



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1985

II Legislatura

Núm. 361

COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSEP MARIA TRIGINER FERNANDEZ

Sesión celebrada el miércoles, 13 de noviembre de 1985

ORDEN DEL DIA

Comparecencias:

- Del señor Presidente de Iberia, a solicitud del Grupo Parlamentario Centrista, para informar sobre los motivos de las modificaciones de servicios aéreos de la Compañía en Canarias y otros extremos. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular, para informar sobre situación de la Compañía y la política del futuro, perspectivas del plan de renovación de la flota, criterios de apertura, cierre o mantenimiento de líneas y situación social y laboral de la empresa.
- Del señor Presidente de TITSA (Transportes Interurbanos de Tenerife, S. A.), para informar sobre la situación del transporte urbano e interurbano de Santa Cruz de Tenerife (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular).
- Proposición no de ley relativa a medidas de seguridad en las minas (presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, señor Fernández Inguanzo).

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

El señor PRESIDENTE: Buenos días.

Antes de iniciar la sesión quisiera informar a SS. SS., aunque me consta que han recibido un telegrama al respecto, que no será posible tramitar hoy la comparecencia

del señor Presidente de ENTURSA, ya que hemos recibido un escrito en el que se nos comunica que se encuentra hospitalizado y, como consecuencia, imposibilitado de estar hoy con nosotros. Procuraremos habilitar otro día al efecto de que el señor Presidente pueda comparecer, esperando que la empresa siga existiendo como tal, dadas las circunstancias que todas SS. SS. conocen.

COMPARECENCIAS:

- DEL SEÑOR PRESIDENTE DE IBERIA, A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CENTRISTA, PARA INFORMAR SOBRE LOS MOTIVOS DE LAS MODIFICACIONES DE SERVICIOS AEREOS DE LA COMPAÑIA EN CANARIAS Y ALTERACIONES DE VUELOS EN EL ARCHIPIELAGO CANARIO, ESPECIALMENTE ENTRE LAS ISLAS DE TENERIFE A LA PALMA, TENERIFE A HIERRO Y GRAN CANARIA A MAURITANIA

A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR:

- SOBRE SITUACION DE LA COMPAÑIA Y LA POLITICA DE FUTURO
- SOBRE LAS PERSPECTIVAS DEL PLAN DE RENOVACION DE LA FLOTA
- SOBRE LOS CRITERIOS DE APERTURA, CIERRE O MANTENIMIENTO DE LINEAS AEREAS NACIONALES E INTERNACIONALES DE LA COMPAÑIA
- SOBRE SITUACION SOCIAL Y LABORAL DE LA EMPRESA

El señor PRESIDENTE: Vamos a empezar, pues, con el primer punto del orden del día, solicitud de comparecencia del señor Presidente de Iberia, formulada por el Grupo Centrista, para lo que se encuentra con nosotros el señor Andreu.

Vamos a seguir la metodología habitual en estos casos, dando la palabra al representante del Grupo Centrista. Señor Mardones, ¿va a intervenir?

El señor MARDONES SEVILLA: Sí, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Tiene S. S. la palabra para que se sirva formular una ampliación, en todo caso, de los motivos de su solicitud de comparecencia, en los términos que considere más convenientes.

El señor MARDONES SEVILLA: Previamente, señor Presidente —y lo planteo como cuestión de orden para ceñirme a los justos términos de la comparecencia del señor Presidente de Iberia—, tengo que hacer una exposición de los motivos por los que solicito esta comparecencia para, después de la intervención del señor Presidente de Iberia, formular las preguntas concretas.

El señor PRESIDENTE: Así es, señor Mardones. Tenga usted presente que el señor Presidente de Iberia no tenía ni siquiera constancia de los motivos de esta comparecencia hasta hace pocos minutos, lo cual avala todavía más la necesidad de que los Grupos Parlamentarios profundicen en estos motivos, a los efectos de que su intervención se atenga a lo que interesa a los señores Diputados.

Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Presidente.

Yo no quisiera que la noticia que me da el señor Presidente de la Comisión supusiera un menoscabo informativo para el señor Presidente de Iberia. Digo esto porque la solicitud de comparecencia del señor Presidente de Iberia (que se entera hace unos minutos de los motivos de la misma, que son objetivos, discutibles o no, no opiniones de entrada ni teorías) la formuló mi Grupo el 11 de abril del corriente año, y se produce en el día de hoy.

Entrando ya en materia, señor Presidente, el motivo en aquella fecha era (ahora esas cuestiones se han alterado por el cambio habitual de los horarios de la Compañía Iberia en las dos tablas que tiene a lo largo del ejercicio anual; incluso hemos entrado en la correspondiente al período que comprende desde el 28 de octubre de 1985 hasta marzo de 1986) informar sobre las modificaciones de los servicios aéreos de la Compañía en Canarias, las alteraciones de los vuelos en el archipiélago y otras partes del territorio nacional, concretamente las que están afectando a la isla de Tenerife con La Palma, Tenerife-Hierro, Tenerife-Gran Canaria y viceversa, incluso en aquella solicitud lejana del 11 de abril se había hablado de Mauritania, tema que posteriormente ha sido resuelto por la compañía, por lo que en este momento y sobre este aspecto no incido en detalle.

Nuestro deseo era que el señor Presidente nos hablara de los criterios respecto al servicio, la frecuencia de vuelos, de enlaces, etcétera, en el sentido más amplio de la palabra.

Nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Andreu para contestar según su buen criterio.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu i Muste): Gracias, señor Presidente. Aunque no conocía exactamente sus preguntas, sí sabía de la preocupación de alguno de los señores Diputados canarios sobre este tema y lo tenía preparado para poder contestar. Yo creo que lo mejor será que lea un informe, porque será más exacto.

Programación de un vuelo semanal menos entre las rutas Tenerife-Hierro-Tenerife; esto es para el verano.

En el período comprendido entre el 1 de julio y el 28 de septiembre, durante el verano de 1984, se operaron 19 vuelos semanales de Fokker. Durante el mismo período, en el verano de 1985, en la primera publicación de nuestro boletín, aparecían 18 vuelos; es decir, un 5 por ciento menos de oferta. El motivo inicial de la eliminación de este vuelo se debía a necesidades de encaje de programación. A la vista de la inquietud en Canarias por la falta de este vuelo, la programación se corrigió durante el mes de abril, quedando en el período afectado los mismos vuelos que en la temporada anterior; es decir, se solucionó el problema en el mes de abril.

En cuanto a la programación entre Tenerife y La Palma, la oferta, en principio, era similar a la del verano an-

COMISIONES

terior, aunque había diferencias en la distribución de los vuelos. Estas diferencias eran:

- a) Adelanto en el horario del último vuelo entre esos dos puntos.
- b) Retraso en el primer vuelo de los domingos.
- c) Conexiones Madrid-La Palma vía Tenerife Sur.

Las razones que motivaron estos cambios fueron, en el primer caso, mejoras en los horarios de otros vuelos interinsulares. En el segundo caso, la necesidad de garantizar los enlaces de Nueva York a Las Palmas, vía Tenerife Sur, tras una modificación de horario en la ruta transatlántica, obligó a algunas modificaciones en los servicios interinsulares de primera hora. En el tercer caso se planteó el problema, por haber programado todos los servicios de esta temporada de Tenerife a La Palma desde Los Rodeos, lo que favorecía el tráfico interinsular mayoritario en la ruta, obligando a los pocos pasajeros procedentes de Madrid a cambiar de aeropuerto, de Tenerife Sur a Tenerife Norte, para seguir a La Palma o, como ya ocurría en el verano anterior, realizar la conexión vía Las Palmas.

En el primer caso, ante la inquietud de los residentes de La Palma por el adelanto del horario del último vuelo indicado, una hora, se buscó una solución, programando un vuelo Fokker diario a la hora que operaba el último vuelo del año anterior y desde el principio de temporada, en sustitución de algunos vuelos alternos del centro del día.

Con respecto al problema planteado en el segundo caso, afectaba solamente a los equipos de fútbol, y no se le encontró solución antes de terminar la temporada futbolística, por lo que los horarios siguen actualmente como se publicaron inicialmente.

En cuanto al tercer caso, se planteaba la disyuntiva de favorecer el tráfico interinsular mayoritario, programando los vuelos de Tenerife a Santa Cruz de La Palma desde Los Rodeos, o, en caso contrario, perjudicar algo este tráfico, programando un servicio Tenerife Sur-La Palma para evitar el cambio de aeropuerto al tráfico procedente de Madrid.

Se realizaron las consultas para conocer la opinión de los sectores interesados y, de acuerdo con su criterio, se modifica la programación para que un Fokker hiciera Tenerife Sur-La Palma.

También tenía el caso de los enlaces Canarias-Mauritania, pero, como S. S. me ha dicho que ya no necesitaba que le informara, esta es la contestación que puede dar Iberia.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Señor Mardones, ¿desea intervenir ampliando alguna cuestión? (*Asentimiento.*) Tiene la palabra.

El señor MARDONES SEVILLA: Había entendido al señor Presidente que las razones de la comparecencia, por no haber recibido el señor Presidente de Iberia la notificación con tiempo suficiente...

El señor PRESIDENTE: No. Se hace siempre con esta tramitación.

El señor MARDONES SEVILLA: Bien. Muchas gracias, señor Presidente, por la información.

No obstante, como se trata de datos objetivos que el señor Presidente ha leído, le ruego nos facilite la información escrita, que yo agradezco, porque es imposible memorizar, incluso remitiéndome al «Diario de Sesiones» podría deslizarse algún error de tipo numérico. Creo que lo que ofrece fiabilidad es el informe que el señor Presidente ha traído, incluido el tema de Mauritania.

Respecto al planteamiento de los vuelos, señor Presidente, me gustaría que me razonara los motivos de muchas de las alteraciones y cambios. Voy a hacer un juicio de valor sobre esos datos objetivos que usted ha traído, para que me pueda contestar a las preguntas concretas. Comprendo que Iberia, en las frecuencias de vuelos dentro del archipiélago canario, se ve sometida a la servidumbre normal y natural de una compañía de bandera que, al mismo tiempo que hace vuelos Canarias-Península y viceversa, hace vuelos Canarias con otros terceros países; vuelos de aeronaves en situación de posición que hacen traslados sobre todo entre las islas capitalinas, Gran Canaria y Tenerife, y se están ofertando plazas en los vuelos del archipiélago comportándose como una compañía doméstica pura, interinsular. A lo mejor son vuelos que podía hacer Iberia u otra compañía de tercer nivel, y que la situación de vuelos en posición de los aparatos obliga a hacer estos cambios. Si no, no se explicarían, a mi juicio, las frecuencias de vuelos que, por ejemplo, entre Tenerife y Madrid se dan en este nuevo calendario. Opera Iberia, según sus propios datos oficiales, en esta frecuencia de vuelos, por poner un ejemplo, Tenerife-Madrid con 11 dígitos de los distintos vuelos situados fundamentalmente en tres líneas regulares. Para mí esto es un diagnóstico de que está operando en la mayoría de los casos con aviones en posición. Pero no entro más en este tema.

Me gustaría escuchar al señor Presidente —y es la primera pregunta que le hago sobre sus datos— si la justificación de muchas de estas modificaciones obedece, primero, a cuestiones técnicas cuando se opera con la flota de Fokker porque, según tengo entendido, Iberia ya no tiene en Canarias centro de mantenimiento de los Fokker, que se retiró hace años y se trajo a Madrid. Es decir, si hay algún condicionamiento que obligue a la reducción de frecuencia de los vuelos de la flota de Fokker que opera el archipiélago canario; si es por cuestiones de mantenimiento, sobre todo cuando tienen que mandarlos a revisión a la base de la Península. En resumen, cuestiones técnicas, porque el resto de la flota no tiene estación de mantenimiento, salvo las situaciones mínimas habituales de taller.

La segunda pregunta es si hay alguna razón de tipo financiero económico. El señor Presidente, en su pasada comparecencia ante la Comisión de Presupuestos, dio como pérdidas de Iberia en el archipiélago canario la elevada cifra de varios miles de millones de pesetas. Pregunto si esas modificaciones, alteraciones de vuelos o reduc-

ción de los mismos obedece a reajustes financieros de la compañía, que aprovecha esa circunstancia para tener menos gastos en keroseno, menos gastos de servidumbre en las aeronaves, etcétera.

La tercera pregunta, señor Presidente, se refiere a si Iberia está estudiando aumentar las frecuencias de vuelos intrainsulares en todo el archipiélago o con relación a Península, en razón a que observamos los usuarios del archipiélago la afluencia masiva de pasajeros con tarifa reducida, que en realidad serían pasajeros de vuelos «charter», pero que están utilizando vuelos regulares. Incluso en las últimas ofertas de la compañía Iberia para desplazamiento de turistas Península-Canarias, que vienen impresas en los folletos de Mundicolor Iberia, se observa, señor Presidente, una oferta de Madrid-Lanzarote, ida y vuelta, con una semana de estancia en un apartamento del Puerto del Carmen, por 37.000 pesetas. Yo no sé dónde computa Iberia estas pérdidas. Ya sabe el señor Presidente lo que vale un turista diario en línea regular, y estos turistas están volando en vuelos regulares. Pienso que Iberia no está dando una transparencia exacta de las pérdidas que tiene en Canarias y está jugando en las frecuencias de los vuelos fundamentalmente con este pasaje.

Es frecuente también que a los isleños que nos tenemos que desplazar entre las islas capitalinas y las islas periféricas, sobre todo de la provincia oriental de Las Palmas que tiene un gran atractivo turístico, nos es muy difícil conseguir plazas habitualmente, porque los vuelos están bloqueados. Por ejemplo, los vuelos entre Tenerife y Lanzarote están bloqueados diariamente por las agencias de turismo, por lo que el ciudadano normal que quiera coger el avión tiene unas dificultades tremendas. Además, Iberia —creo entender—, en la frecuencia de sus vuelos Tenerife-Lanzarote, se ha plegado más bien a una necesidad turística que a una necesidad de servicios. Me explico.

De Tenerife a Lanzarote sale solamente un avión por la mañana que regresa por la tarde. Sale a la ocho de la mañana de Tenerife —estoy hablando de horas medias del año— y vuelve a las ocho de la tarde de Lanzarote. Son vuelos hechos a medida de una agencia de viajes que desplaza prácticamente toda la capacidad del avión en turistas, con tarifas reducidas y utilizando líneas regulares. Por tanto, no sé quién está perdiendo, pero yo creo que, si la compañía tiene pérdidas, no debe tratar de arreglarlas por una vía extraña utilizando líneas regulares, lo que perjudica a los usuarios normales del servicio.

Estas eran, señor Presidente, por no agotar más el tiempo que me concede la Presidencia, las preguntas en base a datos numéricos.

El señor PRESIDENTE: Si les parece vamos a conceder también un turno, como es habitual en estos casos, a los grupos parlamentarios para que se sirvan, si lo consideran conveniente, ampliar las cuestiones sobre las que deseen interrogar al Presidente de Iberia aprovechando su estancia con nosotros. *(El señor Escuder Croft pide la palabra.)*

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Escuder.

El señor ESCUDER CROFT: Señor Presidente, en primer lugar, quiero agradecer al Presidente de Iberia su presencia y lamentar que no conociera con detenimiento el motivo de esta comparecencia, porque quizá se le pueda escapar alguna de las preguntas en este momento. Y voy a ser muy concreto.

Hay un tema que constantemente aflora sobre la mesa en las cuestiones de Iberia, que es el del transporte de plantas vivas y flores de Canarias a la Península. Desde hace unos años venimos dando la batalla para que se autorice libremente a los vuelos «charter» que parten de los aeropuertos canarios...

El señor PRESIDENTE: Señor Escuder, comprendo el interés de S. S. por esta cuestión, que ya ha sido planteada en otras ocasiones, pero quisiera recordarle que no es objeto de esta comparecencia. Siga usted con la palabra, pero con el bien entendido de que este no es el objeto de la comparecencia del señor Presidente de Iberia.

El señor ESCUDER CROFT: Creo que está equivocado el señor Presidente, con todos los respetos, porque me refiero al tráfico de plantas y flores desde Canarias a la Península, que entra en las operaciones de Iberia entre Canarias y la Península.

El señor PRESIDENTE: Sí, pero el motivo de la pregunta del Grupo Centrista no es ése.

El señor ESCUDER CROFT: ¿Me la puede repetir, señor Presidente?

El señor PRESIDENTE: Dice: «Sobre los motivos de las modificaciones de servicios aéreos de la Compañía en Canarias y alteraciones de vuelos en el archipiélago canario, especialmente entre las islas de Tenerife y La Palma, Tenerife a Hierro y Gran Canaria a Mauritania». Es decir, se refiere a transporte interinsular y transporte a Mauritania.

El señor ESCUDER CROFT: Señor Presidente, con todo respeto, desde las islas menores Iberia transporta flores y productos hortofrutícolas que luego tiene que transbordar a Madrid. Luego, con todo respeto, señor Presidente, está dentro de la cuestión.

El señor PRESIDENTE: Siga usted, por favor.

El señor ESCUDER CROFT: Esto está originando constantemente tensiones entre los sectores productores, concretamente de las islas menores —a las cuales se ha referido el señor Presidente—, Iberia y los exportadores, en general. Iberia ha planteado una serie de programas específicos de este transporte, pero la realidad es que, cuando llega el momento de la verdad, Iberia no tiene capacidad para transportar (concretamente de la isla de La Palma los aguacates o de la de El Hierro la piña) la producción de estas islas menores. Por un lado, la capacidad de los Fokker, que operan concretamente con la isla de El

Hierro, es una de las limitaciones y, por otro, históricamente, a través de los 727 que operan con La Palma, se han utilizado para el transporte de aguacates, con bastantes dificultades y originando la quedada en el aeropuerto de La Palma de cantidades importantes de aguacate.

Mi pregunta concreta respecto al transporte de mercancías de las islas menores se refiere a si Iberia piensa incrementar esa oferta durante la presente campaña, fuera del horario actualmente establecido, concretamente para plantas, flores vivas y productos hortofrutícolas en general.

La segunda pregunta se refiere a lo que usted ha mencionado anteriormente de las pérdidas en Canarias. Cuando hablan de las pérdidas en Canarias, de alguna manera engloban una serie de cantidades que nosotros realmente no acabamos de entender porque Iberia, dentro de esas pérdidas en las operaciones de Canarias, no sé si está abonando en esa cuenta de pérdidas y ganancias las operaciones «handling» de todos los aeropuertos que, según tenemos entendido, produce unos ingresos sustanciosos a la compañía Iberia en los propios aeropuertos canarios, por los miles de aviones que operan en cada uno de los aeropuertos internacionales.

Por otro lado, cuando se habla de las pérdidas en Canarias, tampoco se entiende que actualmente Iberia esté ofertando minitarifas desde Madrid a destinos europeos, a una serie de ellos, concretamente a Londres, que representan aproximadamente un 60 por ciento de la tarifa Madrid-Canarias. Es decir, Iberia libremente está ofertando otras tarifas que si se pierde tanto dinero en las operaciones con Canarias, no se entiende, cómo se pueden ofertar, por similares trayectos, a otras ciudades europeas.

La tercera pregunta —sobre esto ha habido recientemente rumores— es la siguiente: ¿Existe, por parte de Iberia, idea de suspender o de reducir sus operaciones en el aeropuerto Tenerife Norte? Desde Tenerife, reiteradamente, hemos planteado que no existe —me refiero concretamente a una de las conexiones con África la posibilidad de un seguimiento. Es decir, que en los vuelos que parten del aeropuerto de Gando con destino a determinados puntos africanos —hablamos concretamente de Mauritania— no existe la simple posibilidad de que haya una conexión en el mismo día para continuar o partir el mismo vuelo. Si esos horarios se establecieran de forma que desde Tenerife se pudiera enlazar, ello supondría una importante mejora en los horarios interinsulares e internacionales. Desgraciadamente estos horarios no están hechos así, de forma que, si alguien quiere tomar un vuelo desde el aeropuerto de Gando con destino a un aeropuerto africano, necesariamente tiene que hacer noche en la otra isla. Esto se resolvería fácilmente, sin tener que añadir líneas directas desde Tenerife, estableciendo las conexiones correspondientes. Usted ha hecho referencia a las conexiones de La Palma, ida y vuelta, parcialmente resueltas a través de esa línea de Fokker, pero no creemos que ello pueda permitir actualmente una planificación turística de La Palma, que es uno de los deseos del Gobierno autónomo de Canarias y uno de los deseos del Gobierno de la nación.

Por último, si tiene usted datos, señor Presidente, me gustaría saber cuál es la oferta actual en el nuevo horario de vuelo, comparada con la del mismo período del año anterior, en los vuelos desde Madrid o la Península —el dato que tenga me basta— hasta Tenerife y Las Palmas.

El señor PRESIDENTE: ¿Desea intervenir algún Diputado del Grupo Socialista?

El señor SAENZ LORENZO: Señor Presidente, ¿este turno es específicamente para Canarias?

El señor PRESIDENTE: Naturalmente.

El señor SAENZ LORENZO: Entonces el Grupo Socialista no desea intervenir.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Señor Presidente de Iberia, tiene la palabra para que pueda contestar a las preguntas que le han formulado.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu i Muste): Como las preguntas han sido muy interesantes y quizá me extenderé demasiado, ruego al señor Presidente que me lo diga.

Cuando hablamos de Fokker, tenemos que hablar de Iberia y Aviaco. Los Fokker son de Aviaco, pero creo que podemos hablar de las dos compañías porque yo soy Presidente de las dos.

El primer punto se refería a dónde se hace el mantenimiento de los Fokker, a si los cambios, los ajustes de horarios y de oferta eran por razones técnicas y si había también razones económicas. Yo le tengo que decir claramente que hay un serio problema en Iberia —ya lo dije el otro día en la Comisión de Presupuestos— y son las pérdidas que tiene Iberia en el transporte intrainsular. Las pérdidas —y tengo los últimos datos— para este año, que van directamente a la cuenta de resultados, representan 3.400 millones de pesetas. Además, no sé si SS. SS. lo verán (aquí está el gráfico) pero se ve perfectamente cómo las pérdidas van aumentando. Partíamos del año 1980 con unas pérdidas de 1.800 millones de pesetas y acabamos con unas pérdidas de 3.400 millones de pesetas.

Ahora bien, nosotros creemos —y así lo dije— que el servicio que hay que hacer en Canarias, al que nos obliga la propia Constitución por el hecho insular, es un servicio que tiene que continuar haciéndose. Lo único que queremos nosotros —y el otro día un señor Diputado me decía que quizá era un poco demagógico y no lo soy, al menos creo no serlo— es saber cómo podemos solucionar esto. Yo decía que una manera fácil de solucionarlo sería decir al Gobierno o a la Administración que ya que Iberia tiene estas pérdidas y está manteniendo un servicio público, con cargo a los presupuestos nacionales, se subvencionara. Yo decía que esto no resuelve el problema porque, en el fondo, es pasar la factura. Ahora la factura la está pagando la cuenta de resultados de Iberia, y luego la estarían pagando los presupuestos nacionales. Por tanto, lo que hemos pensado y estamos estudiando muy se-

riamente en Iberia es cómo podemos resolver el problema sin tener que pasar la factura a nadie.

¿Qué es lo que estamos estudiando en Iberia? El tercer nivel en Canarias. Desgraciadamente este tercer nivel en Canarias, según los estudios que tenemos, no es rentable. Es un estudio en el que todavía tenemos que profundizar, pero en principio se ven unas pérdidas durante el primer año de unos 500 millones de pesetas, y en años sucesivos unas pérdidas que podrían acercarse a los 300 millones de pesetas. Está clarísimo que, para Iberia esto es un buen resultado, porque cambiar unas pérdidas de 3.400 millones por otras de 500 millones es excelente. Lo que nosotros habíamos pensado —y lo digo a SS. SS. como lo dije el otro día— es que quizá con el tercer nivel hubiésemos podido propiciar una empresa privada o una empresa mixta entre Iberia, Aviaco y una empresa privada, si los números hubieran sido positivos. Desgraciadamente los números son negativos. Por tanto, ¿qué es lo que creemos que tenemos que hacer? Además hay que hacerlo rápidamente porque inciden 3.500 millones de pesetas en la cuenta. No es sólo Canarias. Quiero decir que en el interbaleares nos pasa otro tanto y que en Andalucía-Melilla también tenemos pérdidas. Como creo que el más fuerte y el que acarrea más pérdidas es el de Canarias, estamos estudiando este tercer nivel.

¿Qué pasará con este tercer nivel, si lo hacemos? Primero, que todos los aviones estarán allí. Segundo, que se podrán programar las frecuencias que hagan falta. Es decir, se podrá hacer un auténtico puente aéreo, por ejemplo, entre Tenerife y Las Palmas. No existirá la preocupación cierta del señor Diputado, respecto a que nuestra operación es internacional, que tenemos una red y que tenemos que distribuir nuestros aviones. En el caso de Canarias, los aviones estarían en Canarias, el mantenimiento se haría en Canarias y tendríamos una enorme flexibilidad para programar, porque sólo se programaría en Canarias. Que hace falta una frecuencia más, se pone otra frecuencia; que los horarios no son los adecuados, se cambian. Se haría una red que sólo operaría en Canarias. Yo creo que esta es la solución y la tenemos que propiciar rápidamente.

Quiero insistir en que me hubiera gustado que en esta solución hubiera entrado capital privado. Lo digo con claridad. Nuestros estudios sobre resultados (y ojalá en repetidos pases por ordenador sean más positivos) de momento son negativos. La única que se beneficia de este tercer nivel es la propia Iberia, que cambia unos resultados negativos muy importantes por unos resultados negativos menos importantes.

El otro punto que me citaban se refería a cómo se pueden vender paquetes turísticos a 37.000 pesetas, que inciden en el tráfico interinsular y que muchas veces son más baratos que los regulares. Tengo que decirles, primero, que Iberia no gana solamente en el tráfico Peninsular o desde Madrid, sino que está viendo todo lo que en la jerga de Iberia llamamos «interline»; es decir, los vuelos europeos. Allí se suele ganar más. Hay que hacer un «mix» tarifario, y no son las 37.000 pesetas sino el conjunto del «mix» tarifario. Ahora bien, aprovecho para decirles una

cosa, y es que una de las razones por las que pierde Iberia —y pierde mucho dinero— es porque transporta mucha gente a precios muy baratos, señorías. Nosotros tenemos unos altos coeficientes (hablo de toda la operación de Iberia) de ocupación pero a unas tarifas muy bajas. Es lógico que las tarifas sean bajas porque somos un país receptor de turismo y sabemos que el turismo en todas partes tiene lo que llaman también en jerga el «deep discount», el profundo descuento. Siempre lo tendremos porque, desgraciadamente, no somos una compañía como Swissair o como Lufthansa, con un enorme componente de lo que se llama también en la jerga hombres de negocios. Se entiende por hombre de negocios aquél que paga la tarifa completa. Pero sabiendo que tenemos unos descuentos importantes por ser país receptor de turismo, tenemos que luchar por aumentar lo que llamamos el «yield», el rendimiento medio, es decir, el rendimiento pasajero, kilómetro transportado, peseta. Por esto es por lo que estamos luchando en este momento, por aumentar los «yields» en toda la red.

Otra de las preguntas que me han formulado creo que ya ha sido contestada. En Canarias existe necesidad turística y necesidad de servicio para los propios canarios. Canarias, que recibe gran cantidad de turistas, lo que quiere es que los turistas lleguen al menor precio posible, porque el dinero que se ahorran en el avión lo gastarán en las islas. Hay una contradicción —y la habrá siempre— entre los intereses turísticos y los intereses meramente de capacidad para dar un servicio al canario en sí. Creo que el tercer nivel arreglaría sustancialmente el problema. Porque el tercer nivel con el gran número de frecuencias nos permitiría dar —no del todo— el doble servicio, el turístico y el servicio puramente del ciudadano canario.

Voy a contestarle a la pregunta que me ha formulado sobre el transporte de plantas. Aunque no conocía las preguntas, sí sabía la existencia de la convocatoria, y como sabía también que estas preguntas eran las que interesaban, las tengo todas preparadas.

Respecto al problema de las flores, creo que está prácticamente solucionado. Esta pregunta, como me dicen, era del mes de abril y quizás hayamos trabajado más en este sentido. Por ejemplo, el día 22 de octubre se mantuvo una reunión en la Dirección General de Aviación Civil, con la participación de los representantes de esta Dirección, los responsables de la Asociación de Exportadores del Gobierno Autónomo de Canarias e Iberia. Esta reunión responde a un plan establecido de que dos veces al año se informe a la Administración. Hay un diálogo para tratar del problema y nos reunimos el Gobierno Autónomo, los exportadores, Iberia y Aviación Civil.

Como decía, creo que el problema de las flores está en vías de solución. Le diré más, hemos hecho algo que quizá es excesivo y es que, como usted sabe, para favorecer el tema de las flores en algunos casos y con cierto coste —pues mover un 747, un Jumbo, es muy caro—, a veces lo hacemos con un Jumbo, que tiene una gran capacidad. Sabemos la gran preocupación por las flores que hay en Canarias y buscamos la solución. Siempre que podemos la tenemos; lo que pasa es que a veces ocurren problemas

que se nos escapan un poco. Por ejemplo, como saben ustedes, creo recordar que el año pasado se adelantó por el buen tiempo la floración. Es evidente que esto no lo podemos programar. Nosotros hacemos una programación pensando que las flores, con una meteorología normal, empiezan a florecer en tal época del año. No sé si se adelantó o se atrasó, pero ocurrió en un mes que no estaba programado. Hicimos todos los esfuerzos posibles para poder arreglarlo. Yo creo que en este tema somos muy sensibles en Iberia. Mantenemos continuas conversaciones y, salvo casos tan poco previsibles como pueden ser los cambios de climatología, hemos podido solucionarlo, aunque con una cierta protesta —es lógico que la haya—, pero hemos ido acoplándonos a las necesidades de la exportación de flores. En el futuro este será para nosotros uno de los temas serios. Repito que, con cierto coste para la empresa, hemos movido un Jumbo que tiene más capacidad.

En cuanto a las pérdidas en Canarias, creo que he contestado al tema, aunque no a la parte en la que me hablaba usted del «handling» y me decía que quizá con el «handling» se gana mucho. Respecto a ello, yo le diría que en Iberia hay tres operaciones distintas. Iberia es un conglomerado de acciones y de cuentas de resultados; hasta podríamos diferenciarlos aunque están todos en la misma compañía. Lo primero de todo es el pasaje. El pasaje representa el 76 por ciento de nuestros ingresos. Después viene la carga, que representa un 10 por ciento, y después otros ingresos entre los cuales está el «handling». Tenemos una concesión para hacer el «handling» para nosotros mismos y para otras compañías, pero son operaciones absolutamente diferenciadas.

Está claro que en pasaje las pérdidas de Iberia son sustanciales. ¿En «handling»? Yo le diría que en «handling» se gana, pero nunca las pérdidas que hay; y le doy cifras. Fíjese usted que la operación de «handling» de este año, que hemos acabado ya en Iberia, ha representado unos ingresos totales de toda España, incluyendo, claro está, las islas, de unos 12.000 millones de pesetas. El «handling» de Canarias, aunque no tengo los datos, creo que puede representar alrededor de los 500 millones. Quizá esto sea excesivo, pero puede estar alrededor de esa cifra. Ganamos o podemos ganar —y eso no lo discuto— en el «handling» de Canarias 500 millones de pesetas, pero esto no resuelve el problema que tenemos de pérdidas en el interinsular canario de 3.500. Si el «handling» lo hicieran otros seguiríamos perdiendo. Son dos operaciones distintas.

El tema de Mauritania es complicado. Ya saben que nuestras relaciones con Mauritania son difíciles respecto a Nouakchott, por ejemplo. Estamos intentando dar el mejor servicio. Lo que es difícil y esto sí, por posicionamiento de aviones, es que coincidan los horarios. Es un tema, repito, difícil. Estamos en una cierta crispación entre las autoridades mauritanas y las españolas, ya no las compañías sino a nivel de autoridades. Intentaremos hacerlo lo mejor posible. No soy demasiado optimista en este caso, pero intentaremos que los horarios se ajusten. Aquí sí entran ya problemas de programación.

Me hablaban, por último, de la oferta Madrid. En cuanto a la oferta Madrid a Tenerife o Las Palmas, les puedo leer —es breve— una nota. El programa Península-Canarias es prácticamente idéntico al del invierno anterior, con algunos ajustes sin significación desde el punto de vista servicio. Globalmente hay una reducción de oferta de 4,8 por ciento debido a ajustes fundamentalmente en las rutas Las Palmas a Madrid y Tenerife Sur a Madrid. Los ajustes son debidos, fundamentalmente, al cambio de algunos vuelos, avión de menor tamaño, para ajustar la oferta. Las reducciones en esta ruta y los índices de ocupación del año anterior (hablo del invierno) fueron: Madrid-Las Palmas tuvo un coeficiente de ocupación del 59,2 por ciento y en el invierno se ha reducido la oferta en un 6,5 por ciento. Madrid-Tenerife tuvo una ocupación del 57,4 por ciento y se ha reducido la oferta en un 4,7 por ciento. Como ven ustedes, si tenemos una ocupación del 59,2 por ciento, reducir la oferta en un 6,5 no es significativo. Y si en Madrid-Tenerife tenemos un «low-factor», un coeficiente de ocupación del 57,4, reducirlo en un 4,7 tampoco es significativo. En la ruta Málaga-Las Palmas se ha suprimido un vuelo semanal. Quedan, sin embargo, cinco vuelos semanales. Se ha reducido por coeficiente de ocupación bajo. Se ha prolongado un servicio de Arrecife-Sevilla a Barcelona en lugar de Madrid, para dar salida directa al tráfico de Barcelona a Arrecife. Teníamos, quizá, un exceso de capacidad vía Madrid y estábamos cortos en Barcelona. Lo que hemos hecho ha sido modificar esto. Se están analizando —esto es importante— los refuerzos para Navidad de la Península. Se han puesto, aproximadamente, veinte vuelos y, como digo, se está analizando la posibilidad de incrementarlos. Se está viendo también, la posibilidad de incrementar la oferta de carga para dar salida a la demanda creciente en la ruta Madrid-Las Palmas a partir de diciembre, en que hay más exceso de carga.

Con lo que he dicho he querido contestar de manera más exhaustiva. Si me he dejado algo, SS. SS. me corregirán.

El señor ESCUDER CROFT: Solamente a efectos de aclaración, hay una pregunta que ha olvidado. He preguntado si existen intenciones por parte de Iberia de suspender o de reducir operaciones en Tenerife Norte.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu i Muste): Está en estudio y así, rápidamente, no le puedo contestar porque no estoy preparado —lo digo con toda sinceridad— y porque hay una serie de factores técnicos que juegan en este caso. No hay nada decidido. Desde luego, la supresión total no. Pero lo que sí vamos a hacer en Iberia es que, una vez estudiado técnicamente el tema, no tomaremos una decisión unilateral, sino que nos reuniremos con la Comunidad Autónoma y con los representantes de los intereses de Canarias para explicar los motivos. Lo que no habrá, repito, son decisiones unilaterales y bruscas en este tema.

El señor PRESIDENTE: Vamos a pasar a tramitar la

comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor Pérez-Olivares tiene la palabra.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: En primer lugar, quiero agradecer en nombre de mi Grupo, la comparecencia del señor Presidente de Iberia en esta Comisión.

Quisiera preguntar al señor Presidente a qué atribuye el auge económico que la compañía Iberia está experimentando de dos años a esta parte. Hace dos años dejó de perder la compañía una importante cantidad de dinero y parece ser que este año ha dejado de perder otra importante cantidad de dinero. Mi Grupo, desde luego, no está de acuerdo con que nos dijese lo que aquel señor decía de que a partir del año que viene va a ganar 20.000 pesetas más al mes porque deja de pagar las letras del coche. Ya sabemos que la flota 747 está totalmente pagada y que esto ha supuesto, como es lógico, una importante cantidad que tiene que dejar de pagar, además en dólares, Iberia.

Si nosotros analizamos un poco sus palabras de hace unos momentos, nos encontramos con que Iberia tiene que financiar —porque parece ser que es Iberia la que tiene que hacerlo— este auge turístico importante a nuestro país como país receptor de turistas. Si a esto le añadimos la maravillosa o magnífica política en materia de eurocontrol que está siguiendo en este momento nuestra Dirección General de Aviación Civil, mientras que Austria ha bajado de 38 dólares a 35; mientras que Suiza de 43 a 39, según mis datos; Irlanda de 17 a 12; Holanda de 32 a 21; Alemania de 36 a 34, resulta que nos encontramos que nuestra intersección de espacio aéreo va a subir en la Península, a partir del 1 de enero, de 22,6 dólares a 32,7 y en Canarias de 14,5 dólares a 22,79. Cosa curiosa, por cierto, es que en el presupuesto de Iberia esto no aparece. Y una de dos, o la compañía Iberia de esto no tiene ni idea o se les ha olvidado incluirlo en el Presupuesto, lo cual va a significar unas pérdidas importantes el año que viene que hay que tener en cuenta.

El señor PRESIDENTE: Señor Pérez-Olivares, no dialoguemos porque no habría forma de regular el debate.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Si nos vamos de 22,6 a 32,7 en Península y de 14,5 a 22,79 en Canarias, digo yo que será más dinero que tendrá que pagar la compañía. Si a esto le añadimos, además, que estamos utilizando un Boeing 747 para transportar flores, creo que saldría con esas pérdidas mucho más rentable comprar un Hércules-80, por ejemplo, para hacer ese servicio, y con las pérdidas de un año casi comprábamos dos. En fin, esto es un tema aparte. Me gustaría saber a qué se atribuye este auge económico y dónde está esta política de triunfalismo de la compañía por dejar de perder dinero, porque mi Grupo esto no lo ve por ningún sitio.

Quisiera saber, también, cuál es la opinión que al señor Presidente de Iberia le merece, por decirlo de alguna manera, el trato que recibe de la Administración. Y quisiera saber también si este trato puede ir en detrimento

de una leal competencia con el resto de las compañías europeas o con el resto de las compañías que operan en España. Usted sabe perfectamente —no lo vamos a ocultar porque es así— que Iberia paga hasta la última peseta en todos los conceptos, tanto en el tema de eurocontrol como las tasas aeroportuarias, tarifas de todo tipo. Paga hasta la última peseta como si fuera una compañía privada o, incluso, una compañía extranjera. Todos abemos que las distintas compañías de bandera de los diferentes países lo pagan; pero, por otro lado, lo reciben. Lógicamente Iberia está en inferioridad de condiciones con respecto a otras compañías que puedan operar en nuestro país. ¿Por qué? Porque en su país de origen están recibiendo lo que Iberia no recibe. Me gustaría saber cuál es su opinión al respecto y si es cierto que usted considera, como yo lo considero, que se está trabajando en inferioridad de condiciones con la competencia.

También me gustaría saber si, en su opinión, esta subida de tarifas que se ha producido, tanto en la Península como en Canarias, ha repercutido o ustedes han notado que es consecuencia de una mejora de los servicios. Es decir, si ustedes han encontrado importantes diferencias, importantes mejoras en los distintos aeropuertos peninsulares e insulares en los que están operando; si efectivamente esta subida trae como consecuencia que esas mejoras impliquen un ahorro en las distintas operaciones que están realizando, precisamente por esas mejoras de los aeropuertos. Sinceramente —y perdóneme que me adelante—, mi Grupo cree que no, y cree que no porque hace dos días el aeropuerto de Barajas nos lo ha demostrado. Los mismos problemas que había hace un año los sigue habiendo y, además, ha salido ardiendo un transformador, cosa que ya sabíamos que iba a ocurrir el día que lloviera.

El señor PRESIDENTE: Señor Pérez-Olivares, por favor, me parece que la casuística no tiene nada que ver en este caso. Le agradecería se atuviera a la cuestión y no hiciera preguntas al señor Presidente de Iberia sobre valoraciones que no tienen nada que ver con el servicio de su competencia. Este es un trámite en el que el señor Presidente de Iberia viene a informar sobre la política de Iberia. No se le tiene por qué pedir que valore actuaciones, por ejemplo, de aviación civil.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Señor Presidente, creo que, en mi modesta opinión, es un tema de la política a seguir por la compañía el hecho de que se suban las tarifas, y me gustaría saber si la subida de esas tarifas está justificada en su opinión.

El señor PRESIDENTE: Si las tarifas las hubiese aumentado la compañía, tendría usted razón, pero no ha sido la compañía quien las ha aumentado.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Gracias, señor Presidente.

Me gustaría también saber la opinión del señor Presidente de Iberia sobre la transformación de la flota 747.

Me gustaría saber si, efectivamente, tres unidades de esta flota han sido transformadas en mixto carga-pasaje, con un detrimento de carga de pago, es decir, un aumento de peso muerto en estas aeronaves mínimo de 4.000 kilos; 4.000 kilos que, desde luego, se van a dejar de pagar porque ya es peso muerto del avión. Quisiera saber si estos 4.000 kilos que se van a transportar gratuitamente por ser incremento de peso de ese avión son lo suficientemente rentables o, por lo menos, han avalado el hecho de que esta transformación, que nos ha costado bastantes miles de dólares, se haga.

Me gustaría saber, también, señor Presidente, cuál es el motivo por el cual parece ser que en la compañía que usted preside se va a sustituir la flota 747 paulatinamente, teniendo otras flotas, como puede ser la de DC-9. Es una duda que en la calle está, que siendo la flota DC-9 mucho más antigua que la de 727, teniendo en cuenta, además, que el DC-9 es más incómodo, por decirlo de alguna manera, de volar que el 727, cómo es posible que esta decisión se haya tomado, si es que se ha tomado. Me gustaría que lo aclarase.

Por otra parte, además de las cifras que el señor Presidente de Iberia nos ha dado, me gustaría saber su opinión sobre la idoneidad de la flota en vuelo, por llamarla de alguna manera doméstica, es decir, dentro de nuestra península. Teniendo en cuenta, además, que prácticamente España se puede inscribir en un círculo, ya que las distancias y, sobre todo, el tráfico aéreo es un tráfico radial, es decir, Madrid a..., y las distancias son pequeñas, dígame usted si considera positivo y si cree que es interesante utilizar los 727, como se están utilizando en el puente aéreo Madrid-Barcelona, o DC-9 que se están utilizando, excepto a La Coruña, que se está utilizando el Fokker-27 y no por la compañía Iberia, sino por la compañía AVIACO. Me gustaría saber si usted considera que esa flota es idónea; si usted considera que el costo-hora de estos aviones, y en concreto en vuelos tan pequeños, pueden traer como consecuencia pensar algún día, ya no le voy a decir ganar dinero, cosa que con esta flota nunca se ganará dinero, pero por lo menos reducir las pérdidas.

Me gustaría saber si esta flota, que se está utilizando en vuelos nacionales, hay alguna idea de sustituirla por algún otro tipo de avión que sea mucho más económico.

También me gustaría saber su opinión, señor Presidente, sobre la política social o política de personal. Quisiera saber, comparado con otras compañías, y yo me imagino que muchas de mis preguntas en este momento no me las va a poder contestar, pero sí me gustaría que lo hiciera por escrito en su momento, qué personal tiene su compañía, tanto por hora, si quiere, como por plaza; qué tanto por ciento supone este personal en el costo-hora de vuelo o, si quiere, en el costo por kilo, y quisiera saber si usted está de acuerdo o cree que la plantilla de su compañía es la idónea para una compañía de esta categoría para los servicios que tiene que prestar.

Quisiera saber, señor Presidente, cuál es la situación laboral actual dentro de la compañía. Hay algo que verdaderamente a mí sí me preocupa, y es saber exactamente cuál es la política de ventas que se está siguiendo.

Usted ha reconocido hace un momento que los billetes son muy baratos en Iberia para poder traer turistas, lo cual quiere decir que Iberia está financiando el turismo de España; más o menos eso es lo que usted nos ha dicho, o parte del turismo, por lo menos el turismo que viene por avión; me gustaría saber si usted lo considera lógico o si hay otro departamento que a ustedes les tenga que financiar, y me parece que debe haber otro departamento que se lo financie.

Unido esto a la política de carga, quisiera saber si exactamente este trabajo importante que tiene dentro de la compañía, en el que en cada momento saben prácticamente la carga que pueden ustedes admitir, además del pasaje, porque saben, después de una experiencia de muchísimos, la ocupación que tiene cada avión y ustedes saben, me parece, que doce horas antes del vuelo pueden ustedes confirmar la carga que puede admitir ese avión, paquetería, distinta carga, y a seis horas del vuelo ustedes la ratifican, ¿cómo es posible que en este momento estén operando aviones cargueros con ustedes, o con el beneplácito de ustedes, con bandera extranjera y tripulaciones extranjeras en España? ¿Cómo es posible que ustedes estén poniendo o en este momento estén saliendo aviones a media carga —estoy hablando de carga, no de pasaje— y a la media hora salga un carguero hasta arriba precisamente no de bandera española y sin tripulación española?

Quisiera saber también, señor Presidente, si la participación de Iberia con el grupo ATLAS va a aumentar o se va a mantener como está. Y hay algo que también creo yo que sería interesante, y es hablar del «handling» de Iberia. Hay determinados aeropuertos en los que se debe estar perdiendo muchísimo dinero. Voy a poner como ejemplo el aeropuerto de La Coruña, donde se está recibiendo un solo vuelo de AVIACO y ustedes tienen unas instalaciones de ayuda importantes. Ustedes, por supuesto, están prestando servicio, cuando se lo piden, a la aviación ligera, están prestando el servicio con avionetas, aviones particulares, etcétera, pero estoy seguro que esto le trae a ustedes unas pérdidas importantes. ¿Han pensado alguna vez en privatizar, en dejar o en que se formen pequeñas compañías que puedan dar servicio a todo este tipo de trabajo, lo cual traería como consecuencia que se formasen compañías locales, con mano de obra local, y que ustedes, por otro lado, ese punto donde están perdiendo dinero se lo quitarían de encima? ¿Han pensado de privatizar o en dejar de prestar este servicio para que surjan compañías privadas de hoy en adelante en estos aeropuertos?

De momento, nada más. Lo que sí le rogaría es que, si hay alguna pregunta que usted no pueda contestarme en este momento —cosa que entiendo perfectamente—, me hiciera llegar su respuesta por escrito.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Pérez-Olivares. ¿Algún otro Grupo desea intervenir para ampliar también sus preguntas? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Presidente. En dos aspectos concretos. En primer lugar, preguntarle al señor Presidente de Iberia si han fijado algún calendario inmediato o mediato en cuanto a la renovación de la flota de Iberia y los criterios que tienen con relación a la flota de DC-9, tanto desde un punto de vista financiero, de costos, de amortizaciones, etcétera, como a cuestiones de seguridad. El propio señor Presidente de Iberia en la Comisión de Presupuestos nos dijo que se había optado por el mantenimiento de la flota de DC-9 y hacer únicamente una especie de adecuación interna, de modernización o de acomodación de lo que es el interior de cabinas a estos efectos, pero no hacer renovación de flota. Preguntarle al señor Presidente y aquí en extensión, porque esta pregunta no era tan oportuna en Comisión de Presupuesto como lo es aquí, a mi juicio, preguntarle, repito, los criterios que pueden incidir, las distintas alternativas que haya estudiado Iberia y a qué obedece fundamentalmente, si hay criterios financieros o económicos, si hay criterios técnicos, incluidos la seguridad del pasajero por el uso de aviones ya de larga vida de servicio, no de amortización de esa flota, o si hay criterios, digamos, políticos, que me parecen legítimos que hayan sido indicados bien por el INI, bien por el Ministerio de Industria, o bien por las altas instancias del Gobierno. No resultan inteligibles, señor Presidente, al ciudadano normal, que ha estado viendo el año pasado anuncios publicitarios de algunas empresas aeronáuticas internacionales en los medios de difusión españoles, esos anuncios, que no son los de una película o de un detergente o de uso común. A mí me resulta difícil creer que se anuncie una aeronave que vale varios centenares de millones de pesetas en los periódicos; se ve que es para el cliente potencial que tenga la tesorería capaz de adquirir esos aviones, pero alguien se está gastando sus buenos dineros publicitarios, que vienen muy bien para los periódicos españoles, porque una página entera, con una compañía británica o norteamericana diciendo que se vende su avión de tantas plazas, que es un avión de prestaciones similares a las de la flota del DC-9. Es natural que uno se pregunte que algo hay ahí.

Yo sé que entramos en un programa de relaciones incluso internacionales, legítimas para un Gobierno, en acuerdos internacionales de otra medida que pueden ir desde compromisos del programa FACA con determinado país, las prestaciones que hay de compensaciones con los Estados Unidos, como puede haber con otros países del Mercado Común, el Reino Unido de la Gran Bretaña, Francia o los consorcios que fabrican el Airbús internacional.

Quería, señor Presidente, profundizar en el tema de renovación de la flota y, sobre todo, quitándonos cualquier susceptibilidad al usuario en cuanto a la seguridad de emplear aviones que si no podemos calificarlos, por supuesto, de obsoletos, sí con los desgastes generales por la larga vida de servicio que llevan prestando en este punto, y si hay cuestiones, digamos, financieras por ahorro, porque no es lo mismo la cuenta de explotación en amortizaciones de un avión que tiene quince o veinte años que de un avión nuevo que empieza a ser amortizado.

El segundo paquete de cuestiones se refiere, fundamentalmente, a las cuestiones de plantillas y política laboral que en este momento tenga establecida la compañía Iberia, desglosado tanto en lo que son los vuelos interiores que actualmente prestan su servicio y, sobre todo, en lo que afecta al personal laboral en sus distintas situaciones.

Hemos observado que en los últimos meses ha habido un grado de inquietud laboral en Iberia en cuanto a la reclamación o reivindicación del pase a fijos del personal eventual o temporal, y en esta línea desearía saber en qué grado de comportamiento o de saneamiento de sus cuentas de explotación trata de hacer Iberia respecto a la política laboral.

Finalmente, que el señor Presidente nos hiciera aquí un análisis del cuadro de renovación de las tripulaciones de Iberia, en cuanto afecta a los comandantes y segundos pilotos o copilotos respecto a su pirámide de edades; si está dentro del parámetro de tipo internacional; si son comparables las edades de nuestros pilotos de la compañía.

Nada más en este momento, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Abejón, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor ABEJON ADAMEZ: Señor Presidente, señorías, en primer lugar dar la bienvenida a esta Comisión, que me parece que es la primera vez que comparece, al señor Presidente de Iberia.

En segundo término, decir que, ante la gran cantidad de preguntas que han hecho los señores representantes de la oposición, sometiendo a un auténtico tercer grado al señor Presidente de Iberia, y dado lo avanzado de la hora, nosotros no queremos aumentar este número de preguntas, y voy a ser muy concreto.

En primer lugar me gustaría reconducir el motivo de la comparecencia que el Grupo Popular había solicitado en cuanto a la situación general de la compañía relativo a la renovación de la flota y la situación laboral. Me imagino que mi buen amigo el señor Pérez-Olivares, dedicado por su entusiasmo hacia la Administración Central del Estado y hacia el Gobierno socialista, a su gran afición y cariño, se ha desviado, en un, más o menos, ataque a la autoridad aeronáutica, y se le ha olvidado el fondo de la cuestión. Me gustaría reconducirlo hacia sus justos términos, es decir, a la situación general de la compañía, y muy especialmente —el señor Presidente de Iberia lo entenderá perfectamente, dadas las dimensiones sociales, políticas e ideológicas de nuestro Grupo— sobre cuál es la situación social y laboral en la compañía.

De todas formas, dos cuestiones puntuales para apoyar un poco las preguntas de los grupos de oposición hacia temas concretos, que me parece que en su tormenta de ideas no han sido suscitados. Concretamente, tres cosas.

En primer lugar, parece que el funcionamiento de la administración aeronáutica puede tener —y de hecho tiene; es evidente— ventajas e inconvenientes para el funcionamiento de la compañía Iberia, pero también lo tiene el comportamiento social o a veces asocial o antisocial de ciertos grupos.

Entonces, como mero dato —si le es posible al señor Presidente de Iberia—, nos gustaría saber qué supone un día de paralización de vuelos como el que estamos sufriendo en estos momentos, por la acción de un grupo de funcionarios, por supuesto en contra de los intereses y de la voluntad de la Administración y de los intereses nacionales. ¿Qué representa eso para Iberia? Puede ser un dato que los señores Diputados y la opinión pública deban conocer.

Segunda cuestión, que me parece que es un tema, que ya hemos hablado del «handling» y de otras actividades de Iberia, que no son estrictamente referentes a los ingresos por pasaje y carga, que es interesante, es el tema del «catering». En tiempos, Iberia hacía su propio «catering» por la política de gobiernos anteriores y la política que llevó el INI en su momento; se impidió esa línea, que no era de diversificación, sino que era un negocio propio de la compañía, como es el «catering» y se desvió hacia las actividades de ENTURSA. En el nuevo planteamiento que se está llevando en el INI parece que Iberia y Swissair van a volver a tomar en sus manos este tema del «catering». Me gustaría saber qué puede el señor Presidente de Iberia decirnos sobre el tema.

La tercera cuestión es, ya que vamos a hablar, me imagino, que en contestación a esa pregunta «non nata» en lo verbal, pero escrita, del Grupo Popular, sobre cuál es la situación general de la compañía, ésta acaba de cerrar los ejercicios —puesto que en Iberia se cierran los ejercicios un poco antes que en el resto del país para coincidir con las temporadas aeronáuticas y turísticas—, si ya tiene un avance del resultado de este último ejercicio, y nos puede dar algunos de los parámetros característicos de la marcha de la compañía. Por ejemplo, sería muy significativo, si tiene los datos a mano, que nos hablase del «cash-flow» generado durante este año.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: El señor Presidente de Iberia tiene la palabra para contestar por el orden que crea usted más conveniente.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu Musté): Yo creo —aunque no sé si podré contestar todo— que podré contestar a un número suficiente de preguntas; al menos ésa es mi esperanza. Antes que nada, le quería decir a S. S. una cosa: nada hay de triunfalismos en Iberia. Se lo digo con toda sinceridad. Iberia es una compañía muy compleja, con unos mercados muy frágiles y todo triunfalismo sería absurdo y hasta diría que temerario. Fíjese usted simplemente que, aunque en los dos últimos años hemos podido mejorar los resultados, tenemos una fragilidad en nuestras operaciones, y sólo véase el cono sur, con todos los problemas que hay en esa zona sur, para que en Iberia, ni hoy ni en mucho tiempo, se pueda ser triunfalista. Entonces, se dan datos, pero se dan datos con la máxima modestia, y no una falsa modestia; con toda sinceridad, lo digo con modestia, porque creo que Iberia, la compañía, la necesita. Además, quisiera decir otra cosa: en la compañía, desgraciadamente, no podemos dar la ca-

lidad de servicios que nos gustaría dar; luego también tenemos que ser modestos en este caso.

Y ahora me permitiré intentar contestar a las preguntas que ha tenido usted a bien formularme.

Creo que la primera se refería a lo que usted ha calificado como auge económico en los dos últimos años. Bueno, yo no considero que sea auge económico el volver a una situación de pérdida similar a la del año 1982, que es prácticamente lo que vamos a hacer este año. Yo creo que esto no es un auge económico; es corregir una tendencia y esperar que esta tendencia siga creciendo, y entonces sí que será un auge económico. De momento, en estos dos años, simplemente es contener las pérdidas.

Me ha preguntado S. S. ¿qué es lo que ha pasado?, ¿por qué pasa eso?, ¿por qué hemos contenido pérdidas?

Yo le voy a contestar, si quiere S. S., con datos globales. Este año, que hemos acabado los ingresos, han crecido un 10,5 por ciento sobre los del año pasado y los gastos han crecido un 7,1 por ciento. Creo que con esto se dice todo. Pero yo supongo que S. S. lo que quería decirme es que a qué se debe esto. Antes de mi llegada a Iberia, ya estaba previsto unas ampliaciones de capital de 30.000 millones para el año pasado, 30.000 millones éste y 30.000 millones para el que viene. Usted me podría decir que esto se debe a que, como ha habido ampliación de capital, han bajado los costes financieros y así es muy fácil. Por eso, gestión poca, puesto que esto es un simple talón, baja, y esto es así. Si fuera sólo esto, sería triste. El dato más importante —que éste sí que no afecta para nada a la mejoría en gastos— es el aumento de un 10,5 en la producción, es decir, el aumento en los ingresos de un 10,5. Quiero decir a S. S. que esto, en cifras absolutas, significa un aumento sobre el año pasado en ingresos de 26.100 millones de pesetas. Creo que esto es un esfuerzo que se está haciendo. ¿Qué otra cosa? Una contención de costes. ¿Y qué otra cosa se está haciendo también en Iberia? Aumentar el rendimiento medio; aumentar los «yields». Este verano hicimos la apuesta —porque creo que ser empresario es apostar, calculando el riesgo— de los «yields», en las operaciones internacionales, aumentarlos. Los resultados han sido muy buenos, espectaculares, pero, dentro de la modestia, diré que espectaculares porque en el mes de junio Iberia ha ganado 3.328 millones de pesetas, con toda la amortización, con todo incluido, que representaba un 186 por ciento de mayor beneficio —para el mes de julio me refiero— que el mes de julio del año pasado. Estas son cosas que se pueden hacer.

También le tengo que decir a S. S. que el mes de octubre ha sido malísimo. ¿Por qué? Ha sido malísimo el mes de octubre simplemente porque ha caído el mercado de Méjico en un 36 por ciento debido al terremoto. De ahí viene la enorme fragilidad que hay en Iberia de problemas con los que no se sabe qué hacer; con el terremoto de Méjico es lógico que caiga el tráfico, porque esto no es un pinchazo, esto es una caída de mercado debida a esto.

Enlazando un poco las preguntas le diré que para mí lo que es importante este año —y ya hemos acabado el año— no es que hayamos reducido las pérdidas en un 40 por ciento —las hemos reducido, esto es un dato concre-

to—, sino que lo que es importante para mí es que hemos tenido un «cash flow» positivo —y agradezco la pregunta del «cash flow»— que se situará, salvo los ajustes de última hora, alrededor de los 7.000 millones de pesetas. ¿Qué quiere decir esto? Que por primera vez en tres años no han salido billetes verdes de la compañía, sino que han entrado. Hemos tenido unas amortizaciones —las amortizaciones en Iberia siempre se han hecho muy bien— de 17.000 millones de pesetas; si contamos que las pérdidas oscilarán alrededor de los 10.000 millones de pesetas, esto nos da un «cash flow» positivo de 7.000 millones. Este «cash flow» positivo quiere decir, en parte, que va creciendo, además de los aumentos de capital ya programados por el INI, lo que podemos llamar autofinanciación.

¿Qué ha pasado este año? Aumento de los «yields», contención de costes, aumento de la productividad. Le tengo que decir a S. S. que, por ejemplo, podemos decir que este ha sido el año de Europa. Hemos aumentado los ingresos «Europa» en casi un 10 por ciento. También le tengo que decir a S. S. que hemos aumentado el número de pasajeros casi en un 5 por ciento. Hemos transportado 13.170.000 pasajeros este año, con un aumento de 600.000, aproximadamente, sobre el año pasado.

Nuestra cota de mercado, y eso es importante, porque a veces no se sabe, en el tráfico regular internacional, origen y destino España, en Europa, Iberia transporta el 57 por ciento, y otras compañías el 43 por ciento; en el Atlántico, Iberia transporta el 63 por ciento, otras compañías, el 37 por ciento, y en el africano —ésta es una operación pequeña para Iberia— transportamos el 83 por ciento de origen y destino a España. Este año, que no ha sido un gran año en el transatlántico, ha sido un gran año en el europeo. Simplemente un dato, para que S. S. lo sepan, el tráfico regular entre España y el Reino Unido, Iberia transporta el 70 por ciento, y la otra compañía, que me permitirán que no la cite, porque no me parece correcto, transporta el 30 por ciento, a pesar de los anuncios y de todas estas cosas.

Paso ahora a los otros temas. Con toda sinceridad, creo que el Presidente tiene razón, yo no me puedo meter en otros temas de la Administración, lo único que puedo decir es que cuanto menos me suban las tasas mejor va mi cuenta de resultados; ahora, lo que no puedo es opinar sobre si es justo o no, me parece que no soy el indicado. Pero lo que sí me permitiré es contestarle. Sobre lo de eurocontrol, también ha insinuado usted que hay otras compañías que lo devuelven. Es verdad, hay algunas que pagan y que lo devuelven, sobre todo en los vuelos domésticos, hay otras que no. Hay otros casos en que son más altas que las nuestras —hablo siempre de vuelos domésticos—. El gran problema que tenemos en Iberia, quizá el único que tenemos, es que si tuviéramos unas tijeras y pudiéramos cortar nuestra operación internacional, Iberia sería una empresa internacional muy rentable. ¿Dónde pierde Iberia? y se lo digo. Este año vamos a tener unas pérdidas de 10.000 millones en conjunto; la operación doméstica va a costar 12.000 millones, es decir, la operación internacional aporta a las pérdidas de la operación doméstica 2.000 millones, ¿por qué? Porque tenemos dema-

siados aeropuertos, porque volamos demasiado, porque tenemos demasiados saltitos de cuarenta minutos. Yo me he permitido traer aquí unos gráficos que tenemos en Iberia —no se si verán bien aquí— en los que se ven los recorridos: largo, corto, medio y doméstico; somos los reyes del doméstico, somos los reyes del corto recorrido y somos la cenicienta del largo recorrido.

Como decía en mi intervención en la Comisión de Presupuestos, hay que pensar que el largo recorrido es lo que absorbe más costes fijos; les voy a dar un ejemplo —que dará una pincelada—, un avión en el suelo, sin volvar, a Iberia le cuesta el 60 por ciento, son los gastos fijos. Como más «PKT», que decimos, o AKO, más asientos por kilómetro que hacemos, más absorbemos la cuenta de resultados.

Yo no me meto en ese tema; ojalá no subieran tanto las tasas de eurocontrol, pero es un deseo que me gustaría que se realizara, como muchos otros deseos, pero es un poco la carta a los Reyes Magos.

Su señoría ha hablado, con cariño, pero con cierta ironía, del 747 y de si se podía comprar un Hércules. Yo le digo a S. S. que sólo lo ponemos, para arreglar el tema de las flores, una o dos veces, no es un vuelo regular; es, simplemente, un momento; con eso no podría comprar ni una simple avioneta, señoría.

Quizá ahora me voy a otra pregunta, aunque sea desordenado. Ha hablado S. S. de que teníamos un carguero de bandera extranjera, pilotado por extranjeros. Lo que hemos tenido, como pasa en muchas compañías, es una ruptura este verano por exceso de carga; entonces, rápidamente, porque no podemos perder ese negocio, nos dirigimos al mercado, y el mercado el resultado que dio es que había un 707, que ya lo alquilan con tripulación, y que lo hemos utilizado. Lo que pasa —y ése es un buen dato para Iberia— es que la carga fue mayor de lo que creíamos nosotros, y entonces fuimos más lentos en tomar decisiones ante la premura de la carga. Este avión, que ya no vuela, pero que ha volado durante todo el verano, era alquilado, fletado por nosotros, pero ya se ha acabado y ahora tenemos alquilado un DC-8, con tripulación española. Era un caso de emergencia para no perder estos ingresos, pero nunca volarán nuestros aviones con matrícula extranjera o con personal extranjero.

La carga es importantísima, e Iberia, desgraciadamente está baja en carga.

Como les he dicho antes, un 76 por ciento de nuestros ingresos es pasaje y un 10 por ciento es carga. Los datos de la AEA, la Asociación Europea de Aerolíneas, indican que el porcentaje de carga sobre el total de ingresos por tráfico es de un 17 por ciento. En Iberia sólo estamos en un 10 por ciento. La carga es cada día un elemento más importante.

En cuanto a lo que ha dicho S. S. de que a veces sale un avión vacío, esto depende del destino. Si nosotros necesitamos llevar carga a Frankfurt y hay otro avión que sale a otro destino, éste va vacío porque la carga es la que nos impone el cliente. Aquí hay que diferenciar dos cosas. Una cosa es la carga que un avión de pasajeros puede llevar, digamos, como un subproducto del avión, y otra es

el espacio del avión que ya está destinado a carga. Por ejemplo, nosotros hace un par de años hemos transformado la parte trasera de dos Jumbos, dos 747, que se anula para el pasaje y se utiliza para carga. Este sí es un espacio dedicado única y exclusivamente para carga. Esto ha sido un enorme acierto, porque en operaciones del 747, sobre todo al Cono Sur, es más importante tener espacio de carga que asientos de pasajeros. Pero ahora, y por una razón que S. S. verá claramente, nos van a ir muy bien los «combis», ya nos han ido bien, de cara a la línea que abrimos el primero de mayo a Japón. Es importantísimo —y puedo adelantar aquí que ya tenemos contratadas la carga de seis meses—, porque lo que quiere Japón es que España, en este caso Madrid, porque la operación es radial, sea la plataforma de carga hacia toda Hispanoamérica. Tengo que decir que la carga de Japón es muy cara; lo que quiere decir que puede permitirse un pago muy alto de carga. Entonces, nos irá muy bien, y ya nos ha ido bien, la operación «combi». Y si, como esperamos, en dos años hay dos nuevas patas desde Japón: una a Manila, otra a Seúl, y quizá otra pata que no está todavía definida, nos puede aumentar también mucho la carga.

Su señoría ha hecho también una referencia a lo que pasó ayer en el aeropuerto. Según mis informes, que creo que son correctos, fue debido a un cable de alta tensión, en el que no tiene que ver ni el aeropuerto ni Iberia. Fue en un tubo por el que pasaba un cable de alta tensión y además pasaban los cables telefónicos y los cables del ordenador. Se quemó a las cuatro de la mañana por un cortocircuito en el cable de la compañía eléctrica, y ha quemado los demás cables que iban en el mismo tubo, cosa lógica, lo que ha hecho que ayer tuviéramos serios problemas en Barajas porque estábamos incomunicados telefónicamente y, sobre todo, teníamos el problema de que nuestros ordenadores no funcionaban para el «checking», debido a que se habían quemado. La Compañía Telefónica y la compañía eléctrica han trabajado toda esta noche, y supongo que rápidamente se podrán reestablecer estos servicios.

Me habla usted de que se ha dicho que vamos a cambiar los 727. Le puedo decir categóricamente que no vamos a cambiar ningún 727, ni directa ni indirectamente. Nunca se ha pensado en cambiar los 727. El 727 es un buen avión. Es un avión que lo necesitamos tanto para las líneas europeas como para las líneas domésticas de alta densidad, véase el puente aéreo, en donde es necesario por el número de pasajeros que tiene. Es un avión que tiene un inconveniente, pero eso ya lo sabemos: que necesita tres tripulaciones, cuando la tendencia de todos los aviones nuevos es ir a dos tripulaciones, pero tenemos 727 para mucho tiempo porque es un excelente avión, con unas grandes condiciones.

Aquí enlazo con el tema de la renovación de la flota, y así contesto a todos. Se ha anunciado, como decía usted muy bien, que iba a haber renovación de flota. Creo —y no quiero juzgar porque yo no estaba— que el año pasado o hace dos años se barajó la posibilidad de renovar la flota de DC-9. Entonces no sé si se barajó la posibilidad de renovar el 737 de Boeing. Lo que les quiero decir es

que no hay necesidad. Transformaremos la flota según las necesidades futuras de Iberia. Si estamos viendo que en Iberia lo que tenemos es un exceso de vuelos interiores y de corto recorrido y lo que nos interesa es el vuelo de largo recorrido, no sirve cambiar aviones de la misma capacidad y de la misma «performance». ¿Qué hemos hecho? Primero, los 727 no tienen ningún problema. El DC-9 es un avión excelente, utilizado, como ya dije en la Comisión de Presupuestos, por compañías tan prestigiosas como puede ser Swissair o SAS. Técnicamente es un avión que está en perfecto estado. Algunos de nuestros aviones —no todos— están anticuados en la parte de cabina. Si se fijan ustedes, ahora ya se pueden dejar las maletas y los bolsos de mano arriba. Hay que remodelar por dentro estos aviones y gastarnos algo en algunas cosas concretas del avión. Calculo que esto nos puede costar —no sé la cifra exacta— unos 400.000 dólares por avión, pero los DC-9 tienen vida para bastantes años. Entonces, ¿renovación de flota? La que requiera los objetivos de la compañía.

No sé si lo que necesitamos si queremos ir a Japón y a Los Angeles. Somos la única compañía grande en el mundo que no vuela la costa pacífica de los Estados Unidos. Tenemos que compensar la fragilidad de nuestros mercados del Cono Sur —fragilidad debida a la crisis económica— con mercados de alta rentabilidad, de alta renta per cápita y que nos dan una enorme estabilidad. Ustedes saben que esto se discute en países a través de Ministerios de Asuntos Exteriores. Nuestro Ministerio está intentando abrir negociaciones con Estados Unidos para los vuelos a Chicago, a Los Angeles y a Houston o Dallas. También estamos intentando abrir negociaciones con Canadá, que sólo operamos a Montreal, para operar primero a Toronto, sitio de alto «standing», para después ir hacia la costa del Pacífico e ir hacia Vancouver. Ahora, como ya les he dicho, estamos intentando ir hacia Japón.

Cro que aquí había un capítulo muy general, el de personal. Antes contestaré a las preguntas sobre el grupo «Atlas». El grupo «Atlas», como ustedes saben, es el grupo que tenemos para mantenimiento de aviones; es el club entre Iberia, Alitalia, Air France, Lufthansa y Sabena. Este es un club que funciona muy bien. Tengo que decirlo. Iberia tiene un gran prestigio, enorme prestigio, dentro de este Grupo. Tanto es así que de los 747, los grandes aviones, este verano hemos tenido dos Alitalia, dos Jumbos, cuyo mantenimiento se ha hecho en Madrid. Y tengo también que decir, porque no se saben estas cosas, que hasta hace muy poco tiempo los motores del Concorde hacían su mantenimiento en Madrid. Y, por lo que he hablado con mis colegas, otros Presidentes, es enorme el prestigio que tiene Iberia en cuanto a mantenimiento de aviones. Y diré más: cuando se vende un avión y éste tiene el mantenimiento de Iberia, este avión de segunda mano se paga más caro.

Esto no es triunfalismo. Esto ha sido siempre, y no es de ahora, ni se debe a nada de mi gestión en absoluto. Tenemos, por ejemplo, los simuladores de vuelo, importantísimos, y tenemos comandantes y segundos de muchas flotas que vienen aquí a hacer sus cursos de refresco en nuestros simuladores.

Desde un punto de vista técnico, y eso lo quiero decir, Iberia —y yo lo desconocía— está muy alta.

Había otra batería de preguntas que me parece que más o menos puedo yo contestar, que son todas aquellas que atañen a la situación laboral y a los problemas laborales. Yo tengo que decir que en los ocho meses que llevo en Iberia la tranquilidad laboral ha sido casi diría perfecta, salvo el tema que ha mencionado S. S. de los hijos discontinuos y de los eventuales. Para centrarlo, yo le diría a S. S. que el problema de Iberia, y esto es clarísimo, ya que nosotros somos una compañía de operación estacional, es que es lógico que tengamos una plantilla fija, que es la que más o menos tendría que ser la plantilla de invierno, y que tengamos dos categorías, hijos discontinuos y eventuales. Esto es lógico, es una regla de oro empresarial. Esto le pasa a la Coca-Cola o a cualquiera que tenga una estacionalidad, que cuando vende más no la necesita todo el año y tiene eventuales o hijos discontinuos durante este período.

Aquí S. S. comprenderá, y es lógico y humano, que los hijos discontinuos siempre presionen para ser fijos. Un fijo ya está allí, ya no sale. Eso siempre lo iremos teniendo. Siempre habrá las presiones de que los eventuales o los hijos discontinuos quieran ser fijos, y eso creará protestas y humanamente comprensibles, pero empresarialmente no comprensibles.

Repito: ¿problemas laborales serios? Durante mi presidencia, en estos ocho meses que hoy se cumplen exactamente, no he tenido. Ahora, vamos a tener. Este año hay que renovar cuatro convenios colectivos, con once sindicatos. Lo lógico es que este invierno tengamos problemas, pero esos son los problemas que constituyen los gajes del oficio. Esos los tendremos.

Después, en Iberia tienen ustedes que pensar que, desgraciadamente, a veces, y a mí los pesimismoes históricos no me interesan, se ha motivado poco al personal. Entonces, también nosotros vamos a incidir en una política de mejor motivación del personal medio, del jefe medio. Esto siempre crea problemas con sindicatos, que no les gustan, que tiran y aflojan, pero esto es lo que hay que ir haciendo. Yo creo, y lo tengo que decir así, que con todos los sindicatos que me reúno muy a menudo, aparte de que habrá que discutir los convenios y hacer lo que se hace en estos casos, estoy notando una enorme sensatez. Y hablo de todos los sindicatos. Una enorme sensatez. No sé si esto continuará. Espero que sí. Lo que sí ha sido una voluntad de esta nueva dirección de Iberia es quitar toda crispación, toda acritud en las relaciones sindicales. Discutir duramente, pero procurar hacerlo en un marco de cortesía, de cordialidad, y creo que esto, de momento, se ha conseguido.

No puedo decir que esto se mantendrá, porque sería absurdo, pero, en cuanto a la dirección, yo les aseguro que procuraremos mantener siempre el clima de diálogo.

Había otra pregunta referida a la pirámide de edades de pilotos. Creo que la pirámide nuestra es bastante joven. Hay una razón clara. Iberia tiene un enorme crecimiento en los momentos de los años sesenta. En cuanto a la crisis de aviación quizá la nota un poco más tarde que

otras compañías, lo que hizo que hubo una gran contratación de pilotos por necesidades de crecimiento de la compañía. Yo le diría que creo que nuestra flota, si no es similar a cualquier otra, de lo que estoy seguro, es quizá en la pirámide de edad un poco más joven que otras flotas. Igual, desde luego, pero me da la sensación de que un poco más joven. Ya sabe usted que los pilotos se tienen que jubilar siempre a los sesenta años. Es una fecha que se cumple a rajatabla. Un piloto el día que cumple los sesenta años es el día que se jubila. Lo que sí hay, y hay que decirlo, es que ahora, que tenemos un crecimiento mucho más lento, no hay esa entrada y lo que pasa es que es mucho más difícil subir en el escalafón. Tenemos segundos pilotos que llevan diecisiete años de segundos pilotos, pero la causa es el mercado, no nuestro, sino el general.

Había otra pregunta sobre qué nos cuesta un día de huelga, sea cualquiera. Yo puedo referirme a la huelga que tuvimos últimamente, la última huelga de controladores, que nos vino a costar unos ochenta millones de pesetas por día. Cancelar vuelos... Y aquí hay una cosa que es curiosa: no porque se supriman vuelos se vuelve a compensar a los dos días. Ahí notamos claramente que día perdido, día que no se recupera del todo; es un poco como el sistema de los grandes almacenes. Un día de venta perdido no se recupera. Para nosotros también hay un porcentaje importante que no se recupera en cuanto a esto.

En cuanto al tema «catering», esto sí que creo que es una buena noticia que va dentro del marco del servicio. Hay una crítica generalizada en cuanto al servicio Iberia, en algunos casos muy justificada; en otros, mi impresión es que es algo exagerada, pero hay una justificada, y una de ellas se refiere al «catering». Ya hemos firmado unas cartas de intención con Swissair; lo que pasa es que este asunto está pendiente de que el Consejo de Ministros decida el tema ENTURSA y entonces casi seguro nos quedaremos con el «catering», una sociedad que creo que se va a llamar Iberswiss, en la cual Iberia tendrá el 70 por ciento y una filial de Swissair tendrá el 30 por ciento, pero la calidad estará supervisada por Swissair, y es una operación que tiene tres vertientes: una, que vamos a dar mejor calidad; otra, que vamos a ganar dinero, y una tercera, que podremos salir a otros mercados conjuntamente, en un futuro, espero, con Swissair. Creo que los tres temas son los más importantes.

No sé si he contestado a todas las preguntas, pero, si me he dejado alguna, le pido que me la puntualice.

El señor PRESIDENTE: ¿Alguna cuestión, señor Pérez-Olivares, que haya quedado pendiente?

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Le agradezco muchísimo que me haya contado lo del cable; al fin y al cabo, era una mera anécdota. Nosotros tenemos las actas de la comisión de la coordinación operativa del aeropuerto y sabemos que el aislamiento del cableado es un desastre, pero esto lo sabemos desde hace dos años; ustedes lo saben también porque lo han denunciado. Esto es aparte; era una mera anécdota.

Yo quería saber si este aumento de tasas, señor Presidente, había repercutido, como es lógico, como tiene que repercutir cualquier impuesto, en mejoras de las instalaciones aeroportuarias, en mejoras, en definitiva...

El señor PRESIDENTE: Esta es una pregunta que hemos quedado en que no se llevaría a cabo. Se lo recuerdo, señor Pérez-Olivares.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: De acuerdo, señor Presidente, si su criterio estima que un empresario no me debe explicar si ha encontrado mejoras en función de un aumento de impuestos y en las instalaciones de las que se sirve para poder realizar su gestión empresarial...

El señor PRESIDENTE: No se trata de eso, señor Pérez-Olivares. Aquí las comparencias, como S. S. sabe, son para ilustrar a los señores Diputados acerca de las actividades que la persona que comparece lleva a cabo. Se trata de informar. Pero, como es lógico, no se trata de juzgar ni usted a la persona que comparece ni la persona que comparece a otro tipo de actividades o a otras personas. Si acaso está usted interesado en ese tema, le ruego que su Grupo Parlamentario, como ha hecho otras veces, solicite la comparencia del Director General de Aviación Civil, que es quien debe juzgar si han aumentado o no los servicios. ¿Le parece bien a usted esto?

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Señor Presidente, respetuosamente, como siempre, acato su criterio y su interpretación del Reglamento, aunque no lo comparta.

El señor PRESIDENTE: ¡No faltaría más!

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Yo quisiera recordarle también una pregunta que le he formulado, no sé si la recordará, en cuanto al personal. Me gustaría saber el número de personal que tiene, bien por hora o bien por butaca, su Compañía, fundamentalmente, comparado con el personal que tienen otras compañías de la misma línea de la Compañía Iberia. Como mi actuación ha sido criticada —no sé si me lo permitirá el señor Presidente— con simpatía por el portavoz del Grupo Socialista, lo único que quería apostillar era que me parecía tremendamente interesante para un viejo sindicalista que pregunte cuánto cuesta un día de huelga; por lo menos es una pregunta a analizar.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Andreu.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu i Muste): En lo referente a la plantilla, le puedo contestar dándole el número de la plantilla fija. En el ejercicio 1983/1984 en Iberia trabajaban 22.716 personas, y a finales de este ejercicio, en plantilla fija, 22.353; es decir, hubo una disminución de plantilla fija de 363 personas, que representa un 1,60 por ciento de menos. Aquí vemos el reflejo de la plantilla eventual, que ésta sí crece. Esto, por una parte.

En cuanto a la segunda pregunta que me hacía usted, se refiere a cómo estamos en comparación con otras compañías. Aquí sí que le puedo dar datos bastantes exactos, pero tendremos que analizar, aunque sea someramente, los datos que voy a darle. Si nosotros tomamos —y creo que la plantilla sí puede referirse al número de pasajeros que transportamos, no tanto los PKT, sino el número de pasajeros— las cifras del año pasado, que son las que voy a darle para comparar con otras compañías, Iberia el año pasado transportó 12.480.000 personas, fue la tercera en Europa en número de pasajeros; primero está British Airways, que transportó quince millones y medio; Lufthansa, que transportó 14 millones; nosotros, que transportamos doce millones y medio, y después viene Air France, que transportó 12 millones. Fuimos los terceros de Europa y me parece que los novenos del mundo, incluyendo todos los americanos domésticos, en cuanto al número de pasajeros.

Transportando nosotros doce millones y medio, nuestra plantilla, de fijos discontinuos y eventuales, era el año pasado de 24.200 personas; Air France, que transportó medio millón de pasajeros menos que nosotros, tenía 35.000 personas; British, que transportó dos millones y medio de personas más que nosotros, tenía 36.000 personas, y Lufthansa, que transportó un millón y medio de pasajeros más que nosotros, tenía 32.000 personas.

¿Qué quiere decir esto, que estamos cortos de plantilla? Depende, y esto lo quisiera matizar, porque otras compañías tienen otras operaciones absolutamente distintas a las nuestras, tienen otros negocios y lo cuentan también como plantilla; por ejemplo, Air France tiene hoteles; Lufthansa tiene, en sociedades indirectas, agencias de viajes y una serie de cosas. Yo le diría que nuestra plantilla, en general, creo que se ajusta. Como empresario siempre tenemos la contradicción; nos gustaría, por un lado, más plantilla y, por otro, que no nos costara. Como esto es imposible, yo le diría que la plantilla de Iberia es bastante adecuada a las necesidades de Iberia. Lo que me gustaría, quizá, es una mejor distribución de esta plantilla. Lo que estoy notando es que estamos cortos en comercial, en todo el equipo de ventas de comercial. Pero le diría que, en cuanto a horas voladas, por ejemplo, para darle otro dato, el tema del personal de mantenimiento sobre horas voladas, que es otro parámetro, el año pasado nosotros volamos doscientas cincuenta mil horas y tenemos 5.400 personas dedicadas al mantenimiento. Air France voló más horas que nosotros, doscientas ochenta mil, treinta mil horas más que nosotros, pero tiene una plantilla de 8.600. En cambio, si se va usted a compararlo con Japan Air Lines, que vuela igual que nosotros, doscientas cincuenta mil horas, tiene una plantilla de 4.700 personas, menor que la nuestra. Si lo compara usted con SAS, que voló doscientas veintitrés mil horas, es decir, diecisiete mil horas menos que nosotros, tiene una plantilla de 3.800 personas. No sirven demasiado las comparaciones con otras compañías, pero, para darle una contestación algo vaga, le diría que los índices de productividad (globalmente eso no quiere decir que los índices de

productividad en sitios puntuales varíen) en Iberia son razonablemente buenos.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Hay una pregunta más a la que no me ha contestado.

El señor PRESIDENTE: ¿Qué pregunta?

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: No sé si podrá contestar o no. Quería saber por qué no había sido incluida la subida de las tarifas en la previsión de gastos del año que viene.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu i Muste): La del eurocontrol sí ha sido incluida absolutamente. En la previsión del año que viene todo lo referente a eurocontrol está incluido en lo que nosotros llamamos trabajos, suministros y servicios exteriores. Está incluida; no podíamos hacer el presupuesto del año que viene sin tener en cuenta esta subida. *(El señor Mardones Sevilla pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: Ya hemos abierto el período para contestar a cuestiones que no hubiesen sido contestadas. Señor Mardones, ¿qué cuestión hay? Antes no he visto que levantara el brazo. Señor Mardones, ¿qué cuestiones han quedado por contestar?

El señor MARDONES SEVILLA: Dos, en cuanto a las preguntas que yo le he hecho al señor Presidente de Iberia.

Primero, empezando con un dato técnico que ha citado. El señor Presidente ha hablado de que tiene un avión extranjero DC-8 con tripulación española.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu i Muste): No, no, un DC-8 español con tripulación española. He dicho también que ha volado este verano simplemente, fletado por nosotros para carga, un 707 extranjero con tripulación extranjera, avión que ya no vuela, y que ahora hacemos esto con un DC-8 con tripulación española.

El señor MARDONES SEVILLA: Entiendo que debe ser otro, porque mis noticias son que tienen ustedes un avión alquilado a Canadá, un Jumbo 747, con tripulación española, que está operando.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu i Muste): No, no.

El señor PRESIDENTE: Por favor, les ruego que no hagan diálogo.

Señor Mardones, haga usted la pregunta escueta, por favor.

El señor MARDONES SEVILLA: Entonces, me gustaría saber si existe un 747 alquilado a Canadá con tripulación española y si está operando o no. Primera pregunta.

Segunda: en cuanto a la renovación de la flota, me ha dicho el señor Presidente que no hay nada de renovación

de flota de DC-9, que se va a hacer su modernización o adecuación interna, con algo de Aviónica incluido, y que durará mientras se entienda que debe de durar. En cualquier compañía hay un «planing», un calendario de amortizaciones al final de las cuales puede plantearse el tema de renovación de flota. Es una decisión político-administrativa de la propia compañía. Yo le pregunto: ¿tiene cálculos Iberia? Y el señor Presidente me dice que ahora no; por tanto, quitamos todos los anuncios aparecidos en los periódicos sobre las tripulaciones, etcétera. Pero supongo yo que habrá un cálculo de amortizaciones y de previsión, con la fecha del calendario que queramos, que no sé si serán diez, cinco o quince años, señor Presidente, porque esto lo relaciono yo con la seguridad en el transporte de pasajeros, de las personas, y el señor Presidente le ha dado un sesgo económico al decirme que los vuelos de largo recorrido son los más rentables para la Compañía en razón de que absorben más costes fijos. Efectivamente, vuelo largo y siempre volando; es decir, como factor negativo reductor financiero, quiero entenderle entonces al señor Presidente que avión en tierra, avión parado o avión en saltos cortos de estos que ha dicho el señor Presidente, no es rentable. Como la flota de DC-9 tiene unos condicionamientos de distancia, frente a un máximo radio que permite operar a un DC-10 o a un 747, y nos encontramos con un mínimo radio en la flota de reactores, quito los Fokker de en medio y me quedo con el reactor; dado que ya no hay «caravelle» en Iberia, me quedo con el reactor mínimo que es el DC-9. Por tanto, hay que estar pensando en que la absorción de costes fijos o es muy pequeña o, como ya lo tienen prácticamente amortizado...

Esos son los datos que no me ha dado el señor Presidente, y yo pregunto: ¿Cuál es el grado de amortización que hay en la flota de DC-9 y la duración previsible de esa renovación complementaria?

El señor PRESIDENTE: ¿Había alguna cuestión pendiente, señor Abejón?

El señor ABEJON ADAMEZ: Señor Presidente, quería únicamente decir que a mí personalmente, y, por supuesto, al Grupo Socialista, nos han satisfecho las contestaciones del señor Presidente de Iberia. Pero yo solicitaba respetuosamente de su Presidencia me diera la venia para replicar a una alusión a mi persona de la que he sido objeto, dado que se ha puesto en tela de juicio mi coherencia personal ideológica de forma muy clara por parte del señor Pérez-Olivares.

Ruego respetuosamente la venia de su Presidencia y el amparo a mi persona. Muy brevemente, por supuesto, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: De acuerdo. Tenga en cuenta, señor Abejón, que ha sido usted quien ha iniciado innecesariamente una intervención que iba más allá de las preguntas que tenía que formular al señor Presidente de Iberia.

Tiene S. S. la palabra.

El señor ABEJON ADAMEZ: Señor Presidente, en primer lugar quería hacer un comentario puramente personal al señor Pérez-Olivares para significarle que mi vieja militancia en la Unión General de Trabajadores y mi absoluta solidaridad con la misma no me hace merecedor del maravilloso título de viejo sindicalista, que yo le agradezco.

En segundo lugar, la precisión ideológica es que yo personalmente, y el Grupo Socialista, por supuesto, respetamos y defendemos hasta sus últimas consecuencias el derecho a la huelga que reconoce nuestra Constitución, considerándolo un método de trabajo y un medio de defensa de los intereses de la clase obrera inventado a lo largo de la historia del movimiento obrero. Pero sí quiero significar al señor Pérez-Olivares y a todo el que quiera entenderlo que las variantes semánticas y terminológicas a lo largo de la historia son múltiples, que hoy el término «sindicato» es utilizado por grupos corporativos que están muy lejos de encontrarse en las condiciones del movimiento obrero y que la palabra huelga se atribuye a veces a movimientos que tampoco tienen esa prístina claridad en la historia de la clase obrera.

Muchas gracias, señor Presidente, por haberme permitido ejercer este legítimo derecho de defensa.

El señor PRESIDENTE: El señor Andreu tiene la palabra para contestar a las cuestiones que han quedado pendientes.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu i Muste): Perdonen, yo creía que antes S. S. se refería al carguero únicamente. Efectivamente, este verano hemos tenido alquilado un 747 de Air Canadá con tripulación nuestra, claro está, para reforzar nuestra operación de verano. Este avión ya ha dejado de prestar servicio en Iberia a finales de septiembre o primeros de octubre, no lo recuerdo exactamente en este momento, pero ya no vuela ese 747. Pido disculpas, pero es que, como estaba ligado con el tema carga, creía que se hablaba del tema carga.

Puedo anunciarles ya que para el año que viene no hay alquiler de avión, sino que operaremos nosotros mismos, con nuestra programación, manteniendo prácticamente la misma oferta, y no vamos a utilizar este 747.

En cuanto a la renovación de flota, le puedo decir que creo que a finales del año que viene algunas decisiones se tomarán en cuanto a lo que yo no llamo renovación, sino reestructuración de flota; es decir, tendremos que saber en el plan a medio plazo cuáles son nuestros objetivos y, conociendo estos objetivos, plantearemos el inicio de una renovación de flota. Ya saben ustedes que cuando se contrata un avión suele tardarse más de dos años en que el mismo empiece a operar. Efectivamente, a finales —repeto— de 1986 se tomarán algunas decisiones en cuanto a renovación de flota. *(El señor Pérez-Olivares pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: ¿Alguna cuestión de orden, señor Pérez-Olivares?

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: No, señor Presidente. Desearía hacer un ruego.

El señor PRESIDENTE: ¿De qué se trata?

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Me gustaría que el señor Presidente, o los servicios de la Cámara, hicieran lo posible para que en futuras comparecencias de las distintas autoridades ante la Comisión se les hiciera llegar este documento *(Mostrando un papel.)* para que supieran concretamente de qué es de lo que nos tienen que ilustrar, aparte de contestar a nuestras preguntas. *(El señor Fernández Inguanzo pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: ¿Alguna cuestión de orden, señor Fernández Inguanzo?

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Señor Presidente, simplemente para manifestar que me hubiera interesado hacer alguna pregunta, pero que tengo que dejarlo por una indisposición pasajera.

El señor PRESIDENTE: Sólo me resta, pues, agradecer de nuevo al señor Presidente de Iberia haber estado con nosotros, y muy particularmente agradecer a los señores Diputados que estén tan interesados por el buen funcionamiento de esta Cámara.

Suspendemos la sesión hasta las doce horas.

Se reanuda la sesión.

— DEL PRESIDENTE DE TITSA TRANSPORTES INTERURBANOS DE TENERIFE, S. A., PARA INFORMAR SOBRE LA SITUACION DEL TRANSPORTE URBANO E INTERURBANO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

El señor PRESIDENTE: Vamos a reanudar la sesión. Como saben SS. SS., se encuentra con nosotros el Presidente de TITSA, Transportes Interurbanos de Tenerife, S. A., cuya comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular.

Al objeto de precisar los motivos de la comparecencia, tiene la palabra, por el Grupo Popular, el señor Escuder.

El señor ESCUDER CROFT: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, deseo dar la bienvenida al Presidente de TITSA a esta Comisión, cuya comparecencia hace muchos meses que estábamos ansiando que se realizara, especialmente porque en el transcurso de 1984, y más recientemente en 1985, se han producido una serie de irregularidades en el transporte público interurbano de pasajeros en la isla de Tenerife, y posteriormente incluso se ha llegado a problemas de carácter jurídico sobre la situación económica y financiera de la propia sociedad.

Es evidente que una sociedad creada en 1977, con un capital de 50 millones de pesetas, de los cuales el 85 por

ciento pertenecen a RENFE y el 15 por ciento restante al Cabildo Insular de Tenerife, difícilmente ha podido hacer frente a las necesidades financieras del transporte interurbano, el cual ulteriormente se ha visto complicado al asumirse por parte de la propia sociedad, en base a una decisión política adoptada en su momento, los transportes urbanos de la capital, de Santa Cruz de Tenerife, la suma de cuyos dos factores quizá es la que ha llevado recientemente, en primer lugar, a la presentación de un expediente de suspensión de pagos y, como consecuencia de ello, a la declaración de quiebra de la sociedad. Quiebra de una empresa pública dependiente de RENFE que difícilmente se entiende, dado que han transcurrido una serie de años en los cuales era preceptivo, según el Real Decreto de creación, que se adoptaran medidas definitivas, ya que el Real Decreto 53, de 1978, encomendaba provisionalmente la función en tanto no se produjera la adjudicación definitiva de los servicios de transporte interurbanos, provisionalidad que siete años después continúa teniendo esta empresa.

Por ello, antes de formular ninguna pregunta, que me reservo hacerlas al final, le cedería la palabra al Presidente de TITSA, a efectos de que, conforme está nuestra petición, nos informe sobre la situación del transporte urbano e interurbano de Santa Cruz de Tenerife.

El señor PRESIDENTE: Señor Escuder, haga sus preguntas ahora. No tendrá oportunidad de hacerlas luego. En el segundo turno podrá usted intervenir si alguna cuestión no ha quedado contestada, pero el turno para formular preguntas es éste.

El señor ESCUDER CROFT: Muy bien, entonces formulo las siguientes preguntas directamente.

En primer lugar, ¿en cuánto estima el señor Presidente de TITSA el déficit anual en los transportes interurbanos y en cuánto el déficit en transportes urbanos?

Segunda pregunta. Tengo entendido que la plantilla actual de la empresa asciende aproximadamente a 900 trabajadores, después de una serie de reducciones de personal que se han ido produciendo. ¿En cuánto estima el señor Presidente de TITSA la plantilla ideal para mantenimiento de un servicio adecuado a las necesidades de la isla y, en su caso, del transporte urbano?

En tercer lugar, si la causa o una de las causas de la quiebra es la pérdida o el déficit que le producen los transportes urbanos, ¿por qué razón continúa manteniéndolos, los cuales no está obligada TITSA a mantener, según, además, una sentencia reciente de la Audiencia de Santa Cruz de Tenerife?

Quisiera también que me dijera cuáles son las soluciones al problema del transporte interurbano, fundamentalmente si estas soluciones pasan por una ampliación de capital de la sociedad y hasta cuánto habría que ampliar el capital de la empresa. ¿Por qué razones no se ha ampliado el capital de la sociedad y en cuánto estima o está valorado en este momento el pasivo de TITSA? Y, dentro de ese pasivo, si tiene los datos, aproximados simplemente, ¿cuáles son los principales acreedores de TITSA y cuál

es el volumen de cada uno de sus fundamentales acreedores?

Por último, una pregunta muy subjetiva: si considera la dirección de TITSA que dedicada solamente al transporte interurbano la empresa es viable o no.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. ¿Algún otro Grupo desea formular preguntas con respecto a los motivos de esta comparecencia? (Pausa.) Por el Grupo Centrista, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias. En primer lugar, partiendo del dato numérico de la consignación en los presupuestos de RENFE de una dotación para TITSA de 800 y pico millones de pesetas, que se anuncia que son para cubrir el déficit de explotación, mi primera pregunta es si se considera por parte de la Presidencia de TITSA que eso es suficiente para cubrir el déficit de explotación, si esa es una cifra de déficit de explotación anual y cuál es el déficit total de TITSA en este momento, así como si ahí se están atendiendo solamente a los déficit del circuito interurbano y no los correspondientes al circuito urbano.

En segundo lugar, frente a las noticias, que supongo que tiene el señor Presidente de TITSA, que han venido apareciendo, cuál es la valoración que se hace en TITSA de las distintas ofertas que de una u otra manera han surgido allí, bien por parte del Cabildo Insular, si las hay, bien por parte del Ayuntamiento de Santa Cruz en cuanto a lo que afecta al transporte urbano de la capital, bien por parte de las autoridades del Gobierno autónomo canario, si las hay —a nivel de Consejería de Transportes— y si es posible la constitución de esa empresa a nivel interinsular, con la titularidad correspondiente, o si se iría solamente a una fórmula municipal.

Le adelanto en esta pregunta el juicio o las declaraciones que ya se han vertido por algunos responsables municipales de decir: «Bueno, si el Estado absorbiera toda la deuda de TITSA en este momento, partiendo de un presupuesto cero de deudas, se podría ir a la constitución de una empresa municipal». ¿Cómo podría ver esto la dirección de TITSA? Y fundamentalmente también, en una línea como la que ha preguntado el Diputado del Grupo Popular, señor Escuder, si se ha trazado por parte de TITSA o en relación con RENFE —o tiene alguna indicación de la Presidencia de RENFE— un plazo más o menos perentorio para una solución que termine con la incertidumbre en que en este momento se está desarrollando.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. Tiene la palabra el señor Sánchez Bolaños, por el Grupo Socialista.

El señor SANCHEZ BOLAÑOS: No le voy a preguntar al Presidente de TITSA el origen de la empresa, en una de las clásicas operaciones de asunción por el Estado, de forma directa o indirecta, de compañías en quiebra, de compañías con pérdidas, operaciones a que nos tiene acostumbrados la derecha en su alto concepto de lo que

es la empresa pública. Yo quisiera que nos explicara el Presidente de TITSA, cuál es el curso de los acontecimientos con respecto a la declaración de quiebra, en qué posiciones se encuentra en estos momentos, qué plazos hay previstos para lo que es el Consejo de incautación, el nombramiento de síndico de quiebra, etcétera; los plazos previsibles que afectan a ese tema.

Asimismo, en cuanto al contrato o la concesión y las relaciones entre TITSA y el Ayuntamiento de Santa Cruz, quisiera saber cuál es el nivel de cumplimiento por ambas partes, a juicio del Presidente de TITSA, de la concesión del contrato, y cuáles son las previsiones de tiempo y cumplimiento de la sentencia, en función de las sentencias habidas en cuanto a esa relación.

Por último, en cuanto a lo que son las causas del déficit interurbano de TITSA, cuál es lo que podemos llamar el desfase entre lo que es la plantilla «standard» y coste «standard» promedio de personal, como el epígrafe básico en la estructura del coste de la empresa, entre lo que se puede llamar la situación ideal de plantillas y el coste «standard» ideal de plantillas con la situación actual, para nosotros poder determinar el volumen de exceso de costes que tiene la compañía derivado de esta posición.

Nada más, sino agradecer su presencia en la Comisión, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Vamos a conceder la palabra al señor Presidente de TITSA para que se sirva responder a las preguntas que se le han formulado. Puede hacerlo por el orden que usted crea más conveniente.

El señor PRESIDENTE DE TITSA: Voy a responderlas, más o menos, por el mismo orden en que me han sido formuladas. Antes de entrar en ello, quiero dar las gracias por la bienvenida que me ha dispensado S. S.

Quizá convenga que me refiera a una manifestación del señor Escuder, que también hizo en junio pasado con ocasión de la presencia aquí del Presidente de RENFE, respecto a que el Presidente de TITSA había sido reiteradamente convocado ante esta Comisión y no había asistido. Yo estoy como Presidente de TITSA desde septiembre del año pasado y no he recibido convocatoria alguna al efecto. Hubiera comparecido con muchísimo gusto tan pronto la hubiera recibido.

Me hablaba de las irregularidades que, en efecto, existen en el transporte de la isla de Tenerife, tanto urbano como interurbano. Entiendo que no se referirá a irregularidades de tipo técnico, sino más bien a las de tipo jurídico, es decir, al estado de suspensión y quiebra recurrida en el que se encuentra la empresa. En este aspecto, y únicamente como lo que soy, como Presidente del Consejo de Administración de TITSA, sin connotaciones de ningún tipo político, que podría pensarse que se han utilizado para acudir a estas situaciones, le puede decir que de ninguna manera las ha habido, y sí sólo la propia situación económica de la empresa. Yo como Presidente del Consejo de Administración y este mismo Consejo no hemos tenido más remedio que, a la vista de los números, solicitar del Juez la suspensión de pagos.

Este Consejo de Administración no está de acuerdo con la quiebra, como lo prueba el que haya sido recurrida ante la Audiencia de Tenerife. La razón es la siguiente. Aceptada la suspensión de pagos por el Juez de Tenerife, y publicado el anuncio en el «Boletín Oficial de la Provincia» de Tenerife, entendimos nosotros que debería publicarse no sólo en ese boletín, sino también en el del Estado, por cuanto había acreedores a nivel nacional. Esta publicación tuvo lugar el día 4 de agosto de este mismo año, y nosotros entendemos que es este 4 de agosto, y no la fecha de marzo anterior, desde donde debe empezar a contar el plazo para atender todos los procedimientos de la suspensión de pagos, a fin de poder llegar a un convenio con los acreedores. Este plazo no vence hasta el 4 de diciembre y, entendemos que la quiebra, con todos los respetos, ha sido precipitadamente establecida. La última noticia es que, anteayer, el Juez nos ha dado ya traslado para formalizar el recurso y tenemos 15 días para ello.

Evidentemente, ésta es una empresa todavía no en quiebra; el deseo del Consejo de Administración no era la quiebra, sino la suspensión de pagos y llegar al convenio que prevé la ley y poder, después de dicho convenio, seguir haciendo lo posible porque TITSA subviniera a las necesidades del transporte interurbano, que no olvidemos que es el único deber institucional que tiene, puesto que el transporte urbano sólo está regulado por un convenio con el Ayuntamiento, convenio que, por cierto, vence en el año 1988, pero que, además, está recurrido para que se dejara sin efecto, y el juez en su sentencia nos ha dado la razón, autorizándonos a que quede sin efecto ese convenio y todos los demás que le han seguido o completado.

Decía el señor Escuder que era difícil, en principio, que una empresa de esta envergadura y dadas las necesidades de transporte interurbano en la isla de Tenerife pudiera hacer frente a todas sus obligaciones. Yo le puedo asegurar que si nos olvidáramos por un momento del transporte urbano, la empresa TITSA hubiera podido salir adelante con este capital. No sólo es esto, sino que aun añadiendo en la suma a la que el señor Escuder se refería el transporte urbano, si el Ayuntamiento de Santa Cruz hubiera hecho frente y cumplido las obligaciones que se derivaban del convenio con él suscrito, pagar tres pesetas por viajero transportado, y hacer frente a los déficit a que cada año se hubiera llegado, también TITSA, con este capital de 50 millones, hubiese podido salir adelante.

Estoy de acuerdo en cierta manera con el señor Escuder en que se hablaba de provisionalidad cuando se creó TITSA. Este no es un tema que concierne al Presidente de TITSA, aunque lo reconozco. Esto ocurre a menudo en España. Cuando se promulgó la Ley de Enjuiciamiento Civil, que es de 1881, creo recordar, se hablaba de que iba a ser una ley provisional, pero ha sido todo lo contrario.

Me podría extender en explicar por qué estos 50 millones no han sido suficientes. Yo lo achaco a que las relaciones no han sido todo lo fluidas y cumplidoras entre TITSA y el Ayuntamiento, pero no lo voy a hacer. Para dar respuesta a la pregunta que ha formulado el señor Sánchez Bolaños sobre algo parecido, luego me referiré

en detalle a cómo han ido estas relaciones TITSA-Ayuntamiento.

Usted hablaba de cuál era el déficit interurbano y urbano en estos momentos. Según mis datos, le puedo decir que del año 1978 a 1984 los resultados negativos del servicio interurbano han sido los siguientes: en 1978, 337,9 millones; en 1979, 484,8 millones; en 1980, 766,6 millones; en 1981, 787,2 millones; en 1982, 681,3 millones; en 1983, 1.119,5 millones y en 1984, 806,4 millones. Estos han sido los resultados de los ejercicios de los servicios interurbanos. En el servicio urbano, que empezó en 1979, fue de 109,1 en ese año 1979; 129 en 1980, 168 en 1981, 162 en 1982, 220 en 1983 y 311 en 1984.

Quiero hacer una salvedad sobre la plantilla de la sociedad. Cuando hablo de la plantilla del servicio urbano, ésta es de TITSA pero sólo transitoriamente, porque está contemplado en el propio convenio, y aceptado por el Ayuntamiento, que esta plantilla del servicio urbano será de aquella empresa que en cada momento tenga el servicio urbano; es decir, si TITSA llega a dejar este compromiso del servicio urbano, como reconoce la propia sentencia que está ahora recurrida, dejarían de pertenecer a ella los números que voy a dar de la plantilla del servicio urbano.

Voy a citar la existencia en origen. Cuando TITSA se hizo cargo del servicio interurbano, tenía 930 trabajadores. Hasta el 31 de diciembre de 1984, las bajas que se habían producido por diferentes causas, entre ellas el pase a licencia especial retribuida o jubilaciones anticipadas, había sido de 183 personas. Como había habido, por el contrario, 63 altas, la existencia de personal interurbano al 31 de diciembre de 1984 era de 810 trabajadores.

En cuanto al servicio urbano, cuando quebró UATSA, que era la anterior empresa encargada del servicio urbano de Santa Cruz e hizo su entrada TITSA tomando a su cargo el personal, había 220 personas encargadas de este servicio urbano. Ha habido 94 bajas en el transcurso del tiempo hasta el 31 de diciembre de 1984 y 3 altas, con lo que en la actualidad hay 129 personas encargadas del transporte urbano.

La tercera pregunta del señor Escuder era, creo, textualmente: si la causa de la quiebra es el servicio urbano, ¿por qué se mantiene? Creo ha sido contestada ya esta pregunta en algún momento, por cuanto he dicho que no se mantiene. RENFE pidió la rescisión de este contrato; el Juez la ha concedido; hemos pedido la ejecución de sentencia que, de momento, se nos ha denegado; tenemos recurrida esta negativa a la ejecución de sentencia, pero, en todo caso, en su momento terminará este compromiso de TITSA.

Sobre las soluciones que vería el Presidente de TITSA, como pedía el señor Escuder, le diré que, en realidad, también se me escapan a mí, porque evidentemente están dentro, no diría del plano político, pero sí de un consenso entre el Gobierno central, la Comunidad Autónoma, el propio Cabildo de Tenerife y, en su caso, el Ayuntamiento, si quisiera y deseara, como parece, continuar con TITSA, a pesar del recurso interpuesto.

Me preguntaba sobre cuáles eran los acreedores princi-

pales de TITSA en este momento. Se los puedo decir con las cantidades redondeadas, por orden de cuantía: a RENFE debe TITSA 815 millones de pesetas; a la Seguridad Social, 542; a la Hacienda Pública, 526; a ENASA, 322 y a la Comisaría del Seguro Obligatorio de Viajeros, 132 millones de pesetas.

La última pregunta del señor Escuder está relacionada también con la anterior y era por qué se mantenía el servicio urbano. Si TITSA se limitara, con una racionalización de líneas, cosa que no es difícil, con una renovación de material y con una percepción a tiempo, evidentemente, de las subvenciones, incluso podría hacerse el servicio, si no rentable, sí equilibrado en no demasiado tiempo. Insisto en que, además, ésta es la razón del nacimiento de la propia TITSA. La quiebra de UATSA es una situación que no se puede achacar a ligereza en aquellos momentos de la Gerencia de TITSA; creo que era obligación de una empresa que estaba en la isla hacerse cargo del transporte urbano, pero no se hubiera quizá llegado a esto.

El señor Mardones hablaba del presupuesto de RENFE. En el servicio RENFE me parece que viene consignada la cantidad de 805 millones para el déficit de explotación. Y otra pregunta era si es suficiente sólo para el interurbano. Primero le daría la explicación de por qué está esa cifra ahí cuando en el contrato-programa de RENFE estaba previsto que a partir del 1.º de enero de 1985 ya no estuviera TITSA encargada de ninguno de los transportes de Tenerife. ¿Por qué se ha hecho esta consignación? Entiendo que por un simple y elemental sentido de la responsabilidad por si sucediera lo que ha sucedido, es decir, que no se haya llegado a los acuerdos precisos para que TITSA no esté ya encargada de estos transportes.

En cuanto a si es suficiente, es evidentemente suficiente, incluso para ambos transportes, urbano e interurbano, con la premisa de que el Ayuntamiento hiciera frente a su deuda pasada y que, de ahora en adelante, diera fiel cumplimiento a aquello a lo que está obligado por el convenio suscrito hace seis años.

En cuanto a las noticias de que hablaba sobre que ha habido algunas ofertas del Cabildo, otras del Ayuntamiento e incluso de la Comunidad sobre una empresa nueva o sobre el reflotamiento de TITSA, yo, en principio, quizá debiera decir que tampoco como Presidente de TITSA, como Presidente de la Sociedad Anónima, debiera decir nada, pero creo que estoy aquí para informar incluso de temas en los que no entro ni salgo; sin embargo, quiero decir que sí he participado en las reuniones, aunque sea a título de oyente y de deferencia de las autoridades a las que se ha referido. Yo he estado en reuniones que se vienen celebrando desde casi un año entre los Ministros de Administración Territorial, Transportes y Hacienda, con asistencia de las autoridades canarias, Cabildo y Comunidad, y he de decir que pocas veces he visto yo alguna autoridad gubernativa, como los actuales Director General de Presupuestos y Subdirector General, del Ministerio de Hacienda, tan animada, tan volcada en solucionar el tema.

Ha habido un estudio exhaustivo, en el cual TITSA sólo ha participado aportando datos solicitados por los Minis-

terios de Transportes y de Hacienda. En el mismo se trataba, mediante una evaluación del coste de explotación y del saneamiento de las deudas, proponer un plan hasta el año 1990 de asunción de la actual deuda de TITSA y de ayuda a los déficit de explotación hasta esa fecha.

Creo que el estudio es generoso al máximo, por parte del Ministerio de Hacienda, que estaba dispuesto a asumir, si no toda, gran parte de la consignación necesaria, y se citó a la Comunidad canaria el día 8 de octubre para hacerle entrega de este documento. La Comunidad canaria hizo expresión de que no tenía todavía estudiado el tema, que ni siquiera tenía clara la idea de si se debía refluotar TITSA o, por el contrario, se debería ir a la creación de una nueva sociedad, liquidando ésta; pero, en todo caso, pidió hasta fin de mes de octubre tomar esta decisión para hacer sus números y presentar una contraoferta al propio Ministerio de Hacienda, que era quien le hacía oficialmente solicitud de en qué medida podía la Comunidad asumir parte del dinero necesario que salía del estudio preparado. Estoy hablando de noticias exclusivamente, sin entrar a valorar actuaciones, pero el hecho cierto es que al día de hoy, este estudio y esta contestación de la Comunidad canaria todavía no ha llegado.

No puedo, por tanto, informar de cuál es la decisión —y ésa sí que será una decisión política— de TITSA, si debe seguir o debe ser otra sociedad la que asuma el transporte —me refiero al transporte en general de la isla de Tenerife— y, muchísimo menos, en qué grado han de asumir las necesarias consignaciones presupuestarias una Comunidad y la Administración central.

La tercera pregunta creo que se refería a la competencia municipal...

El señor PRESIDENTE: Si le parece, vaya usted contestando otras preguntas y después habrá ocasión de aclarar las cuestiones que queden pendientes.

El señor PRESIDENTE DE TITSA: El señor Sánchez Bolaños me preguntaba, en primer término, cuál era el curso de los plazos de la quiebra. He empezado a contestar, siquiera sólo en la primera parte, respecto a que, precisamente, estamos en los tres primeros días de un plazo de quince para formalizar el recurso que tenemos presentado en contra de la declaración definitiva de quiebra. No lo sé. Quizá lo sepa Luis Nistal, que es el secretario de Consejo de Administración y letrado, en cierta manera, de la empresa. ¿Puedes decir el plazo, más o menos, en que podía haber sentencia, afirmativa o negativa, respecto a la declaración de quiebra? (*Dirigiéndose al señor Nistal, situado en los últimos bancos de la sala.*)

El señor PRESIDENTE: Pase una nota al Presidente de su compañía.

El señor PRESIDENTE DE TITSA: En todo caso, depende mucho de cuándo se produzca esa sentencia y en el sentido en que se produzca. Si se produce en el sentido de aceptar nuestro recurso de que no es procedente la declaración de quiebra, se volverá a la suspensión de pagos,

entendiendo que con inicio del plazo de cuatro meses para que llegemos a unos posibles convenios con los acreedores. Estos convenios se están intentando hacer. De todas maneras, yo no veo imposible que se pudiera llegar a este convenio y, por lo tanto, evitar la quiebra.

En cuanto a si se cumplen o no los acuerdos de TITSA y el Ayuntamiento, me voy a permitir hacer un poco de historia, porque es tan ilustrativa que no resisto la tentación de hacerla.

El señor PRESIDENTE: Yo le agradecería que intentara ceñirse a cuestiones lo más concretas posible, sin entrar en valoraciones, puesto que, al no haber un representante del Ayuntamiento, su versión como usted comprenderá, podría ser siempre parcial. Si mi obligación es respetar a todos los Grupos y a las personas que comparecen, también tengo que respetar a las personas que están ausentes.

El señor PRESIDENTE DE TITSA: Entonces resumiré mi subjetiva idea y parecer.

El Ayuntamiento ha incumplido insistentemente los acuerdos con TITSA. Y no solo eso, sino que en los momentos en que parecía que se había llegado a un acuerdo —como cuando TITSA se vio obligada, por mandato judicial, a retomar el servicio urbano que había abandonado, sencillamente porque no tenía numerario para atender a este servicio— y se había acordado por la mañana firmar un nuevo protocolo, un compromiso que estaba ya adoptado en el primer convenio, pero reforzando la intención del Ayuntamiento de subvenir al pago de las tres pesetas, más los déficit que se fueran produciendo, por la tarde el propio Ayuntamiento se negó a firmar lo que por la mañana ya se había acordado.

En efecto, puedo ser subjetivo, pero creo que es recalitrante la postura del Ayuntamiento de no reconocer los déficit de TITSA cuando está comprometido por escrito, y está reconocido en la propia sentencia del Juez de Tenerife, que nos reconoce el derecho, desde la ejecución de la sentencia, a que este convenio se rompa y el propio Ayuntamiento nos indemnice en la cantidad que también se fije en el momento de la ejecución de la sentencia.

La Audiencia de Tenerife, antes de fin de año, en caso de que se decida a formalizar el recurso de la quiebra —tema que todavía tendrá que discutirse en el Consejo de Administración, que está previsto celebrar el día 20—, tendría que haber ya resolución de este recurso.

En cuanto al personal, tengo los datos. Lo que me parece que no tengo es el coste correspondiente a este personal. No sé si vendrá en el estudio interministerial. Hay unos anexos a personal; quizá figuren aquí. (*Pausa.*)

El coste anual de personal entre los años 1985 y 1990 de TITSA interurbanos —insisto en que el personal de urbanos no es propiamente de TITSA, sino que en el momento de resolución del contrato será de la nueva empresa que se haga cargo del servicio urbano— es el siguiente: en 1985, 1.487,2 millones de pesetas; en 1986, 1.536; en 1987, 1.623; en 1988, 1.698; en 1989, 1.775, y en 1990, 1.854, correspondientes a un número de trabajadores res-

pectivo de 804, 746, 732, 718, 703 y 688, que es, realmente, la plantilla que, más o menos, se consideraría óptima para el transporte interurbano de Tenerife.

La última pregunta del señor Bolaños era la causa del déficit en cuanto al personal. Evidentemente, en los primeros años de TITSA la sobredimensión que heredó del antiguo Transportes de Tenerife, S. L., era exagerada, fue disminuyendo por medio de jubilaciones anticipadas, incluso por medio de peticiones de baja voluntaria. Podría decirse que en esos primeros años era el personal el causante del déficit de TITSA, interurbanos, pero no ahora, hasta el punto de que el déficit de los servicios interurbanos sería escaso si se produjera la doble circunstancia de recibir puntualmente las subvenciones necesarias que cubrieran los déficit de cada año y que hubiera una racionalización de líneas para las que TITSA también ha encontrado —todo hay que decirlo— cierta oposición en la isla, porque quitar cualquier servicio, incluso disminuir expediciones, después las desviaciones y a continuación las prolongaciones, es un problema hasta ahora insoluble.

El señor PRESIDENTE: ¿Hay alguna cuestión que haya quedado pendiente? (Pausa.) El señor Escuder tiene la palabra.

El señor ESCUDER CROFT: Aunque, en parte, creo que lo ha contestado el señor Presidente de TITSA, formulé una pregunta en la que le planteaba qué soluciones consideraba posibles para hacer viable TITSA. Ahora ha hablado de la reducción de la plantilla en 130 personas, aproximadamente. En otro momento habló de cobrar tanto del Ayuntamiento de Santa Cruz, aparte del convenio; perejo, dentro del tema de las posibles soluciones, no me ha contestado qué capital cree que sería necesario para hacer viable la sociedad, aunque inicialmente ha manifestado que serían necesarios alrededor de unos 50 millones.

El señor PRESIDENTE DE TITSA: Lo tengo aquí.

El señor PRESIDENTE: Me parece que la cantidad que ha señalado el señor Presidente ha sido menor.

El señor Mardones tiene la palabra.

El señor MARDONES SEVILLA: En cuanto a la pregunta que el señor Presidente de TITSA no había comprendido, he de señalar que con la respuesta que le ha dado al señor Sánchez Bolaños he visto un poco de luz ahí, porque se refería a la generación del déficit y en qué parámetros numéricos estaba con relación al transporte urbano, que es el que plantea la parte conflictiva fundamental.

En cuanto a las respuestas a otras cuestiones, desearía que me las aclarase un poco más. Ha dicho usted que no era intención del Consejo de Administración de TITSA el expediente de quiebra, sino haberse quedado sólo en la suspensión de pagos. Creo que esto es una posición un poco rara, por calificarla de alguna manera, porque en la suspensión de pagos, según las cifras que usted ha dado, se-

ñor Presidente, por lo menos el grueso de acreedores por el montante de la deuda eran RENFE con esos 805 millones; la Seguridad Social, con 542; ENASA-PEGASO, con 322, y Hacienda, el seguro de viajeros, etcétera. Efectivamente como son instituciones estatales o paraestatales con un grado de control por el ejecutivo, era fácil llegar a un convenio con esos acreedores, con la Seguridad Social, con ENASA-PEGASO, con el seguro obligatorio de viajeros o, lo que es deuda de cuestión fiscal, con el Departamento de Hacienda. Había que haber previsto que el Juez que tocara ese expediente, a la vista de este montante de acreedores y de que en los Presupuestos del Estado no figuran nada más que los 805 millones o los 790 o los que figurasen en los Presupuestos del año pasado —el año pasado había 790 millones en la cuenta de explotación de RENFE para atender los compromisos con TITSA en las transferencias corrientes—, el Juez entraría a determinar un expediente de quiebra. Qué duda cabe que el Consejo de Administración se asusta cuando se dice: Yo, aquí, con los convenios de acreedores, por medio de la suspensión de pagos resuelvo el tema, pero si me llevan a la quiebra me quedo sin nada y generando, además, un problema de un servicio público que se podría producir.

Yo le pregunto ahora al señor Presidente, en lo que me ha respondido si con esos datos que se han dado de que la Audiencia Provincial antes de final de año puede sustanciar el auto correspondiente en los recursos que ustedes han planteado de oposición a la quiebra por entender que no es procedente, yo le pregunto, si dicta el Juez situación de quiebra, cuál es la postura que va a adoptar en el Consejo de Administración. Siguiendo cuestión: si este punto de acreedores, ustedes o RENFE sólo mete en las subvenciones a TITSA 805 millones de pesetas, yo me pregunto cuál es la razón por la que en la cuenta de explotación de RENFE no van las atenciones a los otros acreedores, con lo cual ustedes habrán resuelto el problema: aumentando esa subvención de RENFE. Esto es una fórmula. Usted me está poniendo un gesto extraño. Lo comprendo, señor Presidente, pero usted ha dicho que al menos en una de las ofertas que creo que le había hecho la Comunidad Autónoma canaria era reducir a cero la deuda actual de TITSA para que se hiciera cargo la Comunidad Autónoma canaria. No sé si esa fórmula se la habrá propuesto a usted también el Presidente del Cabildo Insular de Tenerife: Entréguenme TITSA sin deudas que yo, entonces, constituyo con mi capital social, en la forma que yo entienda, la nueva empresa de transportes de viajeros por carretera en Tenerife de carácter urbano o interurbano. Solamente se ha referido a la Comunidad Autónoma, pero usted conoce las reuniones y ahí no ha torcido el gesto al decir que Hacienda se hiciera cargo de la anulación, de la condonación presupuestaria del déficit y se entrega eso limpio de polvo y paja para que pueda continuar.

El señor PRESIDENTE: ¿Hay alguna otra cuestión, señor Sánchez Bolaños? (Pausa.) El señor Sánchez Bolaños tiene la palabra.

El señor SANCHEZ BOLAÑOS: Exclusivamente que, para entender el concepto global, se olvidó de dar la cifra de deudores a TITSA.

El señor PRESIDENTE: ¿Se refiere usted al número de deudores?

El señor SANCHEZ BOLAÑOS: Me refiero al número de deudores y el volumen total de deuda hacia la compañía.

El señor PRESIDENTE: Para terminar, el señor Presidente de TITSA tiene la palabra para contestar a las cuestiones planteadas.

El señor PRESIDENTE DE TITSA: Voy a leer al señor Mardones los déficit correspondientes al servicio interurbano y urbano, que son los datos que tengo aquí. Me parece que ya he dado los correspondientes al servicio urbano e interurbano. Es evidente que se puede deducir cuánto corresponde al servicio interurbano y cuánto corresponde al servicio urbano. De las cifras correlativas desde el año 1978 hasta el año 1984, inclusive, se podría deducir cuál es el porcentaje que corresponde, en el déficit, al transporte urbano.

En cuanto a que el Consejo de Administración de TITSA, al pedir la suspensión de pagos tenía que saber ya que iba a abocar y que el juez iba a declarar la quiebra, la actuación del propio juez dice lo contrario; es decir, el juez de ninguna manera, después al recibir la solicitud de suspensión de pagos, convirtió esta solicitud en quiebra; aguardó a que hubieran pasado los cuatro meses que legalmente ha de esperarse para ver si se llega al convenio, que también está previsto en la Ley, y sólo después de que pasaran esos cuatro meses, pero que no estaban contados, al parecer de TITSA, desde el punto y momento que debía hacerse, sino desde el mes de marzo, en lugar del de agosto, que apareció en el «Boletín Oficial del Estado», es cuando declaró la quiebra.

Por tanto, de ninguna manera el Juez convirtió de oficio la suspensión de pagos en quiebra. Eso quiere decir que no estaba tan desencaminada la decisión del Consejo de Administración de TITSA, pidiendo la suspensión de pagos, y pensando que podría no derivar en quiebra, puesto que la esperanza que mantiene TITSA, puesto que, a su parecer, todavía están en plazo de llegar a ese convenio, es la de que no llegue la quiebra. En caso de que llegue, evidentemente desaparece la posibilidad de actuación y de decisión del Consejo de Administración y de este Presidente, y habrá que estar a los mecanismos previstos por la Ley.

En cuanto a que, en efecto, ha habido algunas promesas, y no sólo de la Comunidad, de entregar TITSA con un déficit cero, es decir, que alguien se hubiera hecho cargo de las deudas anteriores y de los déficit corrientes de este año, por ejemplo, la Comunidad, yo no tengo ni la más leve idea de si esto ha sido así. Por otra parte, creo que la postura negativa ante esta solicitud de la Comunidad de entregarle algo libre de toda deuda, creo que está

en su perfecto derecho de hacerlo, pero también están en su perfecto derecho las autoridades centrales, que querrán, de alguna manera, que quienes están obligados a subvenir estas cantidades lo hagan en su momento.

En cuanto al señor Bolaños, me preguntaba sobre los deudores de TITSA. En realidad, el único deudor importante es el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. Las principales deudas son por servicios interurbanos. Como las pérdidas acumuladas eran de 4.983 millones y las subvenciones recibidas han sido de 3.221 millones, el saldo acreedor, a favor de la sociedad, es de 1.762 millones. En cuanto al servicio urbano, los déficit de explotación desde el año 1979 ascienden en total a 1.114 millones de pesetas, la aportación del ayuntamiento desde la misma fecha, desde el año 1979, han sido 70 millones de pesetas; es decir, el saldo deudor es de 1.043 millones de pesetas.

Estos son los saldos. *(El señor Mardones Sevilla pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: Señor Mardones, ¿alguna cuestión que haya quedado pendiente?

El señor MARDONES SEVILLA: Sí, señor Presidente. Porque el señor Presidente de TITSA, a la cuestión que yo le he planteado de la quiebra, para ver la motivación del juez, porque es muy preocupante...

El señor PRESIDENTE: Ha contestado a esta cuestión.

El señor MARDONES SEVILLA: Sí, pero no ha dado un dato, que es un acuerdo del Consejo de Administración de TITSA de noviembre del año pasado y acordaron la suspensión del servicio el 1.º de diciembre de 1984. El juez actúa por eso.

El señor PRESIDENTE: Aquí no estamos en disposición de juzgar los motivos por los cuales ha actuado el juez, sino, simplemente, para explicar la situación de TITSA: y hemos ido más lejos de lo que normalmente nos debía corresponder, puesto que aquí, en realidad, deberíamos entender solamente de la situación de TITSA, en tanto que afecta a RENFE o a alguna otra institución del Estado. Desde luego, no teníamos por qué entrar en las cuestiones que se refieren a problemas completamente locales, puesto que la autonomía, como sabe S. S., del municipio de la Comunidad Autónoma, nos impide de hecho entrar en este tipo de cuestiones.

Agradecemos al señor Presidente de TITSA haber estado con nosotros y haber informado a los señores Diputados sobre el funcionamiento y situación de su compañía, y esperamos que pueda resolverse dentro de poco tiempo ese problema.

PROPOSICION NO DE LEY, RELATIVA A MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LAS MINAS

El señor PRESIDENTE: Vamos a pasar, a continuación, al siguiente punto del orden del día: Proposición no de ley, relativa a medidas de seguridad en las minas.

Tengo que informar a los señores Diputados de que no obra en poder de la Mesa ninguna enmienda a la proposición no de ley, con lo cual la tramitación seguirá, según el Reglamento, en las condiciones previstas.

Tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo para la defensa de su proposición no de ley.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Me temo que la altura de tiempo en que nos encontramos mediatice, en cierta medida, el debate sobre esta proposición no de ley que yo considero muy importante.

Voy a procurar ser lo más breve posible en la exposición de las razones de la misma y su alcance.

Recientemente, este Diputado ha formulado una pregunta, constestada por el señor Ministro de Industria, en la que el señor Ministro ha reconocido que este problema de los accidentes mineros tenía un alcance de dimensiones nacionales, que se había salido del marco exclusivamente regional. Pero yo creo que le ha faltado al señor Ministro, después de ese reconocimiento, adoptar las medidas necesarias que correspondían a la importancia de este problema y un diagnóstico eficaz de tales medidas.

A esta urgente necesidad responde esta proposición no de ley de los Diputados comunistas. Porque la dramática realidad es que en los últimos meses del año actual se han producido 65 muertes en las minas de nuestro país, 35 de ellas en Asturias, en ese período, lo que quiere decir que en el transcurso del año en las minas asturianas se ha doblado, aproximadamente, el número de muertos en relación a los años 1983 y 1984.

Que crece el número de accidentes mortales lo demuestra el que, desde el 1 de enero de 1976 hasta el 31 de diciembre de 1982, se han producido 89 muertes en HUNOSA, lo que supone una media anual de 12,71; y desde el 1 de enero de 1983 hasta el 19 de octubre de 1985, pese a haber disminuido la plantilla, han muerto por accidentes en esa misma empresa 45 trabajadores, que representan una media anual del 14,66 por ciento.

No obstante, el 30 por ciento de los muertos se producen en explotaciones de menos de 50 trabajadores, con una plantilla de 1.000, de un total de 29.500 trabajadores en la región asturiana; o sea que trabajar en pequeñas empresas significa aumentar en un 1.000 por ciento el riesgo de muerte.

Tanta vida segada y la psicosis de neofatalismo que hoy existe en torno al trabajo en las minas en nuestra región, exige, a nuestro juicio, una explicación a fondo de las causas que provocan esta cadena de accidentes.

Hay que partir de que todo accidente tiene una causa, pero no única, resultante de otras muchas causas, cada una de las cuales nos acerca al fatal accidente laboral. Por eso, nosotros consideramos que hablar de un año gafe, como ha hecho el Director General de Minas, señor Lizaur, cuando la realidad es que estamos desde hace muchos años ante la culminación de una serie de abandonos; o tratar de disipar temores diciendo que las minas asturianas son seguras, como hizo el Director General de Energía, coincidiendo con cuatro muertos en el fondo de una mina, es fomentar, a nuestro juicio, la psicosis de in-

seguridad en potencia que vive Asturias; significa incapacidad o no disposición a capitalizar las experiencias que depara el estudio de cada accidente en el sentido de, al menos, debilitar la frecuencia de estos accidentes. Por el contrario, tales manifestaciones ponen en entredicho la voluntad de ahondar en las verdaderas causas de los accidentes.

Es sabido que hoy se dispone de muchos más medios técnicos para evitar accidentes que antes resultaban inevitables. Según un informe de la Federación Minera de UGT, las más importantes causas de los accidentes las constituyen el desconocimiento del terreno, el aumento de la productividad sin contrapartida de una mayor formación de los trabajadores y el desinterés de la Administración por todo lo referente a la seguridad minera. Esto está copiado literalmente de un informe de la UGT.

A este último respecto es preciso señalar que el presupuesto de 7.500 millones con que contaba en 1982 el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene ha sido reducido en 4.800 millones. Mientras que la Comunidad Económica Europea gasta 19 pesetas en seguridad por cada tonelada de carbón extraída, en Asturias se reduce a 4 pesetas y en el resto del país a 1,80 pesetas por tonelada de carbón extraída.

Igualmente se suele atribuir la frecuencia de los accidentes a la complejidad geológica de los terrenos, lo cual es una verdad en parte, porque los que así dicen, olvidan que las condiciones geológicas son las mismas que había con anterioridad a 1985, con la particularidad de que, como me refería en el caso de HUNOSA, ha descendido el número de trabajadores en activo.

El mayor riesgo de accidentes mortales en las minas pequeñas puede obedecer a no existir en la mayor parte de los casos conocimiento suficiente de la explotación, a carecer de personal técnico permanente, a no disponer de la capacidad para asegurar racionalmente las tareas de relleno, entibado, etcétera —esto se puso de manifiesto con mucha claridad en los últimos accidentes—, unido a la incipiente falta de vigilancia, al amparo del artículo 32 y 37 del Estatuto minero, que las exime a veces de los comités de seguridad e higiene.

En general, el estudio de la mina se realiza a través del propio trabajo, lo que da lugar a encontrarse con inesperadas fallas, con capas con más potencia de la inicial, sin disponer del personal adecuado, vías de agua ignoradas, provocadas por las propias explotaciones a cielo abierto, origen también de múltiples accidentes perfectamente comprobados, como el acaecido últimamente en la mina «Santa Fe».

En cambio, en Asturias se acrecienta el número de estas pequeñas explotaciones, el 90 por ciento de las cuales tiene una plantilla inferior a 50 trabajadores, amparándose precisamente en el Estatuto del minero, que no les obliga a tener comité de seguridad e higiene. Este crecimiento del número de pequeñas explotaciones se produce porque HUNOSA cede a particulares sus yacimientos insuficientemente explotados, o inexplorados, y a veces no perfectamente conocidos.

El concesionario, una vez que tiene en sus manos la cua-

drícula de explotación, inicia la extracción sin esperar a la investigación. Es opinión generalizada en Asturias que las explotaciones que no reúnan el máximo de garantías deben reintegrarse en la empresa pública, y con el resto constituir cotos de no menos de 150 trabajadores que garanticen una explotación racional de estos yacimientos.

Se considera urgente a su vez la necesidad de un control real y a fondo de las explotaciones. Continuar con organismos de control, tal como viene funcionando, por ejemplo, la policía minera, es intentar cumplir un trámite sin comprometerse a la real búsqueda de soluciones.

En Asturias no existe ninguna credibilidad en el régimen de inspección. Según el referido informe de la Federación Minera de UGT, el Reglamento de seguridad y de policía minera, en vigor desde el 2 de abril último, de ámbito nacional, es copia del ya existente, que se ha tratado de sustituir por su ambigüedad y caducidad.

Existen ejemplos de que un miembro de la Cámara Oficial Minera pertenece a la vez al Cuerpo de policía minera, a cuyo cargo llega por escalafón; es decir, que prima la edad, lo que impide a las propias autonomías con competencia para desarrollarlo actuar más racionalmente. Jamás se advierte a los trabajadores de las visitas que proyectan realizar estos organismos de control, que en muchas ocasiones se producen pasado un mes del accidente. En general, realizan las inspecciones en compañía de los patronos. Constituye excepción la realización de un informe destinado a las comisiones de seguridad e higiene.

Por otra parte, en el 90 por ciento de las empresas mineras asturianas es imposible constituir comités de seguridad e higiene, ya que, de acuerdo con el Estatuto minero, es obligado contar con una plantilla superior a 50 trabajadores y también es requisito indispensable un mínimo de diez años de antigüedad en las empresas, cinco de ellos con categoría de destajo o promedista. Aclaro que la mayor parte de estas pequeñas empresas —y tengo aquí las estadísticas— se quedan con menos de 50 trabajadores y además los especialistas no llegan casi a los diez años de presencia allí, porque cuando alcanzan un nivel de formación óptimo son absorbidos o se desplazan a la empresa pública, que les concede una mayor seguridad.

El 90 por ciento de las empresas pequeñas se quedan en menos de 50 trabajadores, como decía. Con ello no solamente se liberan del comité de seguridad e higiene, sino incluso del delegado, ya que, según el artículo 37 del Estatuto, para ser elegido delegado será necesario contar, como decía, con una antigüedad de diez años en la empresa y de tres en la categoría de minero de primera.

Es preciso añadir que los contratos temporales provocan por su parte que se dispare el índice de riesgo. En un trabajo como el de las minas, calificado históricamente de peligroso, penoso y tóxico, en un país que cuenta con cerca de tres millones de parados, en zonas mineras en las que el nivel de paro se aproxima hoy al 30 por ciento de la población activa, y en las que de cuatro parados tres son jóvenes que luchan por tener empleo, consideramos que es amoral imponer la contratación temporal. Estos jóvenes son destinados al frente de arranque desde el momento de su ingreso, cuando es sabido que existen países

en los que la preparación previa es de seis meses y en los del Mercado Común de un mínimo de tres.

Estos trabajadores amenazados con la rescisión del contrato sufren presiones de tipo económico, social y laboral, que les obligan a aceptar condiciones de máxima peligrosidad. Así se explica que la media de edad de los muertos está por debajo de los treinta años, en los que no interviene, única y exclusivamente, su falta de preparación. No cabe duda que, o se modifica la estructura productiva en las minas, o las medidas que disminuyan el índice de accidentes será papel mojado.

Por otra parte, el destajo libre incrementa el riesgo colectivo en razón a que la necesidad de obtener un salario remunerador conlleva la habilitación de medidas de seguridad. Si a un trabajador para tener un salario digno de su peligrosidad se le exige, como consecuencia de los precios del destajo, un esfuerzo por encima de la media normal, el trabajador cae en una pérdida de fuerzas que le privan de los reflejos imprescindibles al sortear las dificultades de la mina. Por ello, los comunistas combatimos el Plan trienal de HUNOSA que se basa, fundamentalmente, en unos destajos, a nuestro juicio, inhumanos.

Humanizar los destajos, que es otra de las necesidades de máxima urgencia, quiere decir amoldar los ritmos y el esfuerzo a la capacidad media del trabajador. La no racionalización de los destajos posiblemente fue la causa de los tres muertos en el reciente accidente en la mina «Mon-saco», en HUNOSA, en el mes de agosto, donde trabajaban a destajo en una capa que por su potencia, de mucho más de 2,50, está prohibida esta modalidad de trabajo, ya que el laboreo se hace mucho más difícil. Esta misma puede haber sido la causa de los cuatro muertos en otra mina durante este mismo mes de agosto.

Para terminar, además de medidas técnicas y estructurales, es preciso insistir en que se hace indispensable agudizar las medidas de control por determinados organismos, con la máxima participación de los trabajadores. La presencia de los sindicatos es indispensable en los cuerpos de vigilancia para la aplicación de la Ley de Minas y de la policía minera. Con ello, se podría recoger más fidedignamente la aplicación de la legislación vigente. Serían informados de todo tipo de denuncias. Decidirían en relación a las sanciones, y conocerían, de forma absoluta, la situación del trabajador.

A todas estas imperiosas medidas responden nuestras propuestas que voy a leer a continuación, con las cuales nosotros no consideramos que se vayan a terminar los accidentes en las minas, pero consideramos que podrían quedar reducidos a los riesgos de este trabajo sin elementos añadidos, que son los que nosotros tratamos de anular con nuestras propuestas.

Las propuestas son las siguientes: Primera, no podrán ponerse en explotación por entidades privadas concesiones de HUNOSA sin que existen previos estudios geológicos solventes sobre las mismas y se garantice al máximo la aplicación de las medidas de seguridad.

Segunda, cierre de las instalaciones ilegales, y en especial las realizadas a cielo abierto, que originan variación del régimen de aguas subterráneas sobre explotaciones en

cotas inferiores. Precisamente a estas explotaciones a cielo abierto se refiere uno de los informes de la UGT, analizando las causas de una de las muertes recientemente ocurridas en la mina «Santa Fe».

Tercera, riguroso régimen de incompatibilidades de los miembros de la policía minera que puedan tener intereses en las explotaciones.

Cuarta, eliminación de la contratación temporal, acompañada por la formación profesional obligatoria, con media inferior a seis meses, para trabajadores de interior.

Quinta, previa negociación con las centrales sindicales más representativas, sobre humanización y racionalización de los destajos.

Sexta, establecimiento de comités de seguridad e higiene en todos los centros mineros sin excepción.

Y séptimo, participación de las centrales sindicales más representativas o de los representantes que éstas designen, en los cuerpos de vigilancia, control, inspección y aplicación de la Ley de policía minera, de la Ley de Minas y demás normas sobre seguridad e higiene.

El señor PRESIDENTE: ¿Algún Grupo Parlamentario desea intervenir para fijar posiciones? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Santos-Cascallana.

El señor CASCALLANA CANONIGA: Desearíamos distinguir en la intervención del señor Fernández Inguanzo dos cosas, a nuestro entender, distintas y de muy diferente alcance. En primer lugar, el fondo de la cuestión que se toca y, en segundo lugar, el tema concreto de su proposición no de ley.

El Grupo Popular entiende que no solamente ningún Grupo Parlamentario, sino ningún español puede oponerse a que se potencien las medidas suficientes de seguridad en las minas. Estamos también de acuerdo con el señor Fernández Inguanzo en que el tema por él planteado no es un tema regional, sino nacional, que afecta de forma muy importante a nuestra Comisión. Pero no podemos olvidar que cuando el Gobierno y el Partido que hoy lo sustenta se encontraban en la oposición, repitió hasta la saciedad que el interés económico en orden a las condiciones mineras —y son palabras textuales— estaba primando sobre la seguridad en la explotación de las minas. Esa reiterada manifestación del Partido Socialista y, sobre todo, de UGT, engarzan perfectamente con el tema que aquí acaba de plantearse. Porque entendemos que ni la instauración del Estatuto minero, contestado fuertemente por el propio sector, ni la declaración de este año como el año de la seguridad en las minas, ni el dinero que generosa y abundantemente se ha pretendido gastar para buscar este objetivo de la seguridad, han resuelto el problema, sino que por el contrario, como antes se decía, nos encontramos nada menos que con 65 personas fallecidas en explotaciones mineras en España.

Justamente en este año se producen más accidentes que nunca, sin que, por otra parte, este incremento de los accidentes pueda explicarse por un incremento correlativo de la actividad, sino todo lo contrario. La actividad en las

minas ha disminuido. Podemos decir —y se ha dicho de manera reiterada— que en este orden de cosas España es hoy en este sentido la vergüenza de Europa en cuanto a la seguridad en las minas. Ciertamente hay un factor de fatalidad en esta profesión, pero no puede decirse con razones suficientes que el año 1985 sea un año gafe y que por eso se puedan justificar 65 fallecimientos en las minas españolas.

Las últimas declaraciones de los representantes del Gobierno hablan de que llamarán a los expertos europeos más renombrados en seguridad. Y nosotros tenemos que preguntarnos: si de forma tan reiterada, a lo largo de la oposición efectuada por el Partido Socialista se ha venido insistiendo en los temas de las minas, en los temas de la seguridad en las mismas y en lo que afecta a los mineros, ¿cómo es posible que no hubiese esa carpeta famosa en donde estuvieran estudiadas suficientemente las soluciones adecuadas para que no se produjesen estas fatales consecuencias? ¿Cuántos mineros más tendrán que morir en España para que se tomen de verdad las medidas que deben ser tomadas?

No nos olvidemos que el plan integral de seguridad minera de que se habla encierra dificultades muy importantes, primero, para poder cumplir las prescripciones que establece. Además, no existe legislación adecuada en la fabricación de los aparatos requeridos o en la homologación del material extranjero y los plazos de entrega, una vez que han sido comprados.

Por otra parte, es necesario hacer estudios adecuados para ver si las medidas económicas aprobadas por la Dirección General de Minas y el Banco de Crédito Industrial son suficientes para que los empresarios mineros españoles puedan, con la celeridad que el caso exige, adoptar las medidas de seguridad necesarias para evitar estas catastróficas consecuencias.

Es una verdad que personalmente he podido vivir, como la han vivido otros Diputados, que el minero está muy politizado; que la lucha de clases está presente en cada frase, en cada manifestación, en cada algarada, y que prácticamente están repitiéndose las mismas circunstancias, o pretenden repetirse, que en épocas anteriores en donde podría encontrarse justificación a este tipo de acciones. Esto ha traído como consecuencia en muchos casos, ante la agitación minera, que los mandos profesionales fueran sacrificados por razones políticas o abandonarían la profesión a causa de las presiones a que estaban sometidos. Estas y otras muchas causas son las que pueden venir produciendo las circunstancias a que nos estamos refiriendo.

Yendo a lo concreto de la proposición no de ley del Partido Comunista, no entendemos por qué se dice que no podrán ponerse en explotación por entidades privadas concesiones de HUNOSA si no se garantiza al máximo la aplicación de las medidas de seguridad. Entendemos que no son solamente las empresas o entidades privadas las que deben aplicar con todo rigor esas medidas de seguridad, sino también las empresas públicas, como es lógico. ¿Qué tiene que ver el tema de la seguridad con el de las empresas o entidades públicas o privadas? El accidente está en

función de unas condiciones de seguridad previas, independientemente de que sean privadas o públicas.

Por otro lado, no podemos olvidarnos de que la mayoría de los accidentes que se han producido se están dando precisamente en explotaciones públicas. Estamos, por tanto, de acuerdo en que es preciso y urgente extremar al máximo las garantías y condiciones de seguridad mineras, pero tanto para las empresas privadas como para las públicas e independientemente de lo que diga el Partido Comunista.

En cuanto al tema del cierre de explotaciones ilegales, y en especial sobre el tema del cielo abierto, no podemos explicarnos cómo es posible que el Gobierno permita que siga habiendo explotaciones ilegales.

En cuanto a las explotaciones a cielo abierto, hay una Ley, que pasó precisamente por esta Comisión, y lo que hay que hacer es exigir que se cumpla cuanto en ella se establece. Que se cierren, pues, y en eso estamos de acuerdo, todas las explotaciones ilegales, pero por ser ilegales, no por el hecho de que sean o no a cielo abierto. Nuestra postura en este sentido es bien sencilla: las explotaciones deben ser legales y explotadas con unos sistemas de seguridad máximos y suficientes.

En cuanto al tema de las incompatibilidades, nos parece perfecto lo que el señor Fernández Inganzo proponía, pero también es verdad, y todos tenemos conciencia de ello, que en los temas de policía minera, las centrales sindicales tienen ya un protagonismo importante y suficiente para poder abordar seriamente estos problemas.

En cuanto al tema de la eliminación de la contratación temporal a que se refiere el punto 4, no entendemos qué relación tiene con el aspecto específico de los accidentes laborales en las mismas, porque nadie ha demostrado hasta ahora o, al menos, que se demuestre que mueren en accidente más trabajadores temporales que de plantilla. La seguridad entendemos que no es función del tipo de contrato, sino de las medidas objetivas que se adopten.

En resumen, y para terminar, señor Presidente, estamos de acuerdo en que es preciso urgir al Gobierno para que se adopten con rigor las medidas oportunas para evitar los desgraciados accidentes que vienen produciéndose en las minas españolas, y que ese plan integral de seguridad minera se aplique con todos los recursos suficientes para que sea eficaz desde ahora mismo.

El señor PRESIDENTE: Por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor González García.

El señor GONZALEZ GARCIA: Señor Presidente, señorías, intervengo en nombre del Grupo Socialista para fijar la posición del mismo en relación a la proposición no de ley que sobre medidas de seguridad en las minas ha presentado el Diputado del Partido Comunista de España, don Horacio Fernández Inganzo, como integrante del Grupo Parlamentario Mixto.

La fecha de presentación de dicha proposición no de ley, a finales de septiembre, y la primera frase de lo que pudiéramos llamar introducción de la misma, parece responder a la puntual situación de tragedia por la que ha

atravesado la minería asturiana durante los pasados meses del verano. Lo ocurrido en la minería ha llenado de dolor a toda la familia minera y ha puesto en evidencia, una vez más, la solidaridad de estos trabajadores. La racha de accidentes mortales también ha servido para sensibilizar a determinados colectivos de nuestra sociedad que ahora han comenzado a valorar de forma realista el riesgo, la dificultad y la dureza del trabajo minero.

Sé que este no es el caso del señor Fernández Inganzo, que tiene todo mi respeto porque conozco su talante, y sé también algo de su intachable trayectoria y comportamiento personal, pero, como decía, hay algunos colectivos que ahora, y no antes, defienden públicamente a los trabajadores de la mina y de los cuales esperamos que esta sensibilización no vuelva a atrofiarse con el paso del tiempo y la esperada mejora de los índices de accidentabilidad.

En ninguna actividad industrial es absolutamente posible eliminar el riesgo, y mucho menos en la minera, especialmente en la asturiana, por ser su yacimiento de gran dificultad. Ante esta realidad, creemos necesario que todos los agentes implicados en el tema de la seguridad traten el mismo con actitudes alejadas de todo oportunismo coyuntural y utilización partidista o partidaria.

Los dramáticos y dolorosos sucesos ocurridos exigen que, para el tratamiento de la seguridad minera y la aportación de posibles soluciones a la misma, se actúe en un clima de entendimiento y solidaridad entre todos.

En claro contraste con el tradicional olvido de que fue objeto el tema por anteriores Gobiernos, la Administración socialista, en esta línea de sensibilidad, rigor y solidaridad que desde siempre viene manifestando con los temas mineros y en especial con la seguridad del trabajo en la mina, ha desarrollado desde su llegada al poder toda una política de actuación y de renovación de la legislación vigente en el sector, así como de nuevas iniciativas legales en temas hasta ahora no regulados. Por ejemplo, el Estatuto del Minero, cuyo contenido, en lo referido a seguridad, fue reconocido por todos como uno de los textos más progresistas y avanzados de Europa; las resoluciones del PEN, Plan Energético Nacional, tanto en lo referido a la seguridad, como en los aspectos de investigación en los que posteriormente ha de basarse la prevención; el nuevo reglamento de normas básicas de seguridad minera que sustituye al reglamento de policía minera de 1934, con más de cincuenta años de existencia, y las ITC, instrucciones técnicas complementarias, con que sucesivamente se va desarrollando; el Real Decreto 1116/84, de fecha 9 de mayo, y la Orden Ministerial número 13.488, de 13 de junio del mismo año, ambas del Ministerio de Industria y Energía, por las que se regula el funcionamiento de las explotaciones a cielo abierto, y un largo etcétera que no nos parece necesario ampliar.

Conjugando y completando estas iniciativas del Gobierno central, y partiendo de la voluntad política socialista para llevar hasta el final los procesos de transferencia a las Comunidades Autónomas, se ha hecho posible completar el proceso legislativo con iniciativas de los propios responsables políticos de las distintas autonomías que, por

su mayor y mejor conocimiento de los yacimientos ubicados en su territorio, están en óptima situación para desarrollar normas más ajustadas a la realidad de cada caso. Ejemplos como el Plan integral de seguridad minera de la Junta de Castilla-León, cuyos positivos efectos hoy ya nadie pone en duda, las diferentes instrucciones técnicas complementarias del Principado de Asturias y el Plan de Minería de esta propia Comunidad, que fue presentado, estudiado, discutido y posteriormente aprobado por los dos sindicatos mayoritarios de la región, Comisiones Obreras y SOMA-UGT, y otros muchos más, son muestra clara de la coordinación entre las diferentes Administraciones.

Lo anteriormente descrito confirma la preocupación y sensibilidad de los socialistas por la seguridad minera y pone de manifiesto que, bajo ningún concepto, va a permitir que se ponga en peligro la vida de los trabajadores de la mina por conseguir niveles de rendimiento más rápidos, más altos o más fáciles. Para ser claros, se trata de conseguir que la seguridad sea considerada, en todo caso, como un componente más del beneficio y no del costo, como tradicionalmente se ha venido entendiendo en muchas ocasiones.

Tras esta introducción paso ahora a analizar y valorar el contenido de la proposición no de ley. En la introducción de la misma se dice —y cito textualmente—: El aumento de la siniestralidad no puede atribuirse a lo inevitable. Existen causas concretas y es inaplazable su urgente eliminación, aplicando todos los recursos de que se pueda disponer. Hasta aquí la cita.

En este sentido, parece oportuno recordar que tanto el Gobierno como el Grupo Socialista y, principalmente, el colectivo de los trabajadores de la minería están abiertos para recibir cuantas aportaciones se hagan, procedan de donde procedan, que tengan por objeto concretar las causas a las que pueda atribuirse el aumento de la siniestralidad. Cuando se trata de la seguridad física y, por consecuencia, de la vida de los trabajadores de la mina, es fundamental que las aseveraciones estén absolutamente contrastadas y, en este sentido, no basta decir que existen causas concretas. Es preciso, si existen, decir cuáles son, porque ello dará lugar a la búsqueda de soluciones apropiadas de forma rápida y efectiva.

Nosotros, por desgracia, no disponemos de una relación de causas. Sabemos por experiencia que los accidentes pueden ser y, de hecho, en muchos casos son comparables, pero no podemos decir que el binomio causa-efecto esté absolutamente definido en todos los casos. La investigación y el análisis de las circunstancias que rodean a todos y cada uno de los accidentes ha de continuar porque los mismos siguen ocurriendo, pese a todas las medidas que paulatinamente se van tomando.

Entrando ya en el análisis de las medidas que se proponen, refiriéndonos a la primera de ellas debemos decir que las concesiones que lleva a cabo la empresa nacional HUNOSA se rigen por un pliego de bases que responden de forma absoluta —yo diría más bien que incluso superan— a las exigencias que se piden en la proposición no de ley. Dispongo de un ejemplar de dichas exigencias que

gustosamente puedo facilitar. Por otra parte, resulta curioso constatar que los criterios que ustedes manejan cuando se trata de concesiones de la empresa pública HUNOSA varían según se presente en las Comunidades Autónomas o en el Congreso de los Diputados, pues en la Junta General del Principado de Asturias sus homónimos solicitaron en su día —en octubre del presente año— que las empresas públicas no otorgaran concesiones.

La segunda medida dice —y cito textualmente—: «Cierre de las explotaciones ilegales y, en especial, las realizadas a cielo abierto que originan variación de aguas subterráneas sobre explotaciones en cotas inferiores». Fin de la cita. Pues bien, en lo referido al cierre de las explotaciones ilegales es voluntad del Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma asturiana y es, además, una de sus responsabilidades localizar y clausurar todas las explotaciones ilegales. Para ello, desde el pasado mes de abril, en que se publicó el Decreto de transferencias, se comenzó la elaboración de un paquete de medidas que incluyen la intensificación de los servicios de inspección encaminados, entre otras cosas, a la localización de este tipo de explotación, en los que se trata de conjugar acciones diversas con objeto de requerir la colaboración de otras Administraciones e instituciones e incluso de la ciudadanía en lo referido a la denuncia del movimiento de materiales o producción minera en su lugar de residencia. Asimismo se plantea un control indirecto, contrastando datos de producción de las explotaciones legales con las transacciones de los almacenistas de carbón y los consumidores finales: las centrales térmicas.

En cuanto a las explotaciones a cielo abierto, quiero recordar a sus señorías, que el Decreto 1116/1984, de 9 de mayo, sobre restauración de explotaciones a cielo abierto —que establece condiciones mínimas— y la Orden Ministerial de 13 de junio del presente año, sobre normas para la elaboración de los planes de explotación de minas a cielo abierto y restauración del espacio natural afectado, establecen toda una gama de exigencias para este tipo de explotaciones que es muy superior a los que ustedes solicitan en este apartado, puesto que, además del control de agua, se exige otra serie de estudios básicos del yacimiento a explotar, como son los referidos a geología general, geotérmicos, hidrogeológicos e hidrológicos de superficie, sísmicos, testificaciones geofísicas, etcétera. Creemos, por tanto, que existen suficientes garantías al respecto.

El punto tercero lo refieren al establecimiento de un régimen de incompatibilidades para los miembros de la policía minera que puedan tener intereses en las explotaciones. Las incompatibilidades, como norma que afecta a los funcionarios públicos, es algo definido y, por tanto, regulado. Otra cosa es que situaciones irregulares o actuaciones que no se correspondan con las funciones de los miembros de la policía minera deban cortarse de forma radical; es decir, que se aplique estrictamente la norma de incompatibilidades. En esto estamos absolutamente de acuerdo. La Administración socialista, en todos sus niveles, está decidida a actuar con dureza ante cualquier irregularidad. En este sentido, y con la finalidad de que las actuaciones sean más efectivas, solicitamos la colabora-

ción de todos los agentes sociales para poder detectar todas las anomalías que puedan darse.

El punto cuarto se refiere a la eliminación de la contratación temporal y a la formación profesional obligada para todos los trabajos de interior. Desligando los dos componentes, yo les preguntaría: ¿Cuántos de los fallecidos en accidentes tenían contrato temporal? Ninguno, señorías. Esto no quiere decir que, en cualquier momento, un accidente no pueda afectar a trabajadores con contratos temporales, pero en principio demuestra que no existe correlación entre el contrato temporal y el accidente. Por tanto, no existe ninguna justificación para solicitar la eliminación de este tipo de contratos, en base a su posible influencia en el aumento de la siniestralidad minera. Ocurre, señorías, que al señor Fernández Inganzo y a su Grupo no les gustan los contratos temporales, pero de forma genérica; es decir, para ninguna actividad laboral. Esa es la verdad. Lo que no es de recibido es pedir su desaparición porque sean causa de los accidentes de la mina. Esto es coger el rábano por las hojas.

El aspecto de la formación profesional es un capítulo en el que siempre pueden plantearse más y mejores objetivos. Las Comunidades Autónomas, en el ejercicio de sus atribuciones, ya han comenzado a desarrollar planes en el ámbito de sus territorios. Es preciso fomentar, por otra parte, los conciertos y programas que establece el artículo 17 del Estatuto del Minero; y en eso estamos, señorías.

En el punto quinto se dice —y cito textualmente—: «Previa negociación de las centrales sindicales más representativas, humanización y racionalización de los destajos». Hasta aquí la cita. Señorías, el Gobierno y la Administración no pueden ni deben interferir el ejercicio de la libre voluntad de las partes en la que se basa todo el proceso de elaboración, aplicación y reformas de los destajos e incentivos en todos sus aspectos. Las centrales sindicales y los empresarios, en el marco de la negociación colectiva o de cualquier otra negociación, son los componentes para contratar estas materias.

El punto sexto trata sobre el establecimiento de comités de seguridad e higiene en todos los centros de trabajo. Me parece necesario matizar distintos aspectos de esta cuestión.

Primero, parece absolutamente desproporcionado pretender que pequeñas explotaciones, lo que en el lenguaje minero llamamos chamizos, de diez o quince trabajadores de plantilla dispongan de un comité de seguridad. Yo creo que todos los miembros de esa plantilla pertenecerían al comité.

Segundo, el artículo 37 del Estatuto del Minero dice textualmente: En toda explotación minera existirá un delegado minero de seguridad que será nombrado o elegido previa propuesta de una terna de candidatos hecha por el comité de empresas.

Tercero, habida cuenta de la no existencia de los comités de empresa en explotaciones de menos de 50 trabajadores, la Ley 32/1984, de 2 de agosto, sobre modificación de determinados artículos de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, Estatuto de los Trabajadores, estableció el cauce necesario para solventar esta situación, y en su artículo 62

confiere a los delegados de personal las mismas atribuciones, en todos los ámbitos, que correspondieren a los comités de empresa.

A este Diputado le consta —y el señor Fernández Inganzo lo sabe— que en muchas explotaciones con menos de 50 trabajadores, en las que el sindicato mayoritario es Comisiones Obreras, aún no se ha llevado a cabo el proceso para la elección de delegados de personal. Está en sus manos hacerlo y no actúan. Esa es la primera labor a realizar y, por tanto, posteriormente pedir las reformas que hubiera lugar para completar las normas vigentes. En todo caso existe un problema en el terreno de la exigencia del tercer párrafo del artículo 37 del Estatuto del Minero. Me consta que se está estudiando la posibilidad de paliar este defecto y confío que pueda llegarse en breve plazo a una solución satisfactoria. Tampoco puede decirse que este caso afecte a todas las explotaciones con menos de 50 trabajadores, pues en muchas de ellas hay suficiente personal con antigüedad como para llevar a cabo el proceso. Luego si no se hace es por razones que desconozco y que quizá mi colega, señor Fernández Inganzo, pueda aclarar mejor que yo, por ser S. S. más afín a la central sindical mayoritaria...

El señor PRESIDENTE: Me parece que ése es un comentario que no tiene nada que ver con el caso.

El señor GONZALEZ GARCIA: De acuerdo, señor Presidente.

Tampoco puede hacerse del comité de seguridad la pancea de la seguridad, pues por desgracia en este año, que yo no dudo en calificar de negro, aunque no absolutamente por este concepto de los accidentes, están ocurriendo accidentes mortales en empresas y grupos mineros que disponen de grandes medios y que, por supuesto, tienen comités de seguridad.

El punto séptimo, último de esta proposición no de ley, se refiere a la participación sindical o de representantes de las centrales más representativas en los cuerpos de vigilancia, inspección, control y aplicación de la Ley de Minas y demás normas sobre seguridad e higiene. Me parece claro que aún no se ha asumido —o entiendo yo que así es— el papel que cada uno de los interlocutores afectados debe de jugar. El papel de los sindicatos ha de ser, por la propia naturaleza de los mismos, la participación activa en los órganos especializados en materia de seguridad en las empresas: comités de seguridad e higiene en el trabajo y delegados de seguridad minera o, en su defecto, los representantes legales de los trabajadores en el centro de trabajo (delegados de personal), según se fija en el artículo 19, apartado 5, y en el artículo 62, apartado 2, del Estatuto de los Trabajadores. Asimismo participarán en la Comisión Nacional de Seguridad, y tras el debate de octubre de 1985 en la Comunidad Autónoma de Asturias participarán también en la futura Comisión Regional de Seguridad, que ha de crearse por resolución aprobada el día 10 de octubre.

Por el propio contenido de este debate no creo excesivo recordar que, desde una perspectiva socialista y tal y

como se plasma en el documento que sobre seguridad minera ha elaborado el Sindicato de Obreros Mineros de Asturias SOMA-UGT, los sindicatos deben de adoptar un nivel de exigencia en todo lo referido a las inspecciones y la vigilancia que ha de llevar a cabo la Administración, así como en el cumplimiento de las obligaciones que corresponden a los empresarios y que se desprende de la normativa vigente. Todo ello sin olvidar la colaboración en la elaboración de nuevas normativas que amplíen o sustituyan a las vigentes en esa búsqueda de mejoras en materia de seguridad. Pretender dar a los representantes de los trabajadores una mayor capacidad ejecutiva y fiscalizadora, como se expone en el punto séptimo de la proposición no de ley, nos llevaría a la correspondiente responsabilización penal de las organizaciones, cuestión no demasiado aceptada, como SS. SS. saben, en otras experiencias en naciones vecinas.

Hasta aquí lo referido a la proposición no de ley, que como creo, ya habrán adivinado SS. SS. no va a contar con el voto afirmativo de nuestro Grupo.

Señorías, la seguridad minera es uno de los temas en los que el Gobierno socialista viene manteniendo una voluntad política clara, y he de decir que la misma continuará en el tiempo, puesto que por desgracia no existe ninguna acción que pueda ser definitiva para la eliminación de la siniestralidad.

Temas como la formación profesional en sus distintas facetas, la investigación de los accidentes y el análisis de los incidentes, la suavización de la exigencia de antigüedad para los delegados mineros y un largo etcétera han de seguirse estudiando, y ésa es la voluntad de los socialistas, porque somos conscientes que estas nuevas medidas, y otras que pudieran sugerirse, no han de producir resultados espectaculares de forma inmediata, pero sí confiamos en que, a medio plazo, se produzca una inflexión sensible de las cifras históricas de siniestralidad que viene padeciendo la minería.

Finalmente, y al hilo de las intervenciones de los Diputados representantes de otros Grupos Parlamentarios, en particular referido al señor Fernández Inguanzo, creo necesario matizar que es indudable que existe una gran diferencia entre las grandes y pequeñas empresas mineras. No existen en todas los mismos medios para poder luchar contra la siniestralidad. A lo largo de mi intervención he dicho cuál es la actitud de la Administración socialista, pero creo que el señor Fernández Inguanzo conoce actuaciones puntuales de ayuda a la pequeña minería tales como formación «in situ» como colaboración en la formación de cuadros técnicos, que no es necesario ampliar más.

Por otra parte, en cuanto al gasto por toneladas de las cifras que se dan como absolutas (me refiero al gasto por tonelada para la prevención o para la seguridad) no tiene demasiada realidad la cifra, ya que en lo referido a la empresa pública y a la gran empresa los gastos que se hacen por tonelada producida son muy superiores a las medias de las que aquí se ha hablado.

En cuanto a que algunos accidentes, como ha dicho el señor Fernández Inguanzo en su intervención, pueden

corresponder a los destajos inhumanos o a las actitudes de destajo en capas anchas, quiero matizar al señor Fernández Inguanzo que uno de los accidentes a los que refirió, el del mes de agosto, y como tema puntual por supuesto, respondía a una explotación de capa ancha, en la cual los pactos para el destajo o, mejor, el conforme con el que allí se estaba funcionando venía de una tramitación previa en la que estuvieron de acuerdo la empresa, los representantes de los trabajadores y los propios trabajadores del taller y que, por supuesto, este pacto correspondía a una situación muy anterior a la del Plan trienal firmado por HUNOSA. Quiero decir con esto que tratar de generalizar en cuanto a que una capa ancha sea o no motivo para un accidente, y en cuanto a que en ella se trabaje o no a destajo, es algo excesivamente ambiguo, y tratar de radicalizar opiniones me parece excesivo.

Tampoco estoy de acuerdo en que los jóvenes en su contratación sean la carne de cañón de la minería. La edad media de los accidentados es poca; menos de 40 años, como decía el señor Fernández Inguanzo. Pero hay que tener en cuenta que es a partir de una edad de mayor juventud en la que los trabajadores mineros pueden desarrollar la labor de arranque y es la que mayor exigencia física tiene. De aquí, como es lógico, a la hora de la siniestralidad, los hombres que están en las labores de arranque, que por estar en ellas están sometidos a mayores riesgos, sean los que desgraciadamente sufren el accidente. Esto en cuanto a lo que ha dicho el señor Fernández Inguanzo.

El señor Cascallana, representante del Grupo Popular, nos ha dicho que el Grupo Parlamentario Socialista desde la oposición había hecho innumerables denuncias de la situación minera. A lo largo de mi contestación a la proposición no de ley creo haberle dado argumentos suficientes de nuestra actuación posterior a la situación de oposición; es decir, desde el poder. Nunca se había abordado con tanto rigor y con tanta seriedad y serenidad el tema de la seguridad minera. Le invito a que analice cuál es la legislación que ha elaborado este Gobierno socialista.

Por otra parte, me parece absolutamente demagógico decir que España sea la vergüenza de Europa en el tema de seguridad. Para hablar de un sector es muy conveniente conocerlo desde dentro. Si usted lo conoce y sabe cuál es la situación minera, sabe lo que ocurre. Por tanto, como ha dicho que el año 1985 ha sido desgraciado, le invito a que nos diga cuál sería entonces el concepto europeo de nuestro país en los años 1983 y 1984. Imagino que sería distinto.

Nos preguntaba, por otro lado, si no teníamos una carpeta de soluciones. No, señor Cascallana. Si la tuviéramos la habríamos utilizado, pero es más demagógico todavía pedir la. Nunca la ofrecimos.

En cuando al Plan integral de seguridad es como es. El Plan integral de seguridad de la Comunidad Autónoma de Castilla-León en este momento está absolutamente aceptado por todos los implicados. Que usted me diga que las medidas económicas que se toman no son las adecuadas o suficientes choca frontalmente con la denuncia que en su primera parte hacía de que había dinero generoso y

abundante para la seguridad y que, sin embargo, este Gobierno no conseguía nada. Póngase usted de acuerdo. Díganos cuál de las dos cosas le interesa más y luego le contesto apropiadamente.

Para terminar, respecto a que la defensa del minero que usted hace pasa por una definición final en cuanto a su politización y a la utilización de los términos de lucha de clase con generalidad, yo tengo que decirle que, como mínimo cabría reconocer a los mineros su tradicional, histórica y sufrida lucha por la libertad, la democracia y la mejora de las condiciones en sus centros de trabajo. Esto es lo menos que la clase trabajadora de la minería se merece, no sólo por ella sino por lo que ha representado para el resto de la clase trabajadora de este país. Que esto pueda significar unos condicionantes para algunos mandos, nosotros lo vemos más en la propia actitud de esos mandos que en la contestación que los trabajadores de la mina les dan.

Nada más.

El señor PRESIDENTE: Señor Fernández Inguanzo, ¿se ha considerado contradicho por las afirmaciones de algún parlamentario? (*Asentimiento.*) Tiene cinco minutos. Su señoría sabe que en principio no hay turno de réplica para esta tramitación. Los cinco minutos se los concedo porque esta Presidencia comprende que ha habido alusiones. Por consiguiente, límitese a las alusiones bajo el punto de vista político o personal que le pudiera haber hecho el representante de algún Grupo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: En el tiempo de cinco minutos es imposible valorar, no solamente rebatir, mucho de lo que aquí se ha dicho que es de gran interés para la proposición no de ley que defendemos.

En primer lugar, quiero decir al portavoz socialista, cuya profesionalidad me merece mucha confianza, que naturalmente no creemos que las propuestas que planteamos vayan a ser la panacea de todos los problemas. Nadie dice eso. Pueden mitigar o limitar la posibilidad de accidentes en las condiciones técnicas, es decir, a lo natural del trabajo en las minas. Considero que efectivamente se han hecho reglamentos y que no es por falta de leyes por lo que se producen los accidentes mineros. Ahora bien, las reglamentaciones hay que examinarlas en función de sus efectos y valorarlas. Se ha hecho, por ejemplo, un reglamento de seguridad minera que entró en vigor en abril, pero resulta que los accidentes siguen produciéndose de igual modo o aumentando. Habrá que revisar si esas medidas son suficientes en función, además, de una situación concreta que tenemos en el país y que tienen en particular los mineros. Una persona muy poco sospechosa como es Villas, el Secretario General del SOMA-UGT, hablaba estos días en un periódico de la situación en la que se vive en las minas en función de la influencia del paro, del acceso a las explotaciones mineras de una serie de personas no suficientemente solventes, etcétera. Todas esas razones crean una nueva situación que hay que abordar. Creo yo que lo hacen nuestras propuestas.

Como no tengo tiempo, voy a limitarme a cuestiones

muy concretas. Todo el mundo sabe en Asturias que los destajos influyen poderosamente en los accidentes. Efectivamente el Gobierno no tiene por qué intervenir en ese problema. El Gobierno puede fijar máximos y mínimos —eso lo sabe el señor González perfectamente— pero no lo está haciendo.

Dice que no hay trabajo temporal en las minas, que nadie muere con un contrato temporal en las minas. Señor González, empezamos porque nadie coincide en el censo que se hace en las minas de esta región. Usted sabe que ha muerto gente que todavía no estaba dada de alta en la Seguridad Social. Usted sabe que hace unos días fueron despedidos seis mineros de una mina porque reclamaban madera y que porque no tenían un contrato y porque, además, hoy día, con lo barato que han puesto ustedes el despido, a las empresas interesa más pagar el despido que la antigüedad de un trabajador. Eso influye considerablemente.

Por otra parte —y con esto contesto también al enmendante del Grupo Popular—, un trabajador, en estas condiciones en que está la vida en la mina, que no tiene asegurado el puesto de trabajo se somete a las mayores dificultades en la actividad. Yo recuerdo, y usted también perfectamente, cómo anteriormente a este período, sobre todo en la época de la dictadura, morían fundamentalmente gallegos, extremeños y andaluces, no morían asturianos en la misma proporción. ¿Por qué? Porque esos hombres tenían que garantizar su puesto de trabajo, tenían que enviar dinero a sus familias y aceptaban cualquier condición de trabajo, lo que no pasaba con los asturianos. Eso está pasando en gran medida ahora. Analice los accidentes de Turóm y otros muchos y verá usted que le dicen: A ése ya le avisé yo de que el puesto de trabajo que tenía era de mucho peligro. Lo aceptó y se lo decía un hombre mayor. ¿Por qué? Porque ese hombre no se encontraba seguro todavía en la mina y aceptaba esas condiciones inhumanas de trabajo que lo mataron. Ese es el problema que hay que revisar. Está claro y lo sabe mejor que yo. La pena es que no pueda contestarle más puntualmente.

La Comunidad Autónoma tiene competencias para planificar, pero de acuerdo con unas normas que sean establecidas por nosotros. Yo tengo las resoluciones tomadas por la Comunidad Autónoma asturiana y muchas de ellas están anuladas por eso. Por ejemplo, el punto primero dice que el Consejo de Gobierno establecerá a la mayor brevedad posible, el plan de formación dirigido a los comités y delegados mineros de seguridad. Se puede demostrar que la mayor parte de esas empresas pequeñas, casi el cien por cien, nunca pasan de 50 trabajadores, se quedan en 47. ¿No le llama a usted la atención? ¿Por qué se quedan en 47? Porque en cuanto pasase de 50 no están obligadas a crear el comité de seguridad e higiene. Usted sabe que, además, la mayor parte de los trabajadores en esas minas pequeñas van a adquirir categoría, una vez que la adquieren pasan a HUNOSA, y entonces no se reúnen las condiciones establecidas por el Estatuto de los Mineros para ser vocales o delegados.

El señor PRESIDENTE: Vaya terminando, señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Existe una normativa también para cielo abierto, es verdad. La Comunidad Autónoma tiene que someterse a esa normativa establecida. Y los hechos ahí están, en uno de los informes de UGT analizando las razones del accidente. Me parece que fue en Santa Fe, yo tengo por aquí los papeles, pero no puedo pararme a analizarlo. Se debió a la erosión, al agua acumulada como consecuencia de una desviación de corriente en una mina, que produjo esa muerte. Si naturalmente no se modifica la normativa a este respecto, el riesgo continuaría. En Colunga se han producido seis muertes precisamente porque en una mina abandonada se había acumulado agua producto del cielo abierto. En otras zonas de Asturias ha sucedido algo parecido o se ha estado a punto de sufrir otros accidentes por la misma causa. Se está haciendo indiscriminadamente la explotación a pie de pozo. Y llama la atención que esto se produzca cuando precisamente estamos viendo que el PEN no se cumple porque empieza a rebajarse la importancia del carbón, y cuando esto sucede, disminuyendo la producción del interior, resulta que más que nunca se está desarrollando la explotación a cielo abierto, hurtando este terreno a la agricultura en nuestra región.

El señor PRESIDENTE: Señor Fernández Inguanzo, ya lleva casi diez minutos.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Bueno, pues muchas gracias, señor Presidente. Lamento no poder continuar, pero creo que merecía más contestación la intervención del señor González, no solamente...

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. Su señoría sabe que es un tema que no está cerrado, que hay desafortunadamente muchas ocasiones para poder seguir hablando de él.

El señor Cascallana tiene la palabra dos minutos solamente por alusiones.

El señor CASCALLANA CANONIGA: Gracias, señor Presidente, me sobran.

Deseaba decirle al representante del Grupo Socialista solamente tres cosas muy breves y muy claras. Insinuó, o dijo de forma muy clara, que para poder enjuiciar el tema de los mineros y de la minería había que vivir muy de cerca el problema. Deseo decirle que el hecho de que yo me sienta hoy aquí, en el seno del Grupo Popular, no significa que no haya tenido la oportunidad de conocer de cerca y muy de cerca, e incluso familiarmente, los temas que contiene la minería. A la hora de calibrar la lucha de las libertades por parte de los mineros, en el orden familiar debo decirle que puedo sentirme orgulloso de que también desde otros frentes, pero siempre dentro de las propias minas, se puede luchar por la libertad.

En cuanto al tema de la comparación de los años 1983 y 1984 en relación con los muertos o con las medidas de

seguridad, cuando yo decía que, en cuanto a los accidentes, podíamos sentirnos hoy la vergüenza de Europa, no me refería a la abundante legislación que sobre el tema hemos aprobado en esta Cámara; me estaba refiriendo concretamente a que el número de muertos por accidente, desgraciadamente, en minería se ha producido a pesar de esa voluminosa legislación. ¿Se ha aplicado esa legislación con la misma velocidad con la que aquí se ha producido? Indudablemente, no, al entender de este Diputado, porque si no se hubieran producido, posiblemente, las muertes trágicas que se han producido.

En cuanto a eso del dinero abundante, puede haber mucho dinero, puede gastarse dinero muy abundantemente, pero puede gastarse mal, y a eso es a lo que nos tiene acostumbrados el Grupo Socialista en este y en otros aspectos. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Cascallana.

El señor González García tiene la palabra durante dos minutos para contestar en turno de alusiones.

El señor GONZALEZ GARCIA: Muchas gracias, señor Presidente, procuraré que sean menos de dos minutos.

En primer lugar, al contestar al señor Fernández Inguanzo, quiero darle las gracias por la confianza que tiene en mi profesionalidad; él sabe que es recíproca mi actitud hacia él. Lo reitero.

El señor Fernández Inguanzo ha repetido alguno de los temas de que ya habíamos hablado, porque son el contenido mismo de la proposición no de ley. En cuanto a que los reglamentos, leyes y órdenes, es decir, toda la legislación que se va emitiendo, que se va elaborando, pueda ser o no suficiente, estoy de acuerdo con el señor Fernández Inguanzo en cuanto a su efectividad. Creo que hemos entrado en un proceso que tiene una doble vertiente: por un lado, establecer las bases legales para operar y, en segundo lugar, utilizarlas debidamente, porque ocurre que esta Administración socialista ha encontrado unos cuadros dentro de los propios Departamentos de la Administración, que no respondían a la exigencia para la que estaban creados, y es responsabilidad de este Gobierno ir transformándolos, para hacerlos efectivos y, por tanto, para que tengan una actividad adecuada a la nueva legislación.

Las nuevas situaciones que en las minas producen el elevado índice de paro y la que podríamos llamar falta de profesionalidad es cierta, señor Fernández Inguanzo. Es un problema que se está tratando de atacar, como decía en mi intervención, estudiando seriamente el tema de la formación profesional. Yo decía que en todos sus niveles se está tratando de buscar una salida; la formación previa al ingreso, la formación «in situ»... Usted sabe que ya el Gobierno autónomo está llevándolo a cabo en la pequeña minería; pero no solamente esto, sino que, además, pretendemos dar formación, como usted muy bien sabe, por medio de la resolución de la Junta General del Principado, a los Delegados Mineros de Seguridad y a los especialistas en los distintos puestos en los que, indudable-

mente, existe mayor índice de peligro. Todo esto es un proceso que ha de llevarse a efecto a medio plazo.

En cuanto a lo que usted opina respecto de los destajos en el sentido de marcar por parte del Gobierno máximos y mínimos, perdone, pero yo no comparto su opinión. Yo creo que es la libre voluntad de las partes la que decide en la acción negociadora; vivimos en una región en la que los sindicatos mineros son fuertes, y usted sabe que tienen capacidad para negociar con la patronal estas tarifas de destajos y de incentivos, y lo hacen. Son esos dos interlocutores, las dos partes, quienes han de desarrollar este tema. La Administración ha de intervenir cuando existan situaciones verdaderamente fuera de tono; no estimamos que sea esta la situación.

El contrato temporal. Vuelve usted a insistir en que hay infracciones legales y dice que se han cometido infracciones en algunas minas en las que tenían hombres que incluso no estaban dados de alta en la Seguridad Social. Esta es una situación de infracción absolutamente condenable. Usted sabe tan bien como yo que en la Comunidad Autónoma se está elaborando, y su término se ha comprometido para antes del 31 de diciembre, una ley de infracciones y sanciones, que va buscando acotar todas estas situaciones, porque va a poner las sanciones oportunas para que no sea rentable, como usted muy bien denuncia, para el empresario mantenerse en la ilegalidad. Esto está comprometido en la Comunidad Autónoma para antes del 31 de diciembre del presente año.

Riesgos de puestos de trabajo, normas básicas de las Comunidades Autónomas, la captación por parte de HUNOSA de profesionales de otras pequeñas empresas, con lo que limita su capacidad de formación; en todo tiene usted razón, en todo esto estamos iniciando pasos para normalizar situaciones, pero lo que no podemos dar, ni nosotros ni nadie que tuviese la responsabilidad de gobernar, son soluciones inmediatas.

En cuanto a las explotaciones a cielo abierto, yo le pediría, señor Fernández Inguanzo —usted conoce el tema—, que leyera con detenimiento la orden ministerial que desarrolla la regulación de estas explotaciones. Verá cómo su aplicación, la exigencia de una aplicación correcta, va a limitar y prácticamente a eliminar los problemas que origina el cielo abierto.

El señor PRESIDENTE: Señor González...

El señor GONZALEZ GARCIA: Sí, señor Presidente, trataré de ser lo más breve posible. Es un minuto nada más.

El señor PRESIDENTE: Menos de un minuto, por favor.

El señor GONZALEZ GARCIA: Menos de un minuto. El señor Cascallana me ha contestado a mí; yo creía que su intervención era para el Grupo Mixto.

En cualquier caso, conocer el problema de la minería no es conocerlo de oído, señor Cascallana, es conocerlo. El señor Fernández Inguanzo me entiende, quizá usted no.

La lucha por las libertades es un orgullo de los trabajadores de la mina, un orgullo que hay que reconocerles a ellos.

El señor PRESIDENTE: A todos, señor González, por favor. Vaya usted al turno de alusiones y no abra un nuevo debate.

El señor GONZALEZ GARCIA: Me refería al tema puntual que había citado con anterioridad.

En cuanto a lo de la vergüenza de Europa por el número de accidentes que puede o no haber en este país, le recuerdo que un país como Japón, altamente tecnificado y altísimamente preparado para cualquier tipo de trabajo, tuvo, no hace muchos años, la desgracia de conocer un accidente minero en el que perdieron la vida varias decenas de trabajadores. En ese año podríamos haber dicho que Japón era la vergüenza de Asia, del mundo oriental y quizá de los países industrializados. No es este el tono.

Nada más.

El señor PRESIDENTE: Vamos a pasar seguidamente a la votación de la proposición no de ley que hemos estado debatiendo y que fue presentada en su día por el Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, uno; en contra, 23.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada. Muchas gracias por su presencia, se levanta la sesión.

Eran las dos y quince minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008-Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961