habría que ir a una transformación sustancial de estas tarifas.

Si no, si se quiere que prime el principio de facilitar las comunicaciones a determinadas partes de España que no tienen todas las otras alternativas de transporte que tiene el resto del país, debería tener recogida en un contrato-programa, en una subvención, o en alguna fórmula, por el que se le compensara a la compañía de este servicio adicional que está prestando.

Esto ya se discutió con el Ministerio de Transportes. Se preparó incluso un proyecto de contrato-programa para que pudiera tener acogida dentro del Presupuesto de 1984. No hubo tiempo para poderlo discutir. Como subvención a estos tráficos apareció en el anteproyecto del Ministerio de Transportes, y, como ocurre muchas veces, cuando viene el ajuste final de los Presupuestos y hay que hacer desaparecer determinadas partidas presupuestarias, salió, y nos encontramos, de cara al ejercicio que hemos iniciado ya el 1.º de noviembre pasado, al ejercicio 1983-1984 —puesto que nosotros cerramos nuestro ejercicio a 31 de octubre—, sin compensación por estos servicios que entendemos tienen un carácter social o político y no deberían ser absorbidos por la compañía.

Así pues, en el mes de septiembre, y cuando ya se veía lo que ocurría en el Presupuesto, bajo el auspicio del Ministerio de Transportes, hemos iniciado unos estudios, que se han encomendado al Instituto del Transporte, para determinar cuál es la situación actual del tráfico dentro de los archipiélagos, las conexiones de los mismos y de Ceuta y Melilla con la Península, al objeto de definir una serie de parámetros que son importantes.

En primer lugar, el esquema de oferta que debe de figurar, teniendo en cuenta los distintos medios de transporte, tanto Trasmediterránea como Iberia. En segundo lugar, los niveles de servicio que se deben prestar a estas Comunidades, lo que se llamarían los servicios mínimos, aunque hoy esta expresión de «servicios mínimos» puede estar asociada a los problemas de la huelga, pero servicios mínimos que, de alguna manera, deberían ser suministrados por el Estado, el tipo de frecuencia y el costo de esos servicios mínimos, y cómo luego esos servicios mínimos deben ser compensados o recogidos en las correspondientes partidas presupuestarias a efectos de dejar claro el papel que le corresponde a cada uno y los costos que deben asumirse.

Ese estudio está en fase de elaboración, dirigido por el Instituto de Estudios de Transportes, con participación de Iberia, Aviaco y Trasmediterránea y con la colaboración,

de los Gobiernos autonómicos, con el objeto de definir este esquema que, de alguna manera, aclare algo, que luego, además, es más complicado por el juego de las subvenciones existentes a los residentes y toda una problemática que es bastante más compleja, y que puede hacer que en estos momentos se estén subvencionando, por parte del Estado, determinados casos que no deben ser subvencionados, y teniendo en cuenta tanto el tema del pasaje como el de la carga.

El horizonte de ese estudio está fijado para febrero, con el objeto de poder elevarlo al Gobierno en el momento que éste tome las decisiones políticas que correspondan en el período de febrero, mayo o junio, y pueda tener su reflejo en los Presupuestos del año 1985.

En ese estudio, que los Presidentes de Iberia y Trasmediterránea entendemos que es enormemente conveniente y esclarecedor para conocer en profundidad la situación y definir una auténtica política de Gobierno, no sólo política de transportes, sino una política algo más amplia de gobierno, se están contemplando los temas de coordinación a que hacía referencia antes entre Iberia y Trasmediterránea y se están recogiendo, asimismo, las aspiraciones que, de alguna manera, se sienten por parte de las distintas Comunidades.

El pasado día 15 de noviembre tuvimos una reunión con el Gobierno canario, en Las Palmas, y, después de un estudio de recogida de datos y de elaboración de los mismos por parte de la Consejería de Turismo de Canarias, y presidido por el Presidente de dicho Gobierno canario. Acudimos el Subsecretario de Transportes, el Presidente de Trasmediterránea y yo, y discutimos todos estos puntos para poder incorporar al estudio lo que son anhelos y aspiraciones del Gobierno canario y de los intereses económicos de Canarias a la hora de la prestación de los servicios.

Por nuestra parte, expusimos también una serie de no diría dificultades, pero sí limitaciones o rigideces, con que, algunas veces, nos encontramos a la hora de poder dar respuesta a esas peticiones que existen y también la repercusión económica que, de alguna manera, tiene sobre las cuentas de resultados de la compañía. Está previsto tener un contacto similar con la Comunidad balear para, también en esa fase de elaboración del estudio, incorporar, con independencia de la posterior participación del Gobierno balear a través del instrumento que considere adecuado, las peticiones oportunas. Posteriormente, también se tendrán unos contactos con Ceuta y Melilla.

Me quería referir, por no alargar excesivamente el tema, a esa acusación implícita muchas veces de que quizá en el tráfico intercanario nosotros estamos perdiendo más dinero del que deberíamos perder si utilizáramos unos aviones más adecuados para ese servicio. Este es un tema que es de alguna manera discutible porque partimos de una serie de condicionantes a la hora de fijar la oferta que nosotros tenemos que ofrecer al archipiélago canario.

Uno de los condicionantes que tenemos es, en primer lugar, la flota disponible. Es decir, no podemos poner otros aviones distintos de los que tenemos, pero dentro de la flota disponible digamos que existe suficiente oferta de

aviones de distinto tipo y, por tanto, es un condicionante limitado.

El segundo condicionante con que nos encontramos es la operatividad de los aeropuertos. No todos los aeropuertos de las Islas Canarias están equipados para recibir reactores. Hay algún aeropuerto, como es el de Valverde, en la isla de Hierro, donde sólo pueden entrar aviones no reactores. Tenemos también, desde el punto de vista de los aeropuertos, otros dos condicionantes. Por un lado, en la isla de Tenerife tenemos dos aeropuertos, uno al norte, el de Los Rodeos, próximo a los centros de población de Santa Cruz y del Puerto de la Cruz, y un aeropuerto al sur, que es el aeropuerto Reina Sofía, más apropiado para el tráfico internacional y para las conexiones internacionales.

Debemos tener en cuenta las necesidades no sólo del pasaje, que vienen de alguna manera condicionadas por la densidad de tráfico en las distintas redes y su ubicación dentro de las islas, sino también las de carga. Hay una necesidad de carga entre las islas y de salida de las islas hacia la Península, que de alguna manera son objetivos encontrados a la hora de determinar los aviones adecuados. Podemos tener para determinados tráficos un deseo de los canarios de contar con aviones más pequeños y con mayor número de frecuencias, pero si ponemos esos aviones más pequeños con mayor número de frecuencias estamos limitando profundamente las posibilidades de carga de salida, porque estos aviones, por su configuración, tienen escasa capacidad de carga de esos productos de unas islas a otras y de estas islas a la Península.

Cuando de alguna manera intentamos satisfacer los deseos de los pasajeros, que lo que quieren es tener mayor número de frecuencias, resulta que no siempre se ve correspondido por la existencia de una demanda en línea con lo que se pide, por lo que estamos corriendo el riesgo de dejarnos la carga, y entonces tenemos los problemas de los exportadores, en general, de productos perecederos, productos que tienen que salir con una suficiente agilidad, pero estos aviones pequeños no tienen las capacidades en bodega que se requiere para hacer estos traslados.

Además, tenemos un problema que es el de la conexión de los distintos puntos de las islas con la Península. Estamos enlazando Madrid y nueve puntos más de la Península con seis puntos de las Islas Canarias; es decir, con Las Palmas, Tenerife, con Tenerife los dos, con Arrecife, con Fuerteventura y con Santa Cruz de La Palma. El organizar el tráfico interinsular de un modo más acorde, que podría hacerse con aviones más pequeños y unirlos en las rotaciones de los aviones con las conexiones necesarias para saltar a la Península, nos plantea también unas limitaciones. En algunos casos estamos haciendo unos trayectos con un 727 o un DC-9 entre dos islas porque después ese avión va a saltar a la Península y entonces no podemos estar poniendo el Fokker 27, sino que tenemos que conexionar. Es decir, tenemos que tener en cuenta el concepto de red no sólo interinsular, sino su conexión a la Península y su conexión internacional, puesto que hay un número importante de conexiones con América, conexiones con Europa desde las Islas Canarias y de tráfico chárter creciente en

el año pasado, en este año y esperamos que en los próximos.

El objetivo es optimizar este concepto global de red, desde el punto de vista de la utilización de los aviones, para lograr unos coeficientes de ocupación mayores y dar el servicio mejor medido en el número de frecuencias que se ofrece en función de los estudios de demanda, y todo ello intentando obtener la rentabilidad mayor. Es decir, no se puede contemplar exclusivamente el déficit del tráfico interinsular si no se pone en conexión con el resto, porque es cierto que algunos desplazamientos entre las islas los hacemos con aviones más grandes de lo que sería aconsejable, pero ello se debe a alguna de estas razones que he intentado explicar anteriormente: por llevar carga, por facilitar conexiones con la Península o bien por facilitar conexiones internacionales.

El señor VICEPRESIDENTE: Muchas gracias, señor Espinosa de los Monteros.

Tiene la palabra el señor Presidente de la Compañía Trasmediterránea.

El señor PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA (Esteve Jaquotot): Señoras y señores Diputados, yo quería iniciar mi intervención enmarcando la función de Compañía Trasmediterránea y el tipo de contratos de servicios que tenemos con el Estado.

Como todos ustedes conocen, el contrato que anteriormente tenía la Compañía Trasmediterránea con el Estado, firmado en el año 1952 con una duración de veinticinco años, venció en el año 1977. El Gobierno se planteó entonces la posibilidad de renovar ese contrato a la Compañía Trasmediterránea en la situación anterior o bien hacer una oferta pública de compra nacionalizando la Compañía, y a partir de ahí hacer un nuevo contrato con la Compañía. El Parlamento aprobó esta segunda solución debido básicamente a la situación de flota, que en aquel ejercicio estaba totalmente obsoleta, con una flota técnica y económicamente ya desfasada, con un segundo aspecto que era devolución creciente de los déficit de la Compañía, tanto en déficit de explotación como en subvención total de la Compañía, y en tercer lugar por tener un mayor control público y transparencia de estos servicios. A tal efecto la Compañía se nacionalizó el 1 de enero de 1978, firmándose un nuevo contrato con el Estado con una duración de veinte años a partir de dicho ejercicio.

Quiero indicar que, en general, en todos los países en los que existen archipiélagos en su soberanía o con longitudes grandes de costas, estos servicios de pasaje y pasaje y carga nacionales están de una u otra manera subvencionados, y no solamente en países del mundo del Este, sino en países del mundo occidental; así ocurre en Francia, en Italia, en Escandinavia, en Canadá, en Estados Unidos, etcétera. Son servicios, en general, deficitarios en todos estos países por propia naturaleza y todos, de una u otra manera, reciben una cierta subvención.

El nuevo contrato del Estado y Compañía Trasmediterránea, para el cumplimiento de las líneas que se denominan marítimas de interés nacional, da el control económico de la Compañía al accionista, que es el Ministerio de

Hacienda, a través de la Dirección General del Patrimonio, y el control de servicios, en cuanto a frecuencias, líneas, tarifas, etcétera, al Ministerio de Transportes. Por tanto, la Compañía se encarga de gestionar dichos servicios con las indicaciones que vienen del Ministerio de Transportes, y a cambio de ello el Estado reconoce un equilibrio de esa cuenta para esos servicios, entre gastos e ingresos, a través del cual se fija la subvención.

La situación de la flota a 31 de diciembre de 1977, cuando la empresa se nacionalizó, era la siguiente: contaba con 34 unidades con una edad media de 18,6 años; algunas de ellas eran, por ejemplo, el buque «León y Castillo» del año 1912, con sesenta y cinco años por tanto; había buques con cuarenta y ocho, con cuarenta y seis años, etcétera hasta tener una edad media, como digo, de 18,6 años, cuando resulta que un buque con veinte años prácticamente puede considerarse como buque obsoleto.

Dada esta situación de flota, la Compañía ha llevado a cabo un programa de renovación y un fuerte programa de inversiones, habiéndose invertido en el cuatrienio del orden de 23.000 millones de pesetas. Esta inversión en flota —se han adquirido 15 unidades nuevas— se ha repartido en un 41,2 por ciento que ha correspondido al sector Canarias, un 40,3 por ciento al sector Baleares un 16,3 al sector del Estrecho y de Africa. Hoy en día la Compañía cuenta con 29 unidades operativas, con lo que la edad media de la flota ha disminuido a la mitad, siendo la edad media al 31 de diciembre de 1982 de 9,3 años. Esto ha permitido dos acciones: por una parte, una mejora de servicio indudable por calidad de las nuevas unidades frente a unidades anteriores, y por otra parte, una mayor productividad de la misma con una congelación prácticamente de los déficit de explotación de toda la línea.

Con relación a la subvención, el déficit de explotación total de la empresa, sin gastos financieros ni de estructura —me refiero a déficit de explotación de las líneas—, ha pasado en el ejercicio de 1978 de menos 3.093 millones a menos 2.463 millones en el ejercicio 1982, habiendo pasado la subvención, metiendo ya costes de capital (que lógicamente se han incrementado fuertemente debido al programa de inversiones, 26.000 millones realizados, que tiene un efecto de incremento de amortizaciones y gastos financieros) de 5.497 millones a 7.891 millones.

Vamos a verlo por sectores. En el sector Península-plazas de Ceuta y Melilla, los déficit de explotación han pasado de menos 490 millones a menos 288 en este período, y la subvención total prácticamente se ha mantenido congelada: de 879 millones a 911 millones.

En el tráfico Península-Baleares, el déficit de explotación, que era de menos 835 millones en el ejercicio de 1978, ha pasado a más 82 millones; es decir, ya no existe déficit en las líneas en general en el sector Península-Baleares, si bien la subvención, debido al incremento de coste de capital principalmente, ha pasado de menos 1.696 millones a menos 2.110.

En el sector interinsular balear, los déficit de explotación han pasado de menos 106 millones en el ejercicio de 1978 a menos 394 millones en 1982; es decir, prácticamente se han multiplicado por cuatro los déficit de explota-

ción en el sector interinsular balear. La subvención total, metiendo costes de capital y gastos de estructura, ha pasado de menos 157 millones a menos 581 millones.

Voy a resumir brevemente todos los sectores, principalmente para comprender después las medidas que está tomando la compañía en cada uno de ellos.

En el sector Península-Canarias, los déficit de explotación han pasado de menos 1.119 millones en el ejercicio de 1978 a menos 1.022 en 1982; es decir, se ha disminuido en todo el tráfico Península-Canarias el déficit de explotación, si bien la subvención total ha pasado de menos 1.836 a menos 2.389 millones de pesetas.

En el sector interinsular canario, los déficit de explotación han pasado de menos 528 millones en 1978 a menos 579 millones en 1982, mientras que la subvención ha pasado de menos 905 millones a menos 1.773, es decir, casi se ha multiplicado por dos.

En resumen, yo diría que los déficit de explotación global han disminuido fuertemente en el sector Península-Baleares, se han incrementado fuertemente en el sector interinsular balear, se han mantenido, incluso disminuido, en el sector Península-Ceuta y Melilla, también han disminuido en el sector Península-Canarias y, sin embargo, se han incrementado en el sector interinsular canario.

En los últimos meses la compañía se ha encontrado, por una parte, con un problema de flota; dos unidades tipo canguro, con las que se pensaba contar a lo largo de este ejercicio y del próximo, han tenido dos tipos de dificultades. Una unidad, el «Ciudad de Sevilla», tuvo un accidente, una embarrancada a la entrada de Palma, y esta unidad está en reparación; prácticamente hasta finales del ejercicio 1984 o principios de 1985 no se podrá contar con esta unidad tipo canguro. Otra unidad, tipo canguro asimismo, denominada «Ciudad de Valencia», cuya entrega estaba prevista por el astillero Unión Naval de Levante en octubre del pasado ejercicio, debido a la situación económica, de suspensión de pagos, en que se encuentra el astillero, se ha paralizado la construcción de dicha unidad; por tanto, tampoco se podrá contar con ella antes de principios del ejercicio 1985.

Teniendo en cuenta, por una parte, que no se puede con estas unidades tipo canguro y, por otra parte, analizando la evolución de los déficit de cada uno de los sectores, la compañía, de acuerdo con el Ministerio de Transportes, ha propuesto una racionalización o reestructuración de servicios que básicamente afectan a interinsulares canarios e interinsulares baleares, intentando ajustar la oferta a la demanda, es decir, que siempre la oferta cubra la demanda en cada sector, así como intentar rebajar las cifras de los déficit que en esos sectores son crecientes.

La racionalización ha consistido básicamente en concentrar las líneas de Valencia y Alicante con Baleares desde el puerto de Valencia, debido a que la distancia de Valencia a Palma es más corta que la de Alicante a Palma y, por tanto, permite la rotación en ida y vuelta de un buque en un día desde Valencia, cosa que no es así desde Alicante. Los factores de ocupación de las flotas de las líneas de Alicante, tanto a Palma como a Ibiza, eran muy bajos, hasta tal punto que en invierno, durante ocho o nueve meses,

las líneas de Alicante con Ibiza ni siquiera cubren los gastos de combustible. Antes me referí a que en el sector Península-Baleares el déficit de explotación había mejorado y ya era positivo, sin embargo las líneas desde Alicante habían sufrido un incremento en dicho déficit.

Por otra parte, con respecto a las comunicaciones entre Mallorca y Menorca, se está llevando a cabo un estudio en el que participan el Consell Balear, el Ministerio de Transportes y la compañía para analizar la continuidad de la línea entre Alcudia y Ciudadela.

En las líneas con Melilla se han sustituido dos unidades obsoletas que tenían un problema, y es que no tenían altura de garaje suficiente para llevar carga, por lo que tuvimos que fletar un buque exclusivo de carga, tipo «roll-on roll-off» que acompañara a los buques mixtos de pasaje y se han sustituido estas tres unidades por una unidad mucho mayor, tipo canguro, con capacidad para llevar todo el pasaje y toda la carga de las tres unidades anteriores.

Los servicios interinsulares canarios se han tenido que racionalizar, aumentado la productividad de los dos buques delfines que estaban asignados al sector interinsular canario, de tal manera que las líneas cubran en cada momento la demanda de cada uno de los servicios interinsulares, sacando la unidad canguro de interinsulares canarios para la sustitución de las tres unidades obsoletas del tráfico con Melilla.

Política tarifaria. Durante los dos últimos ejercicios, la subida media de tarifas de la Compañía Trasmediterránea ha sido, en el ejercicio 1982, del 11 por ciento, repartida un 8 por ciento a las líneas con Ceuta y Melilla y un 12 por ciento en el resto de los sectores. En el ejercicio 1983, la subida tarifaria ha sido lineal en todos los sectores: un 15 por ciento. Los Presupuestos para el próximo ejercicio están calculados sobre una base de tarifas de un 10 por ciento.

Realmente, la política tarifaria de la compañía es enormemente compleja. Por un parte, ha habido una sustitución de unidades y, por otra, el diferente tipo de acomodaciones a bordo de un buque hace que prácticamente el número de tarifas por línea sea del orden de diez mil, teniendo en cuenta las distintas líneas y las distintas acomodaciones.

Esta complejidad exige un estudio profundo para racionalizar las distintas tarifas de cada línea, y se engloba dentro del estudio que el Ministerio de Transportes ha encargado al Instituto de Transportes sobre política tarifaria y coordinación de servicios entre Iberia y Trasmediterránea, al que aludía anteriormente el Presidente de Iberia.

Con relación a la coordinación entre Iberia y Trasmediterránea, prácticamente se mantienen conversaciones entre ambas empresas, pero también de cara a un futuro, esa coordinación será, además, dirigida y promovida por el Ministerio de Transportes, vía dicho estudio, que según el Ministerio de Transportes finalizará en febrero próximo, para coordinar tanto servicios aéreos como marítimos en frecuencias y en política tarifaria.

Creo que con esto ya he dado una visión un poco global. Gracias.

El señor VICEPRESIDENTE: Muchas gracias, señor Esteve y Jaquotot.

Vamos a abrir ahora el turno de intervención de los representantes de los distintos Grupos Parlamentarios, por un tiempo máximo de diez minutos, para fijar posición, formular preguntas o hacer observaciones.

Por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Me ha parecido muy interesante la información que nos han dado tanto el señor Presidente de Iberia como el señor Presidente de la Trasmediterránea. Creo que explica algunas deficiencias que nosotros podemos observar. Como es natural, yo no conozco esas líneas y voy a limitarme, por tanto, a hacer algunas preguntas.

Por ejemplo, yo asumo totalmente los criterios sociales que determinan algunas tarifas bajas. Ahora bien, ¿existe realmente una voluntad, en el contexto de esos programas, de asumir esas tarifas que producen ese déficit a Iberia? Es una pregunta que yo quería hacer al señor Presidente.

Otra pregunta: ¿Cuál es la política de Iberia y Aviaco en relación al tercer nivel? Indudablemente existe, tengo entendido, una mayor petición de servicio, fundamentalmente en lo referente al aeropuerto de Tenerife con el resto de las islas del archipiélago. ¿Tiene previsto el Presidente de Iberia incrementar la oferta de cara a satisfacer esa demanda? Y si no se tiene esa intención, ¿qué solución ve él a esta cuestión?

Nada más, y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE: Muchas gracias, señor Fernández Inguanzo.

Por el Grupo Vasco no se han personado.

Por el Grupo Centrista, el señor Mardones tiene la palabra.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Presidente. Comienzo agradeciendo tanto la presencia aquí como la información que nos han facilitado los señores Presidentes de las Compañías Iberia y Trasmediterránea. En mi turno de intervenciones voy a comenzar con el señor Presidente de la Compañía Trasmediterránea, por antigüedad en el servicio con el archipiélago canario, fundamentalmente.

Señor Presidente, mis preguntas van a ser en este campo marítimo muy concretas. Primera, desearía saber cuántos buques tienen en este momento amarrados la Compañía Trasmediterránea. No en astilleros, en reparación, sino amarrados, sin servicio, y sus razones.

En segundo lugar, se nos ha dicho que el tráfico en su déficit de explotación entre la Península y Canarias ha disminuido, mientras que ha aumentado este déficit de explotación en los servicios interinsulares canarios. La pregunta sería cuáles son las razones de esa reducción en las líneas con la Península y ese aumento en las líneas interinsulares, a qué se debe a su juicio y criterio, a ser posible con datos objetivos, como, por ejemplo, si ha sido de-

bido a reducción de frecuencias de servicio, si eso se ha debido al aumento de tarifas, si eso también se ha debido a gestión de la compañía o reducción de plantillas embarcadas, y sobre todo, que me aclare en qué estima los posibles techos de aumento de productividad en las líneas que están, que siguen estando todavía en déficit, pero que unas lo han aminorado y otras lo han aumentado, porque se ha referido el señor Presidente a que se ha conseguido un aumento de productividad en las líneas interinsulares canarias servidas por buques tipo delfín.

Mi otra pregunta, señor Presidente, es si la decisión de la Compañía Trasmediterránea de retirar de servicio en las líneas canarias el buque tipo canguro de Santa Cruz de la Palma es una decisión temporal o coyuntural, y de ser así, en qué tiempo está fijado el tema, y qué medidas tiene previstas la compañía para atender el déficit de servicio que se ha producido; bien entendido, señor Presidente, que en su comparecencia en la Comisión de Presupuestos me dijo que tenía estimado un déficit para ese servicio del buque canguro —sus palabras constan en el «Diario de Sesiones»— entre 300 y 400 millones de pesetas, cuando lo comparábamos con los siete mil y pico millones de subvención a la Compañía Trasmediterránea con cargo a los Presupuestos del Estado.

La última pregunta, que también va a ser hecha, y lo anticipo, en el mismo sentido o con el mismo léxico al señor Presidente de Iberia posteriormente, es la siguiente: en qué líneas se está moviendo, desde el punto de vista de Trasmediterránea, la coordinación con la Compañía Iberia, o las propuestas que puedan hacer al Ministerio de Transportes, si es en servicio al pasajero o se refiere a la cuenta de explotación de los desvíos atípicos de pasaje entre las islas de Tenerife y de Gran Canaria, en una y otra compañía.

Y paso seguidamente al señor Presidente de Iberia.

Señor Presidente, yo comprendo que el tema de Iberia y de los vuelos, tanto en el área nacional como en el área internacional insular, incluso con la internacional de que usted nos ha hablado, constituye una especie de imbricado laberinto en que a veces nos podemos perder. En las respuestas que ha dado al Diputado del Grupo Socialista señor Sánchez Bolaños ha ido ya por delante en cargar la mano de la explicación deficitaria en la actual estructura tarifaria que tiene la Compañía Iberia con el archipiélago canario y dentro de él, así como las limitaciones o condicionantes de la oferta de aviones y oferta de plazas.

Usted nos ha dado aquí unas cifras de unos déficit. Yo quisiera, señor Presidente, que nos dijera si tiene los datos, y si no, que nos los facilite, cuál es el último escalón de cuenta de explotación en los vuelos interinsulares canarios. Me explico. Usted me habla de un déficit con los vuelos Península-Canarias; un escalón. Usted me habla de un déficit de los vuelos interinsulares, mete toda Canarias dentro de un cajón, y yo le diría que, si le es posible, que diga cuál es la escala de la cuenta de explotación económica en los vuelos interinsulares; es decir, la cuenta que arrojen los vuelos Gran Canaria-Tenerife, por hablar de las dos islas capitalinas, y los vuelos Tenerife-Hierro, o Tenerife-Lanzarote, o Gran Canaria-Fuerteventura, con La

Palma. Quisiera ese desglose en lo que son líneas regulares que aparecen en las hojas o libros horarios de información regular a los pasajeros por parte de la Compañía Iberia.

La segunda pregunta, señor Presidente, se refiere a si estas deficiencias económicas de déficit de explotación de la compañía en Canarias se deben a que se están empleando en determinados vuelos interinsulares aviones que no son del tipo adecuado. Y yo le pregunto, señor Presidente (y con ello ya contesta en parte a la primera parte de mi pregunta), ¿por qué no cambia de tipo de avión? Usted me dice que tiene también condicionantes por esta oferta, por este tipo de aviones, y yo le pregunto: ¿por qué no se autoriza a que vuelen otras compañías, incluso a tercer nivel, u otra empresa de servicios? Me refiero solamente a los servicios interinsulares, porque parece un contrasentido que una compañía de bandera de una nación esté realizando vuelos dentro de un solo territorio geográfico que, en otras partes del mundo, está en manos de otras compañías, filiales o no, o de tercer nivel, pero no la compañía bandera. La TWA o la Lufthansa no vuelan en ese sentido.

En tercer lugar, señor Presidente, casi como corolario de esto, porque aquí se está operando de una manera muy cerrada dentro de la propia estructura de Iberia, voy a hacer otra pregunta de otro orden. Creo, señor Presidente, que se están empleando en determinados vuelos entre Tenerife y Gran Canaria aviones de tipo Airbus. Bien, con lo que usted nos ha dicho hay que deducir que ese vuelo de Airbus, por las razones que son bien conocidas por parte de la Compañía Iberia y de los usuarios canarios, ese avión, esos dos vuelos interinsulares entre Gran Canaria y Tenerife, no tienen una ocupación al cien por cien, y no la tiene, señor Presidente, no porque no haya demanda de tráfico de pasajeros, sino por la frecuencia de los vuelos, que tienen unos horarios totalmente intempestivos sobre las necesidades de los servicios interiores canarios y en un desplazamiento para la isla de Tenerife a un aeropuerto que no lo hace atractivo para esta demanda.

Señor Presidente, ese Airbus está metido en el calendario en un vuelo regular de Iberia, puede ser, pero ese avión situado ahí es un avión en posición, es un avión posicional, porque está haciendo vuelos con la Península, con el continente europeo o con otro destino internacional. Y yo le pregunto: vista la baja ocupación de esos vuelos de Airbus ¿dónde computa usted la pérdida de esos vuelos de explotación de la compañía en Canarias o a la cuenta de explotación de sus vuelos europeos, donde mete los vuelos de posicionado? Esto es muy importante que nos lo aclare. Es decir, los vuelos posicionales canarios, sus pérdidas, ¿se están computando a las pérdidas de Iberia del archipiélago canario, que después presenta usted ante el Ministerio de Transportes o ante el Gobierno, o los tienen situados en otro lugar que hubiera por ahí?

Señor Presidente, en este tema de meter en las líneas interinsulares aviones posicionados que están en otros trayectos, pero que los mueven entre una isla capitalina y otra, lo que yo le pido es una distribución más racional del tráfico, porque después, Iberia, al decir la oferta de

plazas que da entre las dos provincias canarias, mete todas las plazas del Airbus y, claro, puede resultar una estadística real en sus cifras, pero totalmente intempestiva para atender la demanda natural de necesidades de vuelo de personas de Canarias, entre las dos provincias. Se está diciendo: tienen ustedes al cabo del día tanto centenares de plazas, pero es que las coloca usted a unos horarios que no tiene ninguna demanda de servicio y, entonces, se pueden producir desviaciones atípicas del tráfico hacia los «jet-foil» de la Trasmediterránea entre las dos islas capitalinas, y ya saben el Presidente de Iberia y el Presidente de la Trasmediterránea la tremenda incidencia de la tarifa del «jet-foil» para utilizarse entre las dos islas, que van de capital a capital.

Otra pregunta, señor Presidente, es por qué se ha reducido la frecuencia de vuelos que operan desde el aeropuerto de Los Rodeos, en Tenerife, con una incidencia mucho mayor hacia el aeropuerto del sur, Reina Sofía, para vuelos interinsulares. Yo creo que aquí, señor Presidente, cuando se lee el calendario de vuelos que periódicamente suministra Iberia, nos encontramos que hay una programación, a mi juicio, deslavazada en los vuelos intercanarios, que no es una programación que sea fija, porque hay que leerla todos los días para saber qué vuelos tiene uno entre Gran Canaria y Tenerife, por qué aeropuerto, con qué tipo de avión y a qué hora va a resultar factible el tomar ese vuelo.

Entonces, le hago la siguiente pregunta: ¿por qué cree usted, señor Presidente, que pierde dinero Iberia en Canarias? ¿Por qué no se ofrece un favorable servicio al pasajero, considerando tanto aeropuertos base como frecuencias y horarios? ¿Por qué la flota no está adecuada? ¿Por qué las pérdidas de los vuelos posicionales y de situación están contabilizadas como pérdidas exclusivamente a los vuelos interiores canarios?

En otro renglón, ¿usted cree, señor Presidente, que la aplicación en Canarias del actual convenio colectivo de la Compañía Iberia es favorable o desfavorable a la compañía? Y digo esto, en cualquier orden de valores que me lo quiera responder el señor Presidente, con una observación muy singularizada: el solape o no solape del personal de tierra de Iberia de facturación de equipajes en las horas punta. ¿Me entiende, señor Presidente? Llamo solape a que en las horas punta, en determinados aeropuertos, se producen unas deficiencias de servicios al pasajero, porque por el convenio colectivo, cuando entra un componente del personal de tierra que tiene que hacer el relevo de otro se producen, curiosamente en horas punta, una falta de solape y hay a veces hasta diez, quince o veinte minutos durante los cuales se produce deficiencia de atención al pasajero en los mostradores de facturación.

Si usted plantea el tema, señor Presidente, de los vuelos «charter», con la compañía, no sé si se ha referido a Iberia o a Aviaco, «charteando» pasaje desde Canarias con Europa. ¿Hay una estimación de cuenta de explotación de esos resultados? ¿Se van a imputar sus resultados a otra cuenta distinta de las empresas de las que usted es Presidente, Aviaco e Iberia, o van a ser contabilizadas en la cuenta de resultados de Canarias?

Finalmente, decirle, señor Presidente, que aquí yo observo fundamentalmente una necesidad por parte de Iberia de aclaración de su gestión, de la gestión de todos los instrumentos, desde aviones, tripulaciones y tarifas de la compañía, con el archipiélago canario, y decirle si él entiende que se encuentra Iberia en una situación, vamos a llamarla, de incompreensión por parte del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones, en cuanto a las necesidades de ayudas a la navegación, de aumento de tarifas, de lo que usted crea que es una demanda que tiene que obtener su respuesta en el sentido favorable que usted tiene del sector de la Administración competente en esta materia, y que no se guía, o sí se quiere guiar sólo por unos criterios exclusivamente económicos.

Digo esto, señor Presidente, porque en el «Boletín Informativo de Prensa Aeronáutica de Iberia», número 15, de 14 de abril de 1983, muy claro desde el punto de vista de Iberia, se publica un artículo del 15 de febrero de 1983 del transporte aéreo en el mundo y en España, de los señores García Alcolea y Jorge Servert. Cuando se habla aquí del tema de que el transporte aéreo en España está sobredimensionado en su conjunto y la dispersión de la red, cuando se habla del esquema tarifario del transporte interior y se hace una observación o una indicación o criterio de cómo deben imputarse las subvenciones (el dictamen de estos señores no es un dictamen de Iberia, pero está publicado, como digo en un «Boletín de Prensa Aeronáutica de Iberia»), cuando se hacen estas observaciones, cuando se llega al tema de las tarifas, que dice que no es procedente concederlas. Está hablando desde un punto de vista empresarial de saneamiento de cuentas de explotación para ir a precios reales, habla de que las subvenciones, cuando éstas lo exijan por razones políticas, sociales, etcétera, deben estar claramente delimitadas y tener un carácter directo fácilmente imputable al objetivo perseguido, huyendo de la subvención indirecta o vía tarifas. No sé si ha habido alguna razón de este tipo, señor Presidente, para la supresión de las frecuencias de determinados vuelos nocturnos, que ya no son computables a la cuenta interinsular canaria, porque los vuelos nocturnos fundamentalmente entre las dos provincias y con base en Gando y en el Reina Sofía se realizan con la Península, concretamente, Madrid, Barcelona, alguna otra plaza, que tenga Iberia previsto un vuelo nocturno. Esa reducción, señor Presidente, ¿ha sido debida exclusivamente a la razón tarifaria de que hay, creo, un descuento del 25 por ciento de tarifa en el vuelo nocturno o se debe a otra cosa?

Usted entenderá, señor Presidente, que el vuelo nocturno en el servicio Península-Canarias es el vuelo más social. Esa es una razón en la que usted pudiera basarse para plantearlo ante el Ministerio de Transportes a efectos de subvención. No se lo digo a los efectos de resultados de explotación de la compañía, sino porque esté afectada la tarifa correspondiente de vuelos nocturnos.

Nada más, señor Presidente, porque no quiero abusar del tiempo que me ha concedido la Presidencia.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE: Muchas gracias, señor Mardones. Ha usado por lo menos con amplitud, si no ha abusado.

Por el Grupo Parlamentario Popular van a repartirse la intervención entre el señor González-Estéfani y el señor Castroviejo. Se reparte el tiempo total de diez minutos entre los dos. Tiene la palabra el señor González-Estéfani.

El señor GONZALEZ-ESTEFANI AGUILERA: Muchas gracias, señor Presidente. La exhaustiva y, al mismo tiempo, pormenorizada intervención de mi predecesor en el uso de la palabra me evita el tener que reiterar alguna de las preguntas que pensaba hacer.

Me voy a referir exclusivamente a los temas específicos de detalle, de lo que sucede en cuanto a los gastos y a los déficit de explotación de la Compañía Iberia en las Islas Canarias, a los datos que, relacionados con esto mismo, el señor Presidente de Iberia ha mencionado a título de comparación, cuando ha hecho comparaciones de tarifas entre determinados países europeos, para distintos tipos de distancia, y las líneas interinsulares y de las islas con la Península.

He visto que no ha mencionado, y me gustaría que me aclarara si es porque realmente no tiene en este momento los datos o porque considera que se trata de una situación muy distinta, ejemplos de los costes y de las tarifas en los vuelos dentro de los Estados Unidos. Y digo esto porque creo que es revelador. Recientemente, he tenido ocasión de leer los datos de explotación y los datos tarifarios en el interior de los Estados Unidos, y, asimismo, he tenido ocasión de saber que, mientras en las reuniones de la IATA hace bastantes años, en una primera época, se ponía todo el acento en la necesidad que existía de que los Estados compensaran a las compañías aéreas de sus posibles pérdidas, en cierto modo, en estos últimos tiempos, se ha dado una especie de vuelta a la tortilla en esa posición, y se está diciendo, prácticamente, todo lo contrario, porque, de alguna manera, se ha visto que eso llevaba en la práctica a que crecieran de una manera continuada las pérdidas de esas mismas compañías, por una falta de eficiencia que venía alimentada por la seguridad de esas subvenciones.

Me gustaría que nos comentara, si es posible, la comparación entre viajes internos en los Estados Unidos con los que ha mencionado interinsulares y de las islas con la Península, porque mi idea es que, por ejemplo, en estos dos últimos años son ya bastantes las compañías, tanto americanas como europeas, que, en función de poner el acento más que en la subvención en la eficiencia, están consiguiendo, en primer lugar, en el caso de los Estados Unidos, tarifas más baratas, considerablemente más baratas (no las tengo en este momento aquí, pero creo recordar algunas como las que hay entre Nueva York y Miami y otras de este tipo), que, en realidad, hacen que esos trayectos estén en una situación de alta competencia, no sólo con los de España, sino con los que existen en el resto de los países europeos que aquí se han mencionado, que, efectivamente, tienen tarifas más altas y que, sin embargo, de forma muy probable, puede ser debido más a un pro-

blema de ineficiencia de esas compañías que a otras razones.

Evito el hablar de si es un problema de tamaños de avión, etcétera, puesto que creo que el señor Mardones ha tratado el tema de manera exhaustiva y que el señor Presidente de Iberia, en su contestación, dará cumplida satisfacción a dichas preguntas.

El señor VICEPRESIDENTE: Muchas gracias, señor González-Estéfani.

Tiene la palabra el señor Castroviejo.

El señor CASTROVIEJO CALVO: En primer lugar, quiero agradecer a los Presidentes de la Compañía Trasmediterránea y de Iberia el gesto de comparecer ante esta Comisión, para explicar la filosofía que inspira su gestión.

Una de las preguntas que pensaba formular al Presidente de la Compañía Trasmediterránea me ha sido respondida en parte, pero he de aclararle que en la provincia de Alicante existe una gran inquietud ante la suspensión del servicio de transporte de carga y pasaje que unía nuestra provincia con las Islas Baleares, puesto que no sabemos, no se había dicho de una manera tajante, cuáles eran los criterios, las razones que motivaban esa suspensión. Si era de manera definitiva, por razones estructurales, o de una manera provisional, «ad interim», por unas razones coyunturales; bien que estuviera inspirada en unos criterios de economía o de rentabilidad económica; o más bien —y en esto quiero subrayar que existía una gran inquietud— que fueran criterios de concentración en la capital de la Comunidad Autónoma valenciana, criterios políticos de concentración por los que pasáramos a depender ahora de Valencia como antes pudieron ser criterios más bien centralistas, desde Madrid, los que inspiraban la política de transportes.

Nos ha explicado en parte esas razones que avalan la teoría de la suspensión desde el punto de vista de una mejor rotación de los buques entre Valencia y Baleares, que entre Alicante y Baleares, por razón de distancia. Pero subyacen, no obstante, otras preguntas que quiero formularle de una manera clara.

Primera: ¿la Compañía Trasmediterránea tiene previsto en un próximo inmediato, o remoto, futuro, la remodelación de ese transporte que se acaba de suspender? Es obvia la importancia que tiene este servicio en una provincia de gran desarrollo turístico, industrial y comercial, como es nuestra provincia, la alicantina.

Segunda, en caso negativo, ¿es consciente la Compañía Trasmediterránea de las consecuencias, como son, entre otras, la potenciación de la economía y el turismo de otra provincia limítrofe con la alicantina, además en detrimento de esta última? Y «de facto», ¿no supondría una centralización de este servicio, de este enlace, en Valencia, repitiendo, capital de la Comunidad Autónoma?

Tercera pregunta: ¿aunque no se reanudara un servicio de pasajeros, se tiene pensado establecer un servicio regular de buques de carga, de manera convencional, o por medio de contenedores?

Y quiero cerrar mi intervención con una pregunta que

puede ser al Presidente de Iberia o al de la Compañía Trasmediterránea: ¿La coordinación entre estas dos compañías, Iberia para el transporte aéreo y Trasmediterránea para el naval, en cuanto se refiere al tráfico de pasajeros, contemplará las tarifas «flight cruise», es decir, vuelo crucero, o similares, entre la Península, se sobreentiende, y las Islas Baleares, por la positiva influencia que podían tener estas tarifas tanto en el incremento de pasaje como en la promoción turística?

Nada más, muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE: Gracias, señor Castroviejo.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Sánchez Bolaños.

El señor SANCHEZ BOLAÑOS: Vamos a dividir la intervención entre dos Diputados. En primer lugar va a hablar don José Luis Estrada.

El señor VICEPRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Estrada.

El señor ESTRADA SANCHEZ: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, al señor Presidente de Trasmediterránea quiero preguntarle: con la entrada en servicio del barco tipo canguro en la línea de Melilla, efectivamente, los pasajeros han notado esa mejora en calidad de servicio fundamentalmente en lo que a confort, etcétera, se refiere. No obstante, en la travesía diurna parece que hay una sensación generalizada de que esta travesía podría hacerse en menor tiempo, porque el barco tiene, desde luego, capacidad para poderlo hacer en un tiempo menor. ¿Hay alguna posibilidad real de que esta travesía pueda aminorarse en el tiempo?

En segundo lugar, también hay una intranquilidad en cuanto a posibles fechas de exceso de demanda, como pueden ser épocas de Navidad o épocas también en que la influencia de emigrantes africanos que se canalizan por la vía de Melilla puedan bloquear de alguna manera la salida de los pasajeros de Melilla, sobre todo de aquellos que utilizan vehículo. La pregunta entonces sería la siguiente: ¿Hay una posibilidad real de que en estas posibles épocas de exceso de demanda pudiera utilizarse alguno de los buques que se quitaron de estas líneas para reforzar ese servicio?

Al señor Presidente de Iberia quisiera plantearle dos preguntas. En primer lugar, plantear la cuestión de la coordinación entre Trasmediterránea e Iberia, en el sentido de que con la entrada en servicio del barco tipo canguro en la línea de Melilla, efectivamente, ha habido una mayor demanda en cuanto al billeteaje del servicio aéreo. Coincide, entonces, que la puesta en servicio de ese barco va paralela con el descenso en frecuencia con los vuelos con Melilla. Durante la época de verano, en que había una frecuencia de cinco vuelos, pasan con posterioridad a cuatro, y en el momento en que entra en servicio el nuevo barco se reducen a tres.

Queríamos preguntar si hay posibilidad de aumentar de nuevo esta frecuencia, al menos a los cuatro vuelos que

había con anterioridad a la puesta en servicio del nuevo barco, puesto que tengo aquí los datos estadísticos del mes de noviembre de los 16 primeros días, y la ocupación media es superior al 80 por ciento y hay cinco días en los que la ocupación es del cien por cien, lo que significa que ha habido un número de pasajeros que quedaron sin poder utilizar el avión durante estos días.

Por otra parte, es claro que Melilla es deficitaria en el servicio en cuanto al transporte de mercancías vía aérea, y hay grandes retenciones en Málaga, sobre todo en aquellas mercancías procedentes de Barcelona, por lo que preguntaría si dentro de la posibilidad de esta ampliación de frecuencia pudiera contemplarse también el incremento de la capacidad de carga.

Un factor muy caracterizado en Melilla es la suspensión de vuelos, que viene determinada por las características de la pista, que es corta para el tipo de aviones que en este momento están operando en Melilla. También son importantes las condiciones climatológicas, con unos vientos de poniente y de levante que dificultan las operaciones.

Quisiéramos preguntar, porque los datos técnicos que se nos han facilitado ponen de manifiesto que un avión modelo 235 que fabrica CASA o que va a poner en servicio operativo CASA, podría cubrir de alguna manera las necesidades que tiene Melilla en este sentido, puesto que necesita una menor longitud de pista, y esto podría facilitar, de alguna manera, la mayor frecuencia de vuelos. La pregunta es, repito, ¿tienen prevista Iberia, Aviaco u otra compañía que operara en el tercer nivel la adquisición del modelo 235 que pudiera utilizarse en la línea de Melilla?

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE: Muchas gracias, señor Estrada Sánchez.

Tiene la palabra el señor Sánchez Bolaños.

El señor SANCHEZ BOLAÑOS: En primer lugar me gustaría que se aclarara un poco el tema de los déficit relacionados con las subvenciones y si en las cifras que se han dado se incorporan o no las subvenciones a residentes, a familias numerosas, etcétera.

En preguntas concretas me gustaría saber cómo está la programación de este año del transporte aéreo de los artículos de primor, siendo evidente que el año pasado hubo aquí en esta Comisión una proposición no de Ley, y por parte del Ministerio se nos avanzó que se estaba programando de nueva forma, intentando llegar a atender la demanda de este servicio.

Asimismo me gustaría conocer, por parte del Presidente de Iberia, las repercusiones en tarifa del concepto «operaciones en aeropuertos», sobre todo la importancia que tienen los vuelos interinsulares, para saber un poco el nivel de coste y de cobertura por medio de tarifas y los conceptos que abarca.

Al Presidente de la Compañía Trasmediterránea le quería preguntar dos cosas concretas: cómo ha quedado lo del minicrucero entre las islas y qué hay de cierto en esa acusación por parte de empresas privadas, de competencia desleal en el tráfico interinsular en carga.

Nosotros esperamos en su momento las conclusiones de ese estudio del Ministerio de Transportes, de febrero; para hacer el seguimiento del tema solicitaremos la comparecencia del Ministro en la Comisión para que nos explique las conclusiones y la nueva política que de ella se derive.

El señor VICEPRESIDENTE: Muchas gracias, señor Sánchez Bolaños.

Finalizado el turno de representantes de los distintos Grupos Parlamentarios, abrimos un turno extraordinario para realizar preguntas o pedir aclaraciones por un tiempo máximo de tres minutos. ¿Qué Diputados quieren hacer uso de la palabra? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Ribas Prats.

El señor RIBAS PRATS: En primer lugar, quiero agradecer la presencia de los responsables de las compañías de transportes que prestan un servicio que podríamos considerar vital en términos económicos para las islas y añadir que, como miembro del Grupo Parlamentario que apoya al Gobierno, me siento totalmente identificado en la política de éste de contención del gasto público y de reducir el déficit de las compañías de transporte estatales.

Mis gestiones y mi mayor preocupación en estos momentos consiste en ver absolutamente todas las posibilidades de mantener aquellos servicios que podríamos considerar como imprescindibles y reducir el déficit que arrastran, año tras año, las compañías estatales de transporte: Trasmediterránea, Iberia y Renfe.

No cabe ninguna duda de que en un país con recursos escasos como el nuestro el despilfarro de los mismos adquiere una especial gravedad y los políticos que lo alienan son doblemente responsables, primero, por mala gestión, y segundo, por permitir que recursos escasos, y que son de todos, se pierdan sin provecho para nadie.

No se pueden mantener servicios por una cuestión de prestigio. Países con muchos más recursos que nosotros, como son Francia e Inglaterra, y con gobiernos de derechas, se dieron cuenta hace ya muchos años de que por cuestiones de prestigio no podían mantener el servicio del «Queen Elizabet» o del «France», por citar sólo dos ejemplos, a pesar de que tenían una aceptación general y un nivel de ocupación mucho más aceptable, en términos de competencia, que algunos de los que mantenemos nosotros.

Hemos pasado a cifras escalofrantes en cuanto al déficit de pasajeros en las islas Baleares, especialmente me refiero a ellas, puesto que de 435.149 pasajeros en 1978, se ha pasado a 246.766 en 1982, y si tenemos en cuenta que el 80 por ciento de dicho movimiento de pasajeros tiene lugar durante los meses de verano, vemos entonces la necesidad ineludible de que se arbitren medidas por parte de la Administración con el fin de paliar el déficit que se origina en la temporada baja. El déficit acumulado por la línea de Alicante el año pasado es de 234 millones y me gustaría que se me confirmara.

Frente a estos hechos contrastados y cuantificados numéricamente, y hallándonos ya en una etapa de racionalización

de los servicios, yo quisiera plantear cuatro aspectos que considero fundamentales y que preocupan a la opinión pública de las islas.

El señor VICEPRESIDENTE: Señor Ribas, vaya finalizando porque ya ha consumido los tres minutos.

El señor RIBAS PRATS: Ya finalizo, señor Presidente.

La política de horarios. Si la compañía se va a plantear el tema de los horarios de estos barcos que salen a horas intempestivas del día y que impiden posteriores conexiones por vía aérea o ferrocarril y obligan a pernoctar en una ciudad intermedia con respecto al destino final.

Un segundo tema sería la política de plantillas. Se ha dicho que se encontraba sobredimensionada en el nivel de directivos, quisiera saber si habrá reducción del número de empleados en las oficinas del despacho de billetes y cómo va a afectar la posible función con Aucona.

En cuanto al transporte de mercancías, quisiera saber si se piensa entrar en una política agresiva de comercialización, en una política de competencia con compañías privadas que están sirviendo mediante el sistema «roll-on roll-off» las mercancías de las islas.

Finalmente, quisiera saber si es posible flexibilizar la oferta, ofreciendo servicios extraordinarios a principios y final de temporada cuando muchos trabajadores de hostelería vienen y se van de nuestras islas en Semana Santa y Navidades, por un sistema, si es posible, parecido al que emplean las compañías aéreas mediante vuelos chárter, es decir, ofreciendo precios interesantes a cambio de una ocupación completa.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ramallo.

El señor RAMALLO MASSANET: Muchas gracias, señor Presidente.

La pregunta que quisiera hacer a los dos presidentes que comparecen es muy concreta y está relacionada con la rentabilidad de las distintas líneas y, sobre todo, con el precio medio por kilómetro o por milla que se desprende en los itinerarios entre Canarias y la Península y Baleares y la Península. El Presidente de Iberia ha dicho que la tarifa media entre la Península y Canarias era de 8 pesetas-kilómetro, mientras que la media Península-Baleares era de 15 pesetas-kilómetro. El Presidente de Trasmediterránea no ha hecho ese dato, no ha hablado del precio pesetas-milla, pero por los datos que yo tengo, por ejemplo, en butaca la relación entre Palma y Barcelona es de 20,10 pesetas milla, y Cádiz-Tenerife es 10,60 pesetas milla. En ambos casos, tanto en Trasmediterránea como en Iberia, el precio peseta-kilómetro o milla se dobla. Quisiera que ambos presidentes, si pudieran, diesen una explicación a esta diferencia.

El señor VICEPRESIDENTE: Gracias, señor Ramallo. Tiene la palabra el señor Castroviejo.

El señor CASTROVIEJO CALVO: Mi pregunta en esta ocasión, señor Presidente de Iberia, tiene dos áreas. Una, la reducción de vuelos que, en virtud de la temporada de invierno en que estamos habitualmente, suele efectuar la compañía. Se detecta que los nuevos servicios, que han sido reducidos en algunos casos, como Madrid, que tenía cuatro vuelos diarios, han quedado reducidos en la mayor parte de los días de la semana a tres. Al mantenerse en muchos vuelos esta demanda de pasajes, hay casos en que se puede producir «over booking» o una falta de atención a esa demanda.

Por otra parte, los horarios han sido recortados en sus últimos vuelos de una manera poco racional; a los hombres de negocios que efectúan el viaje entre Madrid y Barcelona, tal vez se les quede un poco corto el período de estancia, de forma que sería aconsejable que la Compañía Iberia estudiara si la demanda de ampliación de un vuelo más de ese servicio entre Madrid y Barcelona y Alicante lo aconsejara, que se estudiara la puesta en funciones de ese nuevo vuelo que ampliara los servicios entre Barcelona y Madrid con Alicante.

La segunda pregunta está referida a un tema que salió en la Prensa provincial de Alicante hace unos meses que alentaba un temor en el sentido de que la Dirección de Iberia o Aviación Civil preveía en un próximo futuro la supresión de los vuelos chárter hacia y desde Alicante. Si no es así, quisiera que me desmintiera esta noticia para tranquilidad de la provincia a la que represento.

El señor VICEPRESIDENTE: Muchas gracias, señor Castroviejo.

Tiene la palabra el señor Presidente de Iberia para contestar a las preguntas. Le advierto que las cuestiones últimas, relativas exclusivamente a la provincia de Alicante, no tienen que ser contestadas.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros y Bernáldez de Quirós): Yo he tomado notas de las interrogaciones de SS. SS. y voy a procurar contestar a todas ellas. Como las notas son resumidas, es posible que alguna me la salte; si así fuera, ruego que se me indique al final con el fin de dar las aclaraciones oportunas.

Respecto a las preguntas formuladas por el señor Fernández Inguanzo, la primera, si existe voluntad de asumir los costes sociales, yo entiendo que sí existe. Indudablemente, lo que me preocupa es que no solamente exista la voluntad, sino que se traduzca en una realidad. Yo entiendo, por los contactos que he tenido hasta ahora con la Administración, que sí existe la voluntad, y tengo la esperanza de que se confirme en una realidad.

La segunda pregunta es la política de Iberia y Aviaco respecto al tercer nivel. Es una pregunta de un ámbito extensísimo y, para poderle responder, yo necesitaría de muchísimo tiempo porque es un tema muy complejo. En primer lugar, habría que definir qué es exactamente el tercer nivel, puesto que se llama tercer nivel a cosas que son muy distintas; en unos países se entiende por tercer nivel una cosa y en otros, otra. Entonces, no es muy fácil acotar exactamente lo que es el tercer nivel. De una mane-

ra genérica, se puede entender que el tercer nivel es el que enlaza centros relativamente próximos en distancia; dónde empieza ese límite de distancia ya empieza a ser discutido; puede ser el límite 200 ó 250 kilómetros. Hay que ver si estamos hablando de determinadas facilidades aeroportuarias; es decir, si estamos hablando de aeropuertos dotados de todos los servicios o de aeropuertos que tienen servicios limitados. Hay que ver muchas cosas antes de definir exactamente lo que es el tercer nivel.

Sí le quiero decir que la política de Iberia es no entrar en el tercer nivel, entendiéndolo por tercer nivel distancias pequeñas, de 100, de 200 kilómetros, porque entendemos que la estructura de la compañía está diseñada para otro tipo de tráfico. Dos tercios de nuestros ingresos proceden de nuestra actividad internacional y el otro tercio, de nuestra actividad nacional, donde la media etapa es del orden de 500 kilómetros, que ya es una media etapa baja, y que nos gustaría no tener unas etapas tan bajas, puesto que los costos se multiplican por el peso de los costos fijos o aumentan de manera exponencial o, por lo menos, en progresión geométrica a medida que las etapas se reducen. La vocación de Iberia, su estructura y su condicionante de prestar los otros servicios como compañía bandera, la aleja de la explotación de un tercer nivel.

Existe otra compañía, que es Aviaco, que está más próxima a lo que es una compañía de tercer nivel, pero en mi opinión personal sigue lejos de lo que sería una compañía racional para explotar el tercer nivel, en el concepto que yo tengo de tercer nivel, que puede no ser el mismo que tengan otras personas. Como digo, es un tema susceptible de mucho debate. Indudablemente, determinados tipos de servicios, que se llaman de tercer nivel en otros países, Estados Unidos o Europa, donde tienen una cierta tradición, no son servicios que hoy una compañía, con una estructura de costos como la que tiene Aviaco, pueda asumir. Es necesario incorporar un sentido de polivalencia, por ejemplo, del personal que hoy no figura, por las reglamentaciones existentes, por los convenios en las empresas públicas ni en Iberia ni en Aviaco, que están dimensionadas y pensadas para otros tráfico.

Hay tres niveles en Holanda, Bélgica o Estados Unidos, y yo he viajado bastante en estas líneas de tercer nivel, supone una simplificación de los métodos operativos y del personal utilizado, máxime que dista mucho de lo que son hoy las posibilidades de atender eso por parte de nuestras compañías. Así pues, ese tercer nivel que podríamos servir, no lo estaríamos sirviendo con la eficiencia con la que la podría servir una compañía que naciera «ex novo» para poder prestar ese servicio. Para mí es claro que Iberia no lo puede hacer, que Aviaco está algo más cerca de lo que es el tercer nivel, pero lo que es claro también para mí es que hoy, en España, con las estructuras de costos existentes, ninguna compañía de tercer nivel es rentable, y lo digo así de claro y rotundamente: pública o privada, ninguna compañía que abordase el tercer nivel a los niveles de servicio que piden los usuarios y los consumidores podría ser rentable. Y los pocos intentos que ha habido, incipientes en algunos sitios, han acabado muy mal.

La tercera pregunta, me decía si estaba previsto... ésta

no la he entendido muy bien, señor Fernández Inguanzo, si está previsto un incremento de oferta para satisfacer la demanda.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Tengo entendido que ha aumentado la demanda en las islas, entre Tenerife y otras zonas de las islas. Entonces, parece ser que este servicio no está suficientemente atendido. Si piensa Iberia incrementarlo.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros y Bernáldez de Quirós): Desgraciadamente, los datos que tenemos nosotros no demuestran que haya aumentado la demanda, sino que la demanda desde el año 1979 viene decreciendo en el tráfico interinsular. Otra cosa es por qué ocurre esto, y se podrá decir: porque los horarios no son buenos, porque vamos a los aeropuertos equivocados, o por lo que sea, pero los datos de demanda que nosotros tenemos muestran un descenso de la demanda que va determinando un descenso de los niveles de ocupación de nuestros aviones.

En relación con las preguntas del Diputado señor Mardones, la primera era en qué línea se está moviendo la coordinación con Trasmediterránea, entiendo que referido al archipiélago canario. Como usted sabe, la coincidencia de servicios entre Trasmediterránea e Iberia únicamente se produce en el tramo de Tenerife a Las Palmas. En ese tramo opera el «jet-foil» de Trasmediterránea y opera una oferta de la Compañía Iberia a Las Palmas a los aeropuertos de Tenerife.

La coordinación está moviéndose fundamentalmente en el tema de horarios. Trasmediterránea tiene unas limitaciones de operación que determinan que a partir, me parece que es de las cinco y media de la tarde, ya no pueden operar los buques entre las dos islas. Entonces, nosotros estamos intentando, y la programación de este invierno recoge cierta coordinación de este tipo, descargar los tráficos en las horas en que están operando los «jet-foils» de la Trasmediterránea y aumentar el servicio en las horas posteriores en que no opera el «jet-foil». La coordinación, como digo, es de horarios. Queda otra coordinación pendiente, que es la coordinación de las tarifas, y todo esto está siendo objeto de estudio en ese análisis que está realizando el Instituto de Transportes. Como saben en estos momentos la tarifa aérea es más barata que la tarifa del «jet-foil» y se está midiendo Las Palmas-Los Rodeos; si se mide Las Palmas-Reina Sofía, el equilibrio es bastante más próximo por el componente de transporte terrestre que debe enlazar Reina Sofía con los centros de población de Santa Cruz o de Puerto de la Cruz.

Me pedía el desglose de esas cifras que había dado yo del déficit interinsular por las principales líneas. Yo, desgraciadamente, no tengo aquí, todavía, los datos correspondientes al año 1982-83, pero sí tengo los del año 81-82. No tengo los del 82-83 porque acabamos de cerrar el ejercicio y no tengo el dato total del mismo. Entonces, en el año 1981-82, es decir, en el ejercicio anterior, el déficit total de la red intercanaria fue de 2.371 millones de pesetas. Esos 2.371 millones, se desglosan de la siguiente manera:

Las Palmas-Tenerife, 642 millones; Las Palmas-Arecife, 442; Tenerife-Santa Cruz de la Palma, 395. Estoy intentando dárselos de forma decreciente. Las Palmas-Fuerteventura, 300 millones; Tenerife-Arecife, 187; Tenerife-Valverde, 159; Las Palmas-Santa Cruz de la Palma, 121; Tenerife-Fuerteventura, 77; Arecife-Fuerteventura, 47, y Valverde-Santa Cruz de la Palma, 4,35. Si en el intento de dárselos de manera decreciente me he saltado alguno, ése puede ser el que no haga la suma total, porque si han tomado nota, son diez líneas.

Para más seguridad, les repito las cifras en el orden en que yo las tengo, porque es la manera de asegurar que les doy todos.

Arecife-Fuerteventura, 47 millones; Las Palmas-Arecife, 442; Las Palmas-Fuerteventura, 300; Las Palmas-Santa Cruz de la Palma, 121; Las Palmas-Tenerife, 642; Valverde-Santa Cruz de la Palma, 4; Tenerife-Arecife, 187; Tenerife-Fuerteventura, 77; Tenerife-Santa Cruz de la Palma, 395, y Tenerife-Valverde, 159.

Con decimales, que se los he dado sin decimales, la suma sería 2.371 millones.

La pregunta siguiente hacía referencia a los aviones que no son del tipo adecuado, por qué no se autorizan otros servicios, y lo enlazo con la de la frecuencia del «Airbus» Las Palmas-Tenerife, puesto que me imagino que ése es el ejemplo más significativo y a donde se computan los costos.

Insisto, y quisiera matizar mi intervención anterior si no ha sido bien entendida, que yo no he dicho que los aviones que estamos utilizando no son los aviones adecuados. Yo he dicho que muchas veces, a la hora de hacer el análisis del tráfico interinsular, se dice que la causa de que ese déficit sea de la magnitud que es, es porque no estamos utilizando aviones adecuados. Y yo lo que he querido aclarar es que lo que pueden no ser aviones adecuados para un componente del tráfico del servicio que prestamos, pueden ser los aviones necesitados para otro de los elementos que intervienen en el servicio que estamos prestando. Entonces, que si desde el punto de vista del pasaje para la conexión interinsular de Las Palmas y Tenerife, el avión de la mañana de las ocho cuarenta, «Airbus» resulta demasiado grande, resulta que ese avión «Airbus» es necesario para poder sacar la carga por la capacidad de las bodegas de los «Airbus» desde Las Palmas o desde la Península a Las Palmas, o desde Tenerife hacia la Península.

Entonces, lo que he querido transmitir es que el concepto de inadecuación para un determinado fragmento del problema no es ortodoxo, porque hay que contemplar la conjunción de variables que ahí intervienen. El tema del «Airbus». Como usted sabe, en la programación de invierno, y hablo un poco de memoria porque no tengo en este momento aquí el programa, tenemos dos aviones a la semana que enlazan Las Palmas con Tenerife, me parece que es los lunes y los viernes a las ocho cuarenta de la mañana. Dos aviones únicamente, es decir, no es que tengamos una oferta de «Airbus» tremenda dentro del archipiélago canario, tenemos dos «Airbus». Los dos están haciendo Las Palmas-Madrid y están atendiendo el tráfico de

Madrid a Las Palmas, luego pega un salto de Las Palmas a Tenerife, y una vez a la semana ese avión de Tenerife enlaza con una cadena de charters y el otro regresa a la Península para traer los frutos de primor, las flores, los productos perecederos, etcétera. Son únicamente dos aviones los que hay dentro de la programación semanal de todo el archipiélago, que son más de trescientos vuelos; sólo hay dos «Airbus», que son los que están haciendo ese salto.

Pregunta que cómo se imputan los costos de estos dos trayectos. Se imputan igual que los demás, o se van a imputar igual que los demás, porque no hemos tenido el «Airbus» en el ejercicio anterior y, por tanto, los datos que le estoy dando no hacen referencia al «Airbus», sino a las flores que han estado operando; pero cara al ejercicio próximo los imputaremos a la red intercanaria. No hay otra manera de imputarlo, lo tenemos que imputar a la red intercanaria, es la oferta que estamos poniendo entre Las Palmas y Tenerife, y esa oferta, puesto que nosotros la imputación de costos la hacemos por tipo de aviones y por redes, la tendremos que imputar a la red intercanaria, y así lo vamos a hacer.

En cuanto a por qué no se autorizan otros servicios entre el archipiélago canario, yo le digo que eso no es materia de mi responsabilidad, corresponde a la Dirección General de Aviación Civil; pero únicamente le digo que no es interés de la Compañía Iberia prestar esos servicios, es decir, la Compañía Iberia no va a dar una guerra por prestar esos servicios interinsulares. Si los canarios creen que hay una solución mejor para las conexiones interinsulares de las Canarias, de lo cual se arrepentirán si llegan a tomar esa decisión, ¡adelante con los falores!, y que haya una compañía privada que preste esos servicios a las tarifas que los está prestando Iberia o a las tarifas a las que aspira prestarlo Iberia y verán ustedes lo que duran esos servicios. Lo único que le digo es que no hay oposición de la Compañía Iberia; que no le corresponde a la Compañía Iberia, que no hay una labor de «lobby» de la Compañía Iberia, en AISA, en esta o en otra compañía que habla de un proyecto de conexión entre las islas Canarias. No estamos haciendo ninguna labor de «lobby» para deshacerlo; y lo que le garantizo es que como eso se pusiera en práctica se acordarían los canarios durante mucho tiempo, por el nivel de servicio que recibirían.

¿Por qué se ha reducido la frecuencia en Los Rodeos? La pregunta, si he tomado nota correctamente, es por qué se han reducido frecuencias en Los Rodeos. Se reducen las frecuencias de Los Rodeos por el mismo problema, porque estos aviones no entran en el aeropuerto de Los Rodeos, tienen que ir al aeropuerto Reina Sofía. No hemos reducido la frecuencia de Los Rodeos, vamos a ser más exactos, sino que pesan más en la programación de invierno de este año las frecuencias con Reina Sofía de lo que pesaban el año anterior, pero sin que se haya reducido la frecuencia de Los Rodeos. Ha aumentado la oferta en su conjunto y esa oferta se ha cargado sobre el Reina Sofía de una manera muy sustancial y, por tanto, el peso relativo que tienen Los Rodeos dentro del conjunto es inferior.

Pero no hemos aumentado más en Los Rodeos por lo

mismo que le decía antes, al responder a la primera pregunta de la conexión con Trasmediterránea; al no poner vuelos a mitad de mañana, como había en la temporada de verano o a principios de la tarde, coincidiendo con los trayectos del «jet-foil» se ha reducido de alguna manera esa oferta sobre Los Rodeos.

Por qué se pierde dinero en Canarias. Esta pregunta, con la nota que tengo, no sé exactamente qué pretendía. Pero yo le contesto por qué se pierde dinero en Canarias. Se pierde dinero con Canarias porque tenemos unas tarifas muy bajas. Digamos que la pregunta más correcta sería por qué se pierde más dinero en Canarias que en otros sitios. Entonces, la respuesta correcta sería porque tenemos unas tarifas mucho más bajas que en otros sitios. Se pierde dinero en Canarias, porque la compañía está perdiendo dinero; ¿por qué está perdiendo dinero? Entonces entraríamos ya en una serie de explicaciones mucho más largas y prolijas y a Canarias le correspondería su cuota dentro del conjunto de lo que pierde la compañía en este ejercicio, en el conjunto de la red interior o en el conjunto de todas sus actividades. Ahora, ¿por qué pierde Canarias más que el resto? Por las tarifas, eso es claro.

Si la aplicación del convenio colectivo en Canarias es adecuada, favorable o desfavorable a la compañía y el tema de los solapes de los turnos. El mayor problema que tenemos en la aplicación del convenio colectivo en Canarias es el tener que atender en Tenerife los dos aeropuertos y las indemnizaciones, los pluses de transporte que tenemos que pagar, como consecuencia de sentencias de Magistratura, por el traslado del personal que atiende Los Rodeos. Nosotros estamos perdiendo en Canarias una parte importante de dinero por tener que estar atendiendo dos aeropuertos y por haber desplazado personal que estaba en Los Rodeos, en unas condiciones, en mi opinión, muy favorables para los trabajadores o muy gravosas para la empresa, para atender ese otro aeropuerto.

El tema de los solapes de los turnos, quizá usted que viaja con mayor frecuencia por las islas ha podido experimentar algún problema; pero realmente esos solapes, a mi juicio, se realizan con prontitud. Puede que el servicio personal se pueda resentir, pero la puntualidad, que es la manifestación externa de sí, efectivamente, en las operaciones de facturación, reembarque y embarque se están produciendo problemas en el aeropuerto, tanto de Las Palmas como de Tenerife, es muy alta, y está por encima del 90 por ciento para el conjunto del ejercicio, dentro de la cota de quince minutos, que es la que nosotros tomamos como índice de puntualidad. Es decir, más de un 90 por ciento de los vuelos, tanto de Las Palmas como de Tenerife están saliendo dentro de la cota de los quince minutos de la hora programada.

Cómo se computa la actividad charter. La actividad charter se computa en una cuenta independiente y aparte. La actividad charter de Iberia aparece como un complemento de actividad a la regular de nuestros aviones. Nosotros, como consecuencia de una reducción de la demanda que venimos experimentando en los últimos años, y especialmente en este año, hemos procedido a un replanteamiento de nuestra oferta, que supone una reduc-

ción de nuestros vuelos en el conjunto de la red. Esa reducción de nuestra oferta se produce por dos fenómenos. En primer lugar, porque determinados trayectos que nosotros estábamos sirviendo con aviones de una determinada capacidad, los vamos a servir con aviones de menor capacidad; determinados trayectos que servíamos con el 747, con el Jumbo, los hemos pasado a DC-10; otros trayectos que estábamos sirviendo con DC-10 los hemos pasado a Air-bus; trayectos que se estaban sirviendo con Air-bus los hemos pasado a 727, de 727 a DC-9, etcétera. Es decir, hemos intentado poner sobre las distintas redes aviones más pequeños que, de alguna manera, nos permitieran aumentar los coeficientes de ocupación.

Como consecuencia de esto, se nos ha quedado liberada una determinada parte de flota; entonces, lo que hemos intentado es comercializar esa flota como charter, que son aviones de Iberia, pilotados y ocupados por tripulaciones de Iberia, que realizan determinadas actividades charter. Esa actividad charter aparece como una actividad marginal, adicional a la actividad regular, en la cual estamos comercializando esos aviones, siempre y cuando nos cubran todos los costos variables y un determinado porcentaje de los fijos, de manera que sirvan para no ser gravosa la operación y absorber determinados costos de estructura de la compañía.

Esa actividad charter va por un sitio aparte y no tiene nada que ver si su origen es Canarias, es Baleares, Madrid o Málaga, que son los puntos principales de origen o destino de esta actividad charter.

La necesidad de financiación y apoyo. Tanto la dirección de la empresa como las representaciones sindicales que están poniendo énfasis en un hecho que a mí me parece enormemente importante a la hora de justificar los resultados de la compañía. Nosotros tenemos una estructura financiera enormemente débil que nos supone el tener unos gastos financieros enormemente grandes y desproporcionados con los que tienen las compañías con las que nosotros debemos competir. En este ejercicio hemos pagado por gastos financieros, por intereses de los préstamos, cerca de 24.000 millones, 23.700 millones de pesetas, que equivale aproximadamente al déficit de explotación que ha tenido la compañía. Es decir, la compañía, en cuenta de explotación este año, habrá perdido 24.000 millones de pesetas, que es el equivalente a los gastos financieros.

Si comparamos esa cifra de 23.700, casi 24.000 millones de gastos financieros con la actividad, la facturación de la empresa, resultará que estamos en un porcentaje de gastos financieros sobre ventas del 11,4 por ciento. Las compañías europeas —y también podríamos poner ejemplos de americanas, pero serían todavía más significativos— se están moviendo en porcentajes de gastos financieros sobre facturación que van desde el 2,5 de Swissair a un 3 por ciento en Lufthansa, o a un 5,5 —y se están quejando—, en Alitalia.

Si nosotros tuviéramos una estructura financiera que nos supusiera unos gastos financieros similares, digamos del 5,5 por poner el peor de los casos, como es el de Alitalia, estaríamos teniendo unos trece o catorce mil millones

menos de gastos financieros, y, por tanto, unos trece o catorce mil millones menos de déficit de explotación.

Estoy poniendo énfasis en este tema. Es decir, con la estructura financiera de la Compañía, y encima cargando con una serie de temas como los que hemos debatido aquí, que entendemos no le corresponden a la Compañía, el déficit de explotación que presenta la Compañía, que no recibe subvención alguna, sino que tiene que ser financiado con cargo a recursos ajenos, es un déficit de explotación derivado de esas causas, derivado de una estructura financiera enormemente deficiente y que pesa como una losa sobre la Compañía a la hora de salir adelante.

En cuanto al tema del vuelo nocturno, yo no acepto la consideración del vuelo social para el vuelo nocturno, y lo siento mucho. No lo hago porque ese vuelo nocturno es un vuelo que tiene un descuento del 25 por ciento, como todos los vuelos nocturnos, pero es un vuelo que es utilizado —y basta ir a Barajas cualquier día o ver la relación de personas que viajan y yo invito al señor Diputado a que la vea— por todo el mundo, por hombres de empresa, por personas de toda naturaleza. Me parece que hablar de un vuelo social porque tiene el descuento del 25 por ciento, de alguna manera es hacer demagogia.

A la hora de reducir la oferta con Canarias, indudablemente parece razonable que reduzcamos la oferta de aquellos vuelos que son más gravosos, puesto que si la tarifa de ocho o nueve pesetas, a que hacía referencia antes, encima tiene un descuento del 25 por ciento, estamos hablando ya de unos ingresos para la Compañía del orden del 5,80 a 6 pesetas por kilómetro.

Nos hemos planteado, efectivamente, una reducción de oferta mínima de los vuelos nocturnos, puesto que la presión en Canarias y los argumentos de carácter social del vuelo y demás nos han impedido una vez más lo que hubiéramos querido hacer como empresa, exclusivamente como empresa, que hubiera sido suprimir todos los vuelos nocturnos de Canarias y hacer que los pasajeros, por lo menos, paguen las tarifas de las ocho o nueve pesetas. Hemos hecho la reducción de una frecuencia semanal desde Las Palmas, y otra desde Tenerife, manteniendo me parece que son cuatro en estos momentos desde cada origen.

En cuanto al tema de ese artículo publicado en «Información Comercial Española» y recogido en el boletín informativo nuestro, he de decir que nosotros tenemos un boletín informativo interno donde se recoge todo lo que se publica, lo cual no quiere decir que la empresa comparta en absoluto esos artículos. Publicamos artículos de la Prensa nacional e internacional con los puntos de vista de los distintos trabajos que se realizan. Ese es un apartado más al que no hay que dar, digamos, mayor importancia.

Paso a responder al Diputado señor González-Estéfani, en relación con la comparación que solicitaba de las tarifas con Estados Unidos, aparte de algunas consideraciones sobre lo que está pasando en el mundo de las líneas aéreas.

En primer lugar, no he dado datos sobre tarifas interiores de Estados Unidos por algo, a mi juicio, importante. Las líneas regulares, normalmente, no están haciendo

trayectos de esta distancia. Yo me he referido a distancias de 100, 200, 300 ó 400 kilómetros. Hay alguna en el límite de los 400 ó 500 kilómetros; algunos enlaces hechos por líneas regulares, pero no, desde luego, de 100 a 300. Estos últimos son operados por auténticas empresas del tercer nivel. La distancia Nueva York-Miami es del orden de 3.000 kilómetros. Es decir, que no es muy comparable.

Tampoco he dado datos del Japón, y, sin embargo, esos datos serían todavía muchísimo mayores. Las tarifas del Japón se mueven en el orden de cincuenta a sesenta pesetas por kilómetro.

Los datos de esas compañías del tercer nivel de Estados Unidos, la verdad es que no los tengo en este momento; pero dudo que fueran en contra de la argumentación defendida de que aquí tenemos unas tarifas muy baratas, aunque sólo fuera por el efecto monetario, es decir, en cuanto se convierta a 155 pesetas el dólar sospecho que esos trayectos estarían sustancialmente por encima. Pero son trayectos servidos por esas líneas de tercer nivel, con aviones muy pequeños y con un concepto muy distinto del tráfico regular.

Que hoy se está poniendo el acento en la eficiencia más que en las subvenciones es una realidad, y lo es especialmente en Estados Unidos, donde hay todo un proceso desencadenado desde el comienzo de la regulación americana que está llevando a un proceso de selección y de supervivencia dentro del mercado norteamericano de aquellas empresas que sean más eficientes, y que está sirviendo también a las propias compañías para renegociar las condiciones de trabajo con sus trabajadores en términos distintos a los que han venido siendo tradicionales.

Tenga, no obstante, la seguridad de que nosotros, dentro del esquema institucional y social de este país, estamos intentando hacer algo parecido. Estamos intentando ser más eficientes, y no estamos yendo por la vía de las subvenciones. Recuerde el señor González-Estéfani que Iberia no ha recibido nunca una subvención. Eso hay que saberlo. Estamos diciendo lo que Iberia le cuesta a muchos españoles. Yo el otro día, en el Senado, lo tuve que recordar. Iberia es una compañía que no recibe subvenciones, que no las ha recibido nunca, y que lo que está pidiendo es no que se le subvencione, sino que determinadas subvenciones que está haciendo la compañía en estos momentos no vayan con cargo a su cuenta de resultados, sino que vayan a donde tiene que ir, a los Presupuestos Generales del Estado.

La subvención al tráfico insular canario, o al peninsular que debe desplazarse a las Canarias, no es algo que tenga que abordar la compañía. Eso es algo que tiene que tener reflejo en los Presupuestos Generales del Estado.

Iberia no sólo no está recibiendo subvenciones, sino que está subvencionando determinadas actividades. Está subvencionando el descuento a los emigrantes en el extranjero del 40 por ciento, que nadie le reintegra y está subvencionando, con cargo a su cuenta de resultados, descuentos a familias numerosas. Se presenta una familia numerosa, con su carnet de primera o de segunda, y se le hace el descuento del 10 o del 25 por ciento por ese trayecto. Eso, si el Estado piensa que, efectivamente, hay

que proteger a la familia numerosa, debe tener su cabida en los Presupuestos Generales del Estado, y decir: para subvencionar a familias numerosas que viajen en avión, tanto. Pero eso no es así; eso, hoy, va a la cuenta de resultados de Iberia.

Iberia hoy no recibe subvenciones y está subvencionando determinadas actividades sociales, políticas o del carácter que sea. Lo que estamos pidiendo es que esas actividades se recojan donde se tienen que recoger. No estamos pidiendo subvenciones, estamos queriendo avanzar por el camino de la eficiencia, que es el único camino por el que una compañía aérea podrá sobrevivir. Eso no lo podemos olvidar nunca. Nosotros estamos compitiendo con una Lufthansa, con una Air France, y tendremos que tener una estructura de costos lo más parecida posible, si queremos sobrevivir.

También le quiero decir que en otros países, con independencia del régimen político existente, sí se están recibiendo subvenciones. En Francia, bajo el Gobierno de Giscard y bajo el Gobierno de Mitterrand, se están recibiendo subvenciones por todo el tema del Concorde, y se están recibiendo también por el tráfico interior, y aparecen en los balances de Air France, aparecen subvenciones, cosa que en Iberia no ha ocurrido nunca. Yo creo que eso hay que tenerlo en cuenta.

El tema de las tarifas «flying cruise», como yo tengo muchas más preguntas, o creo que tengo muchas, por lo menos a mí así me ha parecido, se lo paso al Presidente de la Trasmediterránea.

Paso, pues, a contestar al Diputado señor Estrada sobre el tema de las frecuencias con Melilla.

Nosotros, en invierno, efectivamente, operamos tres frecuencias con Málaga, frente a las cuatro de verano. Y la verdad es que ahí tiene usted mejor información que yo sobre lo que ha pasado en cuanto a la ocupación de los dieciséis días de noviembre. Yo no lo conozco y me congratulo de que, efectivamente, la ocupación sea muy elevada. Lo que sí le quiero decir es que, cuando nosotros detectamos en determinadas líneas o trayectos que los índices de ocupación se acercan a los niveles de saturación, por decirlo de alguna forma, reforzamos los programas mediante vuelal tres veces por semana entre Mahón y Barcelona como consecuencia de un problema, parecido al que usted indica, de un aumento de pasaje, por un lado, y de unos problemas de carga por otro, derivados de que todos los fabricantes de calzado de Mahón fabrican, trabajan durante la semana, llega el viernes y sueltan todos los pedidos el viernes. No hay manera de que suelten la carga los lunes o los martes, sino el viernes, y nos encontramos con problemas de transporte o de acumulación de carga. Por eso hemos establecido un vuelo adicional el viernes, de Mahón a Barcelona, para dar salida a esa carga. Si eso ocurre también en Melilla, no le garantizo nada, pero le aseguro que lo veremos y, si es necesario, meteremos un vuelo adicional.

La suspensión de vuelos se produce por los factores que usted ha dicho y no hay nada más que ratificar su información.

En cuanto al tema del CN-235, enlaza un poco, de algu-

na manera, con el problema de quién va a atender el tercer nivel y en qué condiciones.

El CN-235 es un avión de fabricación nacional que resulta adecuado, en principio, para la explotación de trayectos de esa naturaleza. Lo que es más discutible es que, desde el punto de vista de la explotación, sea un avión más interesante para Aviaco que el Fokker que está operando en estos momentos. Eso es debido simplemente al hecho de comparar un avión de precio relativamente barato y ya amortizado con un avión nuevo. El valor del Fokker, hoy día, es del orden de un millón de dólares, aproximadamente, y el del CN-235, un avión nuevo, frente al otro que tiene seis o siete años de antigüedad, es de unos seis millones de dólares. Entonces, el peso de los costes financieros y de amortización de un avión de esta naturaleza hace que los gastos de estructura, a la hora de considerar la explotación de este avión, sean discutibles, como son discutibles los gastos de cualquier avión nuevo, puesto que los aviones usados, en una situación de exceso de aviones en el mundo y que se rige por la ley de mercado de oferta y demanda, habiendo mucha mayor oferta que demanda, tienen unos precios muy baratos y, sin embargo, los precios de los aviones nuevos, que son reflejo de los costes de fabricación y de las estructuras de costo del dinero para financiar esas inversiones, son enormemente elevados.

Un avión nuevo, hoy día, tiene gran dificultad de introducción, desde el punto de vista de su resultado de explotación, frente a un avión antiguo. Nosotros estamos evaluando el CN-235. Se hizo en su día una carta de intención para facilitar la promoción comercial exterior del CN-235, manifestando una cierta intención de adquirir esos aviones, pero no tenemos ningún compromiso más allá de esa carta de intenciones, que no se puede entender como un compromiso jurídico. Estamos evaluando si merece la pena sustituir la red Fokker, hoy existente en Aviaco, que son doce aviones, ocho en propiedad y cuatro en alquiler, con la incorporación de este nuevo avión. Si optamos por esta fórmula, el CN-235 sería el avión que operaría en Melilla.

En cuanto a las preguntas del Diputado señor Sánchez Bolaños, la primera era si en el tema de los déficit tenemos en cuenta las subvenciones a residentes y familias numerosas. Naturalmente, la respuesta es que no. Nosotros no recibimos ninguna subvención de familias numerosas. Por tanto, la familia numerosa es igual que la familia poco numerosa.

En cuanto a las subvenciones a los residentes, tales subvenciones no las recibe la compañía, sino que son al residente canario. Así pues, a la hora de computar nuestro déficit nos es indiferente, ya que nosotros tenemos el ingreso que nos produce la venta de esos pasajes puesto que, como sabe, el residente canario recibe una bonificación o descuento que luego la compañía recupera con una cierta demora. Nosotros nos cargamos los gastos financieros que en una cuenta de puridad podríamos añadirlos, pero no los computamos, no tienen incidencia.

Con relación a cómo está la programación de servicios de carga para los frutos, flores, productos perecederos, et-

cétera, hemos llegado en el mes de noviembre a un acuerdo, que espero se desarrolle de manera satisfactoria, en el que participé, por una parte, la Dirección General de Aviación Civil, por otro lado Iberia y, por otro, el grupo de exportadores (fundamentalmente en el tema de flores de Tenerife y en el de tomates «Boni») y las empresas de Las Palmas, habiendo llegado a una fórmula operativa que creo que va a funcionar bien cara al invierno, acordada por todos. Supone que Iberia, de alguna manera, va a garantizar que ninguna partida de exportación canaria se quede en el archipiélago, que en la medida en que tenga vuelos regulares que permitan los enlaces vía Madrid a los mercados de destino entrará en primer lugar la oferta Iberia, a continuación la oferta existente de otras compañías españolas —Aviaco, Spantax e Hispania— y, en tercer lugar, las compañías chárter que puedan estar sirviendo algunos de esos destinos en Europa, y siempre y cuando se haya cubierto la otra capacidad.

Ese acuerdo al que se ha llegado parece satisfactorio para todas las partes.

Tiene algunos peligros, desde nuestro punto de vista, cara al futuro en cuanto a la apertura a las compañías chárter de la posibilidad de carga, pero, de alguna manera, monitorizado o con un seguimiento adecuado, entendemos que se podrán evitar los riesgos y dar satisfacción a las peticiones de los exportadores canarios y evitar que en el mes de enero empecemos a recibir telegramas de que las flores se quedan perdidas por el camino y que los exportadores se arruinan. Luego nunca se arruinan, porque al año siguiente vuelven a funcionar las cosas más o menos bien.

Entiendo que las preguntas del señor Ribas iban dirigidas fundamentalmente a Trasmediterránea. El tema de las cuestiones de prestigio eran los ejemplos de la Cunard y del «Queen Elisabeth». Yo le digo que en aviación todavía hay bastantes cosas de prestigio, como es el caso del «Concorde», tanto por British Airways como por Air France.

El señor Ramallo decía que prácticamente se doblaba el precio por kilómetro entre Península-Baleares con relación a Península-Canarias y preguntaba que por qué era eso. Pues responde al relativo peso del factor fijo y factor variable a la hora de la confección de la tarifa dentro del esquema tarifario nacional. A mí me parece razonable desde un punto de vista empírico; me parece razonable que en distancias mucho más largas, como son las distancias de más de 2.000 kilómetros de enlace de Península con Canarias, el peso del factor fijo lógicamente repercute mucho menos. De alguna manera es lógico que distancias de 2.000 kilómetros tengan precios más reducidos, de la misma manera que también tienen costos algo o sustancialmente más reducidos que las otras. Pero la realidad es esa, que la causa es el peso del factor fijo dentro de la tarifa; al final, el precio por kilómetro sea casi el doble, entre el 8 y 9 en Canarias y del orden de 15 en Baleares.

Al señor Castroviejo, que ha planteado los problemas de Alicante, yo le tranquilizo sobre la segunda pregunta, la cancelación de los vuelos chárter a o desde Alicante. No hay tal cancelación. Lo que ocurrió es que, dentro de un

programa de racionalidad de la utilización de los aeropuertos, la Dirección General del Organismo Autónomo de Aeropuertos Nacionales decidió fijar unos horarios operativos para cada aeropuerto, en función de los tráfi-cos existentes, que permitiera cerrar determinados aeropuertos algo más pronto de lo que se cerraban, o abrirlos algo más tarde de lo que se abrían, produciendo una lógica disminución de los costos, tanto de los costos generales —iluminación, calefacción, etcétera— como los costos de personal. Eso en Alicante hizo que pusieran un poco el grito en el cielo como consecuencia de que, al adelantar la hora de cierre, se decía que entraban muchos vuelos con posterioridad a esa hora.

Yo creo que no se va a perder ni un solo vuelo chárter a Alicante como consecuencia de esto. Supone una cierta disciplina cara a las compañías operadoras de vuelos chárter al ponerlas límites a sus operaciones, lo cual va en beneficio de todo el mundo. Eso no va a tener, en mi opinión personal, ninguna repercusión sobre el tráfico chárter en Alicante.

En cuanto a la otra pregunta, no tengo la respuesta; no es que no le quiera contestar porque se trate de un tema de Alicante, sino porque, la verdad, lo que me pregunta es un tema muy concreto y tenemos más de quinientos vuelos diarios. Sobre la pregunta que usted me hace de los horarios de Alicante con Barcelona y con Madrid lo único que le puedo decir es que lo voy a mirar cuando llegue a mi despacho esta tarde para ver qué es lo que está ocurriendo, pero no le puedo dar una respuesta más concreta.

El señor VICEPRESIDENTE: Muchas gracias, señor Presidente de Iberia.

Tiene la palabra el Presidente de Trasmediterránea.

El señor PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA (Esteve Jaquotot): Voy a intentar contestar también, como ha hecho el Presidente de Iberia, a todas las preguntas de la forma más esquemática posible. Por supuesto, estoy a disposición de SS. SS. para, si alguna no ha quedado clara o hay que profundizar más, hacerlo en un segundo turno.

En cuanto a las preguntas del señor Mardones, la primera era sobre cuántos buques hay amarrados ahora mismo en la compañía. Están puestas a la venta cinco unidades; dos unidades de tipo «Santa» (quizá el Diputado los conocerá de la época que estuvieron en Canarias), que son buques obsoletos tecnológicamente ya, buques convencionales con bodegas tipo «ferrys»; los dos buques que se han sustituido por otros tipo canguro en el tráfico con Melilla, que tienen el defecto de que no posibilitan el transporte de carga porque la altura del garaje no permite el transporte de camiones, y un buque que estaba haciendo el servicio entre Alicante y Baleares que presenta el mismo defecto: no tiene altura de garaje tipo «Albatros» y no puede llevar carga. Es decir, son buques ya tecnológicamente obsoletos y están a la venta en estos momentos. Lógicamente, en invierno hay otras paradas de buques por reparación y por varada y se aprovecha la temporada

baja para meterlos en reparación, a fin de que en la temporada alta esté toda la flota funcionando.

En cuanto a la disminución del déficit de los servicios Península-Canarias, básicamente la disminución de ese déficit se ha debido a la sustitución de cinco unidades que estaban haciendo el tráfico Canarias-Cantábrico, con puertos del Norte de España, que eran buques mixtos de pasaje y carga convencional, y otros dos que estaban haciendo el tráfico con Levante, el Mediterráneo-Canarias. Eran buques mixtos de carga y pasaje con la carga convencional en bodegas, cuya utilización básicamente era como buques de carga; la utilización para pasaje era mínima.

En la línea Cantábrico-Canarias los ingresos de pasaje en 1978 fueron de 19 millones de pesetas, y en la línea Mediterráneo-Canarias, 31 millones. Como anécdota, les diré que son buques que llevaban una tripulación del orden de 70 u 80 personas y no tenía, como media, más allá de una docena de pasajeros, es decir, que tocaban casi a dos camareros por pasajero en esas líneas.

En cuanto a carga, eran buques totalmente improductivos y con unos costes de operación portuaria enormes. Los ingresos de carga, por ejemplo, en la línea Cantábrico-Canarias eran de 165 millones de pesetas, y los gastos directos de carga, es decir, de operación portuaria, etcétera, eran de 130 millones de pesetas. En la línea Mediterráneo-Canarias eran 133 millones de pesetas los ingresos de carga, y el coste directo de la carga, de operación de estiba, desestiba, carga y descarga, era de 120 millones. Es decir, que no quedaba margen; se iban prácticamente los ingresos de carga en la operación portuaria. Han sido sustituidos por cuatro unidades tipo «multipuertos» ya productivas, exclusivamente de carga, y los ingresos de carga en la línea Cantábrico-Canarias, por ejemplo, han sido de 373 millones de pesetas en el año 1982 y sus costes directos nada más de 28 millones, es decir, ha quedado un margen de 350 millones de pesetas.

La gran disminución de déficit ha sido por productividad y por sustitución de flota. En gastos de personal ha ocurrido lo mismo, habiendo pasado prácticamente en cinco ejercicios estos gastos en la línea Mediterráneo-Canarias, que han sido en el año 1982 de 84 millones de pesetas (en el año 1978, en esa línea fueron 198 millones de pesetas), aun teniendo en cuenta los incrementos salariales habidos en esos cinco años, en pesetas corrientes, a ser menos de la mitad. Ese ha sido básicamente el motivo de la disminución del déficit por el que preguntaba el Diputado entre las líneas Península-Canarias.

En cuanto a la retirada del buque canguro, que ha sido trasladado a las líneas con Melilla, diré que el déficit de esta unidad en Canarias ha sido, en efecto, de 355 millones de pesetas en el ejercicio de 1982.

Como también algún otro Diputado me ha preguntado por el tema de minicruceros canarios, ya aprovecho para aclarar también ese matiz. Los minicruceros canarios se han montado como un producto marginal completamente, para obtener unos ingresos adicionales al objetivo fundamental, que era la atención de línea regular, hasta tal punto que el número de pasajeros en interinsulares cana-

rios en el ejercicio pasado fue de 521.000 en todas las líneas interinsulares canarias y el número de pasajeros en los minicruceros fue nada más que de 15.000; es decir, estamos hablando de unas cifras de otro orden de magnitud. Una vez que tenía que ir el buque a hacer la línea regular, se aprovechaba una tarifa muy baja. Por ejemplo, el crucero de dos días que se hacía Tenerife-Las Palmas hacia Arrecife-Lanzarote (dos días en camarote con baño, con manutención completa, con fiesta a bordo, etcétera) tenía un precio de 4.000 pesetas todo comprendido. Son unos ingresos totalmente marginales, hasta tal punto que los ingresos de pasaje de interinsulares canarios, por darle otra cifra, han sido 1.154 millones de pesetas y el de minicruceros canarios nada más ha sido de 101 millones y medio; es decir, es un producto totalmente marginal que nunca justifica por sí mismo la existencia de un buque exclusivamente para ello.

Con relación a la coordinación con Iberia, creo que el Presidente de esa compañía ya lo ha aclarado. Básicamente es en el trayecto Las Palmas-Tenerife de «jet-foil» y avión en el tema de horarios. Pero sí que me gustaría aclarar un matiz con relación al precio del «jet-foil». Indudablemente, es un precio elevado si se compara con la tarifa del avión, aunque quizá lo que ocurre es que la tarifa del avión es demasiado baja, pero con esta tarifa no se cubren en absoluto los costes de «jet-foil»; todavía queda un margen importante. De todas maneras, la Compañía Trasmediterránea, a su vez, está haciendo un servicio diario entre Las Palmas y Tenerife con «ferry» a una tarifa muy inferior, no solamente a la del «jet-foil», sino también a la del avión. Es decir, que hay tres modos de transporte diario entre Las Palmas y Tenerife de los que por nivel de calidad de servicio se puede decir que, primero, es el «jet-foil», entre otras cosas porque sale de centro ciudad a centro ciudad y no existen los costes de transporte hasta aeropuertos de que habló antes el Presidente de Iberia; después, el avión y, por último, el «ferry», con una tarifa de un 30 ó 40 por ciento inferior a la del avión. En «ferry» es un trayecto en el que lógicamente se tardan cerca de cuatro horas, pero tampoco hay costes adicionales de traslados a aeropuertos en este caso, puesto que los puertos de las dos capitales están en el centro de la ciudad.

El Diputado señor Castroviejo hizo unas preguntas con relación a Alicante. En efecto, la supresión de la línea de pasaje de Alicante se ha debido a que el déficit de la misma era muy importante y, como dije antes, con los ingresos de esa línea no se cubrían ni siquiera los gastos de combustible; a la proximidad que existe entre Alicante y Valencia, con una autopista prácticamente finalizada, y a la menor distancia que existe entre Valencia y Palma de Mallorca, que es apreciable. Son 21 millas, pero supone una hora y media menos de travesía, lo cual es importante porque permite dar la rotación a un buque de ida y vuelta en el día, cosa que desde Alicante no es posible y, por tanto, hay una ineficiencia importante de productividad de la flota en este tema.

Indudablemente, el grupo Trasmediterránea está potenciando enormemente el puerto de Alicante en el tema de carga. La Naviera Mallorquina, que es filial al cien por

cien de Trasmediterránea y que se dedica exclusivamente al tráfico de carga rodada entre la Península y Baleares, inauguró una línea desde Alicante a Baleares en 1981. Para darles una idea de la potenciación de la carga del puerto de Alicante, les diré que en 1980 se movieron en el tráfico Península-Baleares, desde Alicante, 5.452 toneladas; en 1982 se movieron 71.628 toneladas, es decir, se multiplicaron casi por doce o trece, y en el primer semestre de 1983, nada más en medio año, se movieron en el puerto de Alicante 49.782 toneladas. Básicamente, este tráfico lo hace la filial nuestra, la Naviera Mallorquina. De las 49.000 correspondientes al primer semestre del ejercicio de 1983, 46.024 correspondieron a Naviera Mallorquina y Trasmediterránea movió nada más que 3.758, por la razón que le comentaba anteriormente de que el buque «Albatros» no tiene altura de garaje y nada más puede llevar alguna furgoneta, pero no puede llevar carga como tal, y lo hace nuestra filial Naviera Mallorquina. Por tanto, yo diría que al final de este ejercicio, extrapolando las cifras del primer semestre, se habrán multiplicado por veinte las toneladas movidas en dos o tres años en el puerto de Alicante con Baleares.

También se está potenciando el puerto de Alicante respecto a Canarias. Comparando, por ejemplo —tengo aquí las cifras—, el segundo semestre de 1979 con el primer semestre de 1983, he de decir que se movieron en el tráfico con Canarias 12.610 toneladas, y en el primer semestre de 1983 se han movido 28.485, es decir, se han multiplicado por más del doble también en pocos años las toneladas movidas en el tráfico con Canarias. Indudablemente se está potenciando enormemente por parte de las empresas del grupo de Trasmediterránea el tráfico de carga del puerto de Alicante, no así, desgraciadamente, el de pasaje por las razones que he dicho anteriormente.

Respecto a la pregunta que se me ha formulado referente a la coordinación con Iberia en cuanto a venta de paquete turístico completo, yo quiero decir que ni Trasmediterránea ni su filial Aucona funcionan como mayorista o agencias de viajes, con lo cual les imposibilita la venta de paquete turístico, es decir, de mezcla del barco con otros modos de transporte o con estancias en hoteles. De esto se encargan los mayoristas o las agencias de viajes en general. Se está colaborando con dichos mayoristas. Hay uno en el cual participan Renfe y Trasmediterránea, que es Iberrail, en el que se organizan paquetes conjuntos de tren más barco, y respecto a Iberia nos reunimos con las empresas mayoristas y agencias de viajes para que organicen el paquete avión más barco. Hay una experiencia enormemente positiva que es, por ejemplo, el tráfico de turistas procedentes de Estados Unidos que vienen en avión a la Costa del Sol, están una semana en la Costa del Sol y después hacen un crucero de una semana desde Cádiz a Canarias y subida. En este aspecto se está potenciando este tipo de colaboración.

Las preguntas del Diputado señor Estrada se referían, primero, al efecto positivo que ha supuesto en cuanto a mejora en el servicio de la introducción del buque tipo canguro con Melilla. En efecto, el canguro puede navegar más rápido de lo que lo está haciendo. Lo que pasa es que

se calcula la velocidad económica, teniendo en cuenta que el crecimiento del consumo de combustible a partir de una determinada velocidad es excepcional, no es proporcional. Por consiguiente, el buque que tiene una capacidad de potencia para navegar a una velocidad del orden de 21 nudos está navegando a 16 nudos por problemas de ahorro energético. Por otra parte, hay que tener en cuenta que los trayectos o las velocidades se ajustan, además de por el problema de velocidad, a horarios comerciales. Es decir, en el trayecto de Melilla hacia Málaga sale el buque a las 23,30, a las once y media de la noche, y llega a las ocho de la mañana a Málaga. No puede llegar antes puesto que la aduana en el puerto no está abierta en Málaga hasta las ocho de la mañana y, por tanto, incluso conviene retrasar algo la hora de salida, ya que si llega a las siete de la mañana tiene que esperar en la entrada del puerto, porque no se abre la aduana hasta las ocho de la mañana. En el tráfico diurno, el buque sale a las 11,30 y llega a las 18,30. Es decir, no veo tampoco demasiada ventaja de que en lugar de llegar a las 6,30 llegue a las seis, teniendo en cuenta el coste del consumo energético que ello representa. El buque tiene capacidad, pero tanto por horario comercial como por optimización del consumo energético va a una velocidad algo reducida.

En cuanto a la posible intranquilidad por el exceso de demanda que se apunta, yo quiero hacer una consideración, en primer lugar, de tipo general. Según la legislación vigente, la Ley de Ordenación de la Marina Mercante de 1956 —creo que es de esa fecha—, está prohibida la utilización de buques construidos fuera de España para el tráfico de cabotaje, con una excepción, la Ley Especial de Régimen Fiscal de Canarias, que permite interislas, en Canarias, poder utilizar buques fletados o construidos en el extranjero. Por tanto, la flota con la que debe operar la Compañía Trasmediterránea en todos sus tráficos, salvo el interinsular canario, debe ser una flota propia contruida en España y con bandera española. Eso hace que debamos tener una flota adecuada a la media de demanda existente en temporada alta y que en invierno parte de esa flota esté ociosa, puesto que la demanda de pasaje es enormemente estacional.

Según ello, con la flota existente no podemos hacer una mayor oferta para que el 31 de julio, la demanda existente en un día punta como ése pueda satisfacerse plenamente. En épocas punta se atiende la demanda por semanas, pero puede haber una demanda puntual, y sería enormemente costoso el tener una flota adecuada únicamente para un día punta; es decir, puede haber algunos problemas en alguna fecha.

Indudablemente está previsto que esos servicios se refuercen en verano dando, por una parte, una rotación más buque canguro; por otra, he de señalar que los buques «Lázaro» y «Puchol», que han dejado de prestar el servicio a Melilla y están puestos a la venta como dije anteriormente (se tardará unos meses en encontrar comprador), están amarrados en el puerto de Almería para poder atender a una punta de demanda. Asimismo, si existiera esa punta de demanda también se cuenta con los buques del Estrecho para satisfacer una demanda puntual en Melilla.

El Diputado señor, Sánchez Bolaños ha hecho dos preguntas, una de ellas sobre si determinadas subvenciones están incluidas en las líneas generales del déficit. Me parece que el Presidente de Iberia ha contestado que las subvenciones a residentes o familias numerosas no son subvenciones a las compañías, sino al usuario, y, por tanto, la compañía percibe la tarifa íntegra; el que va bonificado realmente es el usuario y no la compañía. Por tanto, no están incluidas en esas cifras de subvención general.

Al problema de los minicruceros en las islas creo que ya contesté anteriormente.

Respecto a la competencia desleal en tráfico interinsular de carga, no sé a qué se refiere al hablar de competencia desleal. En cuanto a tarifas, yo le diría que las tarifas que está aplicando Trasmediterránea no son inferiores a las de la competencia. Lógicamente, la competencia actúa exclusivamente con buques de carga en tráfico interinsular canario y la compañía opera con buques «ferry», mixtos de carga y pasaje. Por tanto, el coste de estos buques indudablemente es mayor que el coste de un buque puro de carga. Actualmente, la política que está llevando la compañía es buscar una coordinación entre las empresas públicas y las empresas privadas que están haciendo el tráfico de carga tanto en Península-Baleares como en Península-Canarias, como en interinsulares canarios. La política del Ministerio es que esa coordinación se busque vía la creación de conferencias marítimas, con desarrollos de «pool» entre esas compañías. Realmente, con la política del Ministerio de Transportes de creación de estas conferencias, se llegará más a una coordinación y racionalización tarifaria que no a una competencia, que haya podido existir en estos últimos años. Dado que el sector marítimo está en crisis en todo el mundo, eso origina unas guerras de tarifas impresionantes y, por tanto, es necesaria una ordenación y racionalización de esa competencia.

Respecto a las preguntas del señor Diputado Ribas Prats, el déficit de la línea de Alicante-Ibiza creo que es correcto: menos 234 millones de pesetas.

En cuanto a la política de horarios diurnos y nocturnos en el tráfico Península-Baleares, a la que supongo que se refiere, lógicamente, si queremos sacar una productividad a un buque y que no exista un derroche innecesario, el buque debe ir en un sentido en el día y volver en el otro en la noche. Es lógico que el usuario prefiera el trayecto nocturno, pero ello supondría que el buque estaría inmovilizado en ese puerto durante el día y, por tanto, tendríamos que tener el doble de flota para atender a esos servicios. En uno de los sentidos, Península-Baleares o Baleares-Península, tiene que ser el viaje diurno y en el otro sentido nocturno. Normalmente, hacemos los viajes nocturnos en el trayecto Península-Baleares y diurno en el trayecto Baleares-Península. El problema de si es mejor el diurno en un sentido o en el otro es el mismo, depende de si el usuario va a pasar sus vacaciones o regresa de pasarlas; es decir, si un usuario de Madrid va en el sentido de Baleares, está conduciendo durante el día y coge el buque por la noche, en Baleares no tiene que conducir y llega por la mañana. Y viceversa; si es un pasajero que viene de Baleares a la Península, viene de día, llegan los barcos ha-

cia las siete de la tarde y todavía le da tiempo, al venir conduciendo, a llegar a Madrid a dormir. Lógicamente, si queremos sacar una productividad a la flota, tenemos que buscar el óptimo del conjunto, no la suma de los óptimos de cada sentido.

Respecto a la política de plantillas, indudablemente la renovación de flota ha tenido como consecuencia al ir ajustando las plantillas, sobre todo del personal de mar. Antes puse el ejemplo mixto de los buques entre la Península y Canarias que al convertirlos en buques de carga, esos buques, que llevaban ochenta tripulantes, han pasado a llevar veinte. Lógicamente ha habido un reajuste en plantillas pactado por el personal de la compañía. Yo diría que de los 3.100 ó 3.200 tripulantes que tenía la compañía al pasar al Estado, ahora mismo estamos en el orden de 2.500. Es decir, ha habido un incremento de productividad de aproximadamente un 30 por ciento, debido a este ajuste de plantillas, que se ha ido realizando mediante jubilaciones anticipadas, etcétera, de una manera pactada.

En Aucona existe, por la misma razón, una situación similar. Es distinto el número de personal que se necesita para atender un buque convencional que para atender un buque especializado, sea «ferry» o sea buque de carga. También en Aucona en estos últimos años se ha ido reduciendo la plantilla; creo recordar, que hace cuatro años había 930 y en la actualidad hay 820.

La fusión entre Aucona y Trasmediterránea se realiza para tener una mayor eficacia en la política comercial de la compañía y que no haya objetivos distintos entre lo que es la cuenta de resultados de la filial con lo que es la cuenta del Estado en cuanto a la subvención. Esta fusión se producirá a partir del primero de enero, con un efecto, como digo, de mayor productividad de todo el esfuerzo y la política comercial del Grupo.

En cuanto a servicios extraordinarios independientes de los servicios programados, en época intensiva, como dije antes, se refuerzan las programaciones, dando unas mayores frecuencias; cuando hay una punta y hay buques ociosos en ese momento, se hacen servicios extraordina-

rios, pactando con agencias de viajes o con mayoristas. En el caso, por ejemplo, de los trabajadores de hostelería, cuando cesa la temporada hotelera en Baleares, ya hemos propuesto a determinadas entidades de las Islas que estamos a su disposición para estudiar a precio lógico fletamentos especiales para llevar a estos trabajadores de temporada.

El señor Ramallo preguntaba por la diferencia de precio Canarias-Península, Baleares-Península. No sé cómo tiene las cifras, pero hay que comparar una habilitación similar en un tráfico y en otro. Yo tengo aquí las cifras en camarote cuádruple con aseo, y el precio Península-Baleares es de 4.250 pesetas y las millas son 110 aproximadamente. El camarote cuádruple con aseo en el tráfico Cádiz-Canarias son 19.060 pesetas y las millas son del orden de 600. Con estos números, a mí me sale 38 pesetas-milla en el tráfico Península-Baleares y en el tráfico Península-Canarias, 33 pesetas-milla, es decir, están bastante próximas. Estoy de acuerdo con el comentario que ha hecho el Presidente de Iberia que cuanto menor es el trayecto, el coste es mayor, puesto que hay unos gastos fijos y unos gastos de tarifa y tasa que repercuten en el pasajero, en cuanto al número de pasajeros, no en cuanto a la tarifa. La tarifa portuaria G-3 de cada puerto es la misma, sea el trayecto que sea. Entonces, en un trayecto menor incide mucho más que en un trayecto más largo. Por tanto, las diferencias que a mí me salen no son tan pronunciadas y el precio lógicamente debe ser algo menor en el tráfico de mayor distancia.

Creo, señor Presidente, que he contestado a todas las preguntas de la forma más esquemáticamente posible.

El señor VICEPRESIDENTE: Muchas gracias a los Presidentes de Iberia y Trasmediterránea por esta comparecencia y por la detallada información que nos han suministrado.

Se levanta la sesión.

Eran las tres de la tarde.

Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00, Madrid (8)

Depósito legal: M. 12.580 - 1961