



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1988

III Legislatura

Núm. 344

PRESUPUESTOS

PRESIDENTE: DON MAGIN PONT MESTRES

Sesión celebrada el miércoles, 19 de octubre de 1988

ORDEN DEL DIA

Comparecencia de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1989 (continuación).

Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones:

- Subsecretario de Turismo, Transportes y Comunicaciones (Pérez Touriño), solicitada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular (número de expediente 212/001578).**
- Secretario General de Turismo (Fuejo Lago), solicitada por los Grupos Parlamentarios del CDS, Minoría Catalana y Mixto (números de expediente 212/001393, 212/001439 y 212/001465) y por las Agrupaciones de Diputados de la Democracia Cristiana y del Partido Liberal (números de expediente 212/001300 y 212/001193).**
- Director General de Infraestructura del Transporte (Alcalde Pérez), solicitada por los Grupos Parlamentarios de Coalición Popular y Minoría Catalana (números de expediente 212/001579 y 212/001441) y por la Agrupación de Diputados de la Democracia Cristiana (número de expediente 212/001297).**
- Director General de Política Turística (Candela Castrillo), solicitada por la Agrupación de Diputados de la Democracia Cristiana (número de expediente 212/001301).**
- Secretaria General Técnica (Fenández Durán), solicitada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular (número de expediente 212/001580).**

- **Director General de Correos y Telégrafos (Serrano Martínez)**, solicitada por los Grupos Parlamentarios de Coalición Popular, CDS, Minoría Catalana y Mixto (número de expediente 212/001572, 212/001392, 212/001440, 212/001453 y 212/001464) y por las Agrupaciones de Diputados de la Democracia Cristiana y del Partido Liberal (número de expediente 212/001299 y 212/001194).
- **Director General de la Marina Mercante (Madiedo Acosta)**, solicitada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular (número de expediente 212/001573).
- **Director General de Aviación Civil (Mederos Cruz)**, solicitada por los Grupos Parlamentarios de Coalición Popular y Minoría Catalana (número de expediente 212/001575 y 212/001442).
- **Director General de Telecomunicaciones (Nadal Ariño)**, solicitada por el Grupo Parlamentario de Minoría Catalana (número de expediente 212/001420).
- **Presidente de IBERIA (Andreu Muste)**, solicitada por los Grupos Parlamentarios de Coalición Popular, CDS y Minoría Catalana (números de expediente 212/001574, 212/001389 y 212/001428).
- **Presidente de AVIACO (Andreu Muste)**, solicitada por el Grupo Parlamentario del CDS (número de expediente 212/001387).

Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

COMPARECENCIAS:

— SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.

Señor Subsecretario de Transportes, Turismo y Comunicaciones, ocupe su lugar, por favor.

Ha solicitado su comparecencia el Grupo Parlamentario de Coalición Popular. Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, nuestro Grupo agradece la presencia del señor Subsecretario en esta Comisión, y viene esperanzado en que va a resolver muchas de las dudas que tiene planteadas en relación con temas del presupuesto del Ministerio de Transportes. Le hacemos esta serie de preguntas en su calidad de Subsecretario de todo el Departamento, al ser de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Empezamos reconociendo que es obvio que la opción de un tipo de IVA del 12 por ciento en lugar del 6, que es lo que ha venido aplicándose hasta el final del presente ejercicio en la facturación hotelera, puede ser determinante en cuanto a la evolución del sector turístico, que puede quedar afectado a cambio de incrementar la recaudación fiscal.

El año pasado se nos dijo que el Ministerio de Transportes había librado una dura lucha hasta lograr que la aplicación de ese 12 por ciento se retrasara hasta 1989. Ante esta situación, preguntamos al señor Subsecretario: ¿qué incidencia va a tener el hecho en la demanda turística de 1989? ¿Cuánto afectará esta medida al apartado de ingresos del Presupuesto de 1989?

Por otra parte, se viene pregonando en los Presupuestos Generales del Estado para 1989 —así figura en el proyecto de ley— fundamentalmente en su Programa 751-A, que la finalidad esencial del mismo es consolidar el sector turístico, mejorando la calidad, como también se dijo el año pasado. Sin embargo, en otras ocasiones el Gobierno ya ha reconocido que los ingresos por turistas no pasan de una media de 400 dólares por persona, y eso, habida cuenta de la bajada del dólar, supone una cifra que, como sabe el señor Subsecretario, ronda la media mundial, a pesar de ser nuestro país una potencia turística.

Nuestro Grupo estima que una de las salidas a esa mediocre situación sería la promoción de nuevas ofertas de turismo alternativo, como podrían ser el cinegético, el náutico, de nieve, golf, fluvial, luz y sonido, etcétera. Y preguntamos: ¿está de acuerdo con este tipo de promociones por parte del Ministerio? Suponemos que sí, puesto que el 15 de agosto pasado se han hecho públicos los datos del estudio del Departamento en ese sentido, y en él se afirma que en España, a pesar de su potencia turística, no se explota adecuadamente tales nuevas ofertas alternativas.

Ante el interés por este asunto, fuimos a bucear esperanzados en los Presupuestos Generales del Estado, a la vista de que con las declaraciones de agosto parecía ser que no se había avanzado mucho por parte del Departamento en esta promoción de turismo alternativo. Realmente nos alegramos y vimos con satisfacción que en el subprograma 751-A.4 se fija como objetivo la profundización en el conocimiento de nuevos productos turísticos y la potenciación —estoy diciéndolo textualmente— de nuevas ofertas turísticas. Pero pronto, al ver las cifras, comprobamos que otra vez se trataba de una soflama estéril, ya que figuran 275 millones, igual que en el 88, cuando hemos visto que realmente no se ha avanzado gran cosa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, le quedan cinco minutos para realizar sus preguntas.

El señor **CAMISON ASENSIO**: En relación con eso formulamos la siguiente pregunta. ¿Cómo explica la incoherencia de que con el mismo presupuesto, con la misma consignación en el 88 que en el 89, con esos 275 millones, se espere obtener unos resultados tan optimistas, según los indicadores del proyecto y, sin embargo, el resultado del año anterior no haya sido así?

Hacemos la pregunta porque en los capítulos 6 y 7, de inversiones reales, por más que hemos buscado consignaciones concretas a estas ofertas alternativas no las hemos encontrado.

En relación con las nuevas ofertas para promoción hotelera, es decir, de crédito turístico, nos hemos hallado con la siguiente incongruencia: que el propio Departamento, por un lado, ha cerrado al tráfico la «ruta de la plata», como le consta al señor Subsecretario —me refiero a rutas ferroviarias— y, por otro lado, en estos momentos está promocionando crédito turístico en esa misma «ruta de la plata». Existe un contrasentido en que el propio Ministerio, por una parte, quiera promocionar el viaje y el movimiento de viajeros y, por otra, no facilite los medios al tener cercenadas esas vías férreas.

¿Quiere explicar el señor Subsecretario por qué se lleva adelante esta incongruencia?

Dentro del subprograma 751-A.3, Promoción del Turismo, existen objetivos que se han presupuestado con menores magnitudes para el 89 que para el 88. Por ejemplo, existen campañas de publicidad coyuntural: cuatro en el 88 frente a una en el 89; aplicaciones informáticas: 25 en el 88 frente a una en el 89. ¿Por qué estas reducciones?

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: En relación con el debate presupuestario del año pasado, la oposición argumentaba que estábamos a punto de comernos nuestros ingresos por turismo, ya que éstos rondaban los dos billones 200.000 millones, y sinceramente el déficit comercial español se aproxima a ese astronómico importe. ¿Le preocupa señor Subsecretario, esta lamentable situación?

Termino ya, señor Presidente. Los presupuestos del Ministerio de Transportes, sección 23, se elevan a 533.000 millones, incrustados en los Presupuestos Generales del Estado para 1989, dentro de un contexto que se caracteriza por un gasto público que crecerá el triple que el PIB y con una deuda por las nubes, que va a obligar a gastar 3.242 millones diarios en 1989 por intereses de deuda pública. Preguntamos: ante esta decisión política en favor de un papel expansivo de la economía ¿el Departamento de Transportes, al confeccionar su correspondiente presupuesto para 1989 no ha apoyado esta teoría política abiertamente y sin reservas?

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al señor Subsecretario quiero recordar —aunque lo saben to-

dos y espero que no se lo tomen a mal sino que comprendan que es para que el desarrollo de la sesión se efectúe con absoluta normalidad— que éste es un debate de comparecencias para analizar el Presupuesto, no para manifestar posiciones políticas o proponer alteraciones del mismo en razón a concepciones políticas distintas. Este no es el debate político presupuestario, sino el técnico, donde se solicitan aclaraciones, se piden explicaciones sobre determinadas partidas, etcétera. Pero el gran debate parlamentario no está aquí, en estos momentos, en estas comparecencias.

Por lo tanto, quiero recordarles que cada una de SS. SS. tiene entre cinco minutos —sería agradecido por esta Presidencia el que se ajustaran a ellos— y diez, para formular sus preguntas. De la misma manera pido a las autoridades que comparecen que tengan a bien ceñirse al máximo al tiempo fijado, porque si no será imposible llevar adelante este debate con un mínimo de regularidad. Creo que es interés de todos que el desarrollo de esta sesión matinal se efectúe con la mayor armonía y normalidad posible. Les agradezco de antemano su colaboración. Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Empezaré la contestación a S. S. diciendo que con mucho gusto trataré de darle explicación a todos los puntos que ha planteado, pero quiero empezar por orden inverso.

Finalmente me ha hecho una pregunta de orden genérico, respecto a la caracterización del presupuesto del Ministerio en relación con la política expansiva de gasto público.

Solamente dos cosas: yo querría resaltar en la contestación que es obvio y lógico que el Ministerio de Transportes tiene un presupuesto acorde con las decisiones políticas del Gobierno y que, por tanto, lo asumimos y lo compartimos plenamente, no nos plantea ningún problema. Y es más, el presupuesto del Ministerio de Transportes, en lo esencial, comparado con el presupuesto de otros años (y yo creo que esto es lo interesante a retener) crece en tres grandes capítulos: en lo que es infraestructura ferroviaria, en lo que es infraestructura para transporte aéreo, es decir, en definitiva, dos programas de realización de infraestructuras de transportes en un país que estimamos (y es una prioridad política y económica planteada por el Gobierno) es necesario mejorar y modernizar esas infraestructuras y, por otra parte, el tercer gran apartado de crecimiento, que es lo que podríamos llamar infraestructura de las comunicaciones, es decir, en el área de correos y de las telecomunicaciones.

Yo creo que esos son los grandes conceptos que reflejan el crecimiento y sobre todo los objetivos fundamentales del presupuesto del Ministerio para 1989, y en ese sentido creo que son unos presupuestos que contribuirán, si se ejecutan correctamente, de forma notoria y con el paso del tiempo, a la mejora de las infraestructuras en el país.

En segundo lugar, me planteaba usted, empezando por

orden inverso, el tema de la reducción de la política de promoción en algunos apartados en el área de promoción turística. Independientemente de que el Secretario General de Turismo, si lo tiene a bien, podrá con más grado de detalle dar explicación, quisiera resaltar, en relación con su pregunta, que este año el presupuesto del Ministerio en este área se caracteriza, en cualquier caso, por lo contrario; es decir, en los presupuestos del INPROTUR del organismo TURESPAÑA, para 1989 tenemos un incremento presupuestario de 1.000 millones de pesetas para promoción y atracción de turismo hacia nuestro país, promoción que se piensa centrar en unas campañas especializadas en determinadas áreas que los estudios y la política turística ha fijado con carácter previo, y por tanto vamos a hacer un esfuerzo adicional de promoción exterior este año.

Creo que no se puede hablar de reducción, sino todo lo contrario, de incremento del esfuerzo presupuestario, precisamente en un año donde los esfuerzos, como antes decía, desde el área, cuando menos, de transportes, comunicaciones y turismo, estaban también en áreas de infraestructura.

Vaya por delante que hay este incremento, creo que recordar de prácticamente 1.000 millones de pesetas, para promoción en TURESPAÑA.

En tercer lugar, me comentaba S. S., respecto al problema de las nuevas ofertas alternativas de turismo, hasta qué punto estábamos potenciando o no esas nuevas ofertas alternativas y hasta qué punto podía haber contradicciones con nuestra política turística y la política ferroviaria. Respecto a esto, creo que también es importante tener en cuenta el marco de competencias y cómo se hace, cómo está actualmente distribuido, y en lo esencial el desarrollo, en cuanto a reflejo presupuestario, de actuación turística. Desde la Secretaría de Turismo de nuestro Departamento, se hace, por una parte, a través de un instrumento, que es potenciando y adecuando la red de paradores, y debemos tener presente que este año también el presupuesto de la red crece tanto para inversión de reposición como para inversión nueva; una segunda palanca, que es el organismo dedicado a la promoción del turismo, que acabo de decir que también crece en su presupuesto, y una tercera palanca, que es propiamente lo que es ya en sí mismo el diseño de política turística y las subvenciones crediticias que se conceden para la potenciación.

En este sentido, una política de ofertas alternativas es más un diseño y una coordinación acordada con las comunidades autónomas que no que desde los presupuestos de la Secretaría General del Turismo, que no tienen esa finalidad, hubiese que invertir o desviar recursos de la promoción general de turismo exterior hacia España para promocionar en tal o cual sitio oferta alternativa de turismo. Eso es algo que entiendo que en el marco actual de reparto competencial es bueno (y así lo están haciendo y lo hacemos coordinadamente con ellas) que no hagan ya también las propias comunidades autónomas.

Tampoco entiendo que necesariamente haya contradicción entre lo que es la política ferroviaria en este país,

donde hay un acuerdo, ya viejo, del Consejo de Ministros, que sigue en vigor y lo seguimos manteniendo, de cierre de líneas férreas, hay un programa de actuaciones ferroviarias, de tren de alta velocidad, un plan de transporte ferroviario, y en esas líneas tenemos que seguir actuando. Pero hay transportes alternativos, hay otras formas de comunicación y, por tanto, el hecho de que se pudiera potenciar coordinadamente con comunidades tal o tal oferta alternativa en tal o cual ruta, no es contradictorio con el hecho de la existencia o del cierre del ferrocarril en esa ruta necesariamente. No vemos en absoluto que tenga por qué existir esa contradicción entre esos dos elementos. Insisto, ello fundamentalmente porque existen otros medios de transporte alternativos, porque incluso muchas ocasiones, en rutas difíciles, en turismos alternativos, lo que se busca es otro tipo de turista, es otro tipo de atracción hacia el cliente, hacia el posible turista, y no es precisamente la existencia de un transporte ferroviario en tales o cuales condiciones elemento necesariamente determinante en ese caso concreto o específico. Eso en líneas generales creo que se puede plantear y defender y, por tanto, no entiendo que exista esa contradicción.

Creo recordar, por último, que había una referencia inicial al problema, desde el punto de vista de las expectativas del sector, del impacto del tema del IVA, a partir del año 1989, con los nuevos presupuestos y la adaptación del nuevo tipo del IVA. Es una medida que prudentemente el Gobierno ya había anunciado, con un plazo de un año, que se aplicaría en los presupuestos del año que viene. Por tanto, el sector sabía que a partir de 1989 vamos a estar trabajando con este IVA; no es un IVA que nos aleje y nos sitúe en una situación no competitiva en absoluto por esta razón diferencial del IVA de otros países competidores, y no prevemos un impacto especial. Creemos que el sector tiene mecanismos de reacción, tiene entidad y capacidad de reacción suficiente para que esto no se convierta en un impacto realmente en la atracción de nuestra oferta turística ni en la retracción de nuestra oferta hotelera.

Yo no soy técnico experto en turismo, pero obviamente esto ayudará a provocar un cierto tipo de reorganización de la oferta dentro del sector; es decir, que habrá reacciones de oferta ante este hecho, evidentemente, pero en absoluto tienen que ir en el sentido de una menor oferta y de una menor capacidad en cuanto a calidad de esa oferta. Creemos que es un sector lo suficientemente consolidado para poder actuar con esos márgenes de IVA.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón ¿tiene alguna precisión que efectuar? (**Asentimiento.**) ¿Muy puntual? (**Asentimiento.**) Tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Yo he atendido su sugerencia de que centráramos nuestras preguntas en temas muy concretos y puntuales, y efectivamente lo he intentado, aunque alguna pregunta necesariamente, al tratarse del Subsecretario, tenía que ser global del Departamento.

Sin embargo, en las respuestas, ante mis preguntas con-

cretas, como pudieran ser, por ejemplo, las que he hecho referidas al Programa 751-A.3, el señor Subsecretario sí a contestado de forma globalizada y general, de manera que no nos va a permitir ampliar los conocimientos que nosotros necesitábamos tener o la aclaración de las dudas para hacer las oportunas enmiendas. Luego lamento que realmente las contestaciones no hayan sido de acuerdo con la sugerencia que ha hecho la Presidencia.

Por otro lado, tomo buen nota, eso sí, de la aseveración del señor Subsecretario respecto a la no incidencia de los viajeros por ferrocarril en la promoción del turismo, y tal vez queremos recordarle que se trataba, en el caso que yo cité, que era la «ruta de plata», de una circunstancia específica, que es todo lo que se está haciendo y preparando con vistas a la celebración del V Centenario del Descubrimiento de América, en cuya efemérides toda la «ruta de la plata» debía jugar un papel importante y, por tanto, los viajes en ferrocarril tenían su trascendencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Camiñón. El señor Subsecretario tiene la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES**: Muy brevemente y con ánimo de clarificación.

En relación con el Programa 751-A, que entiendo que es el de coordinación y promoción del turismo, me limité a señalarle (y si hay algún tipo de información añadida, estoy dispuesto a que se le suministre por escrito y a enviársela), que lo que existe en ese programa es un crecimiento importante y que las reducciones que afectan a equipos informáticos y a edificios administrativos, que son las que yo advierto respecto al presupuesto del año pasado, que son reducciones no relevantes o importantes.

Lo importante de ese programa es la acción de promoción, la acción de publicidad, y precisamente en eso es en lo que este año se ha hecho un esfuerzo presupuestario, en cualquier caso juzgo que relevante e importante desde el punto de vista de la política turística en España.

Insisto en que si hay alguna otra cuestión se la puedo enviar también por escrito.

Respecto al tema ferroviario, no fue esa mi afirmación. Mi afirmación es que, desde luego, cualquier esfuerzo en materia turística en la zona que usted plantea, que me parece importante en su realización y el empeño que se está poniendo en ella, no debe conducir al planteamiento de la necesidad de abrir un ferrocarril en la «ruta de la plata». Esa es una opción de política de Gobierno, que se ha tomado sopesando toda una serie de elementos y este nuevo hecho que usted plantea no entra en contradicción ni es elemento suficiente para hacer un planteamiento de esa índole.

Es todo que lo quería decir.

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

Terminadas las preguntas de los señores Diputados, quiero agradecerle su comparecencia en esta Comisión de Presupuestos de la Cámara.

— SECRETARIO GENERAL DE TURISMO

El señor **PRESIDENTE**: Comparecencia del señor Secretario General de Turismo. Han solicitado su comparecencia diversos grupos y agrupaciones parlamentarias.

Por el Centro Democrático y Social, tiene la palabra el señor Mataix.

El señor **MATAIX HIDALGO**: Primero, quiero agradecer la presencia en esta Comisión del señor Secretario General de Turismo, y procuraré ser breve, según las recomendaciones del Presidente.

Observo que este año, a diferencia del pasado, en la partida de inversiones reales de promoción del turismo, que nos quejábamos que estaba congelada, sí tiene, efectivamente, un aumento muy sustancial. Es más, cuando comparamos las variaciones del programa, si se consideran todas las inversiones reales, del 20,6 por ciento, pero referido a promoción del turismo supone, yo creo, un aumento bastante más considerable, así un 27 por ciento, y si tenemos en cuenta que el año pasado en esta comparecencia, cuando se explicaba el desglose del INPROTUR se decía que 1.500 millones estaban dedicados a publicidad exterior y concretamente este año para publicidad exterior hay un incremento de 1.000 millones, quiere decir que en publicidad exterior este año tenemos un aumento del 66,66 por ciento. El aumento es bastante significativo, como ha incidido en ello su predecesor en el turno de palabra.

Esto viene consignado en el capítulo 6.º como «Otros gastos de inversión». Creo que siendo la partida más importante de su Secretaría, sería muy interesante que me desglosara con precisión las partidas de este epígrafe, que entiendo están incidiendo en el programa 751.A.3, promoción de turismo.

Me gustaría fundamentalmente saber qué campañas se van a realizar, cómo y en qué se van a centrar y dónde, en qué países, cuáles van a ser los objetivos prioritarios de esa campaña, cómo van a intentar medir los resultados de las mismas, si se van a realizar a su vez encuestas dentro del turismo que ha tenido lugar, para saber qué es lo que está fallando en el turismo.

También quiero pedir una aclaración con respecto al compañero que me precedió en el turno de palabra, puesto que de los indicadores observo en el mismo programa 751-A.3 que no se puede inferir inequívocamente dónde va a incidir este incremento de 1.000 millones, para el cual ya le ha pedido la explicación. Hay cuestiones que me llaman la atención, puesto que veo mucha reducción en los indicadores en casi todas las partidas, tal como se ha expuesto previamente, y sin embargo veo alguna partida, concretamente la número 5 del indicador número 3, de producciones audiovisuales, que son las copias y diapositivas por fotografías en blanco y negro, que se multiplica por diez. Me gustaría conocer también la razón de este aumento tan significativo.

Creo que son preguntas bastante concretas y me gustaría tener las respuestas antes del debate de Presupuestos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario General.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Fuejo Lago): En efecto, el presupuesto de promoción propiamente dicho tiene, globalmente considerado, un aumento cercano al 27 por ciento. El programa general de promoción del turismo se aprueba por el Ministro con cerca de un mes de antelación al ejercicio, pero avanzar totalmente la distribución de fondos cuando todavía no tenemos aprobado el presupuesto, sobre todo cuando hay un aumento tan considerable como 1.000 millones de pesetas, no sería prudente.

Tenemos hecha una cierta distribución ideal de lo que deseáramos y, en ese sentido, debo decir que la parte más importante del aumento se dirige a la promoción en Estados Unidos, Japón y ligeramente a incrementar nuestra promoción en Canadá.

Las cifras exactas de publicidad, que no es el total de promoción, ni mucho menos, no las tengo aquí, en cuanto a la distribución de publicidad por países, pero se las puedo enviar una vez que el Ministro haya aprobado el programa, que será a fines de año.

Lo que sí puede decir es que aproximadamente de los 4.000 y pico millones que se dedican a promoción, a publicidad va alrededor de un 50 por ciento, siendo el resto acciones de promoción de otro tipo, como es la presencia en ferias internacionales, la promoción que se hace a través de nuestras oficinas, la elaboración de material tanto impreso como audiovisual y lo que denominamos a veces incorrectamente relaciones públicas, porque en definitiva es la promoción realizada a través de invitaciones a profesionales y periodistas, que además se está demostrando que es un fórmula eficazísima de promoción. Muchas veces más que la propia publicidad.

Los incrementos de algunas partidas a veces no se pueden explicar con una visión anual, porque un archivo fotográfico tiene una vigencia de varios años y, cuando se hace una revisión en ese año, puede aparecer un gasto superior para la reposición de ese archivo, pero en realidad lo que se hace es ir eliminando fotografías que han quedado viejas o pasadas, cuya actualidad es muy importante en la promoción y la publicidad, porque una fotografía, por ejemplo, de un panorama de montaña, en que los remotes haya quedado anticuados o la indumentaria de las bañistas en una playa, son contraproducentes. Por tanto, la renovación del archivo tiene que ser relativamente constante, aunque, de hecho, se hacen a veces, como en esta ocasión, renovaciones importantes en un año determinado. Creo que esa es la causa —y quizá no me equivoque— de que haya una cantidad superior a la normal en el archivo fotográfico de blanco y negro; además, se utiliza no tanto para nuestra elaboración de folletos como para la publicidad, que debe ser en gran medida en blanco y negro.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mataix, ¿desea efectuar alguna puntualización?

El señor **MATAIX HIDALGO**: Si, señor Presidente. Una de las preguntas que he hecho es si tenían prevista alguna partida en lo referente a encuestas en los países emisores de turismo. En su comparecencia del año pasado se me dijo que de los 1.500 millones de gastos de promoción para la publicidad exterior, unos ochocientos eran para publicidad y unos seiscientos, creo recordar, para asistencia a ferias o presencia en el exterior. Me gustaría saber cómo se reparten este año, ya que el aumento grande va en esa partida y querría tener esa precisión antes del debate de los Presupuestos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario General.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO**: La elaboración de encuestas se hace todos los años. Todos los años se elabora lo que llamamos el plan de «Marketing» del turismo, que en realidad es un conjunto de estudios, unos adquiridos y otros elaborados por encargo nuestro, que conforman los 16 volúmenes que ha tenido el plan de «Marketing» de este año. Según los distintos países o mercados, esos estudios nos dicen la forma de comportarnos en uno u otro mercado. Este año se ha hecho, aunque no figura en el Presupuesto de TURESPAÑA, porque se hace por la Dirección General de Política Turística.

En cuanto a la distribución exacta, no tengo aquí las cifras, pero en términos porcentuales y aproximados, el 50 por ciento se dedica a publicidad. De ello, 900 millones se van a dirigir a lo que llamamos la «campana paraguas» que se realiza en medios internacionales, no específicos de un sólo país. Son las revistas más conocidas: «Forschung» «News Week», «Time», «The Economist», etcétera. Se procura seguir, en cuanto a sus imágenes, en las campañas nacionales de los distintos países, y lo solemos realizar a través de nuestras oficinas en el extranjero. En este caso, vamos a dedicar, desde un máximo de 400 millones en Estados Unidos para publicidad hasta un mínimo de 25 millones en Portugal, en todos los países que son potenciales emisores de turismo para España. Hay países en los que está presente nuestra oficina porque por razones políticas no se puede cerrar. Me estoy refiriendo, por ejemplo, a Argentina, cuyo mercado invitaría a cerrar la oficina, pero se mantiene abierta por la representación que supone para España.

Este año, el Consejo de Ministros ha aprobado la apertura de una oficina en Miami y están en marcha, en trámite de autorización, la apertura de una oficina en Sao Paulo, porque pensamos que el mercado brasileño puede ser potencialmente interesante para nosotros.

La distribución del otro 50 por ciento de nuestro presupuesto de promoción se hace en material, aproximadamente un 20 por ciento; en presencia en ferias, no llega al 20 por ciento del presupuesto; y hay que tener en cuenta, además, que también se hace promoción apoyando a las empresas del sector que están presentes con su propia promoción en el extranjero, a las que dedicamos aproximadamente unos 300 millones.

Si necesita alguna información adicional, se la prestará por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Siempre a través de la Presidencia de la Mesa.

Al no estar presente ningún Diputado de los Grupos de Minoría Catalana y Mixto, se entiende que renuncian a su intervención.

Por el Grupo de la Democracia Cristiana, tiene la palabra el señor Casals.

El señor **CASALS THOMAS**: Gracias, señor Secretario General, por su comparecencia.

Su Departamento dispondrá para el ejercicio del año 1989 de 10.000 millones de pesetas. Esta cifra se corresponde casi miméticamente con la de los tres últimos ejercicios, si exceptuamos estos mil millones de pesetas con que vemos incrementado el INPROTUR.

Yo no quiero, señor Director General, abrir un debate, porque reconozco que este trámite se refiere a los Presupuestos. En cualquier caso, para formar mejor opinión de cara al debate y la formulación de enmiendas, me parece que es prudente y conveniente hacer una reflexión sobre la utilización de estos 10.000 millones de pesetas y si guardan alguna relación con los propósitos y fines que se describen en el Programa 751.

Este es un tema que en comparecencias del Secretario General y en el mismo trámite de Presupuestos ya hemos tenido ocasión de remarcar, porque en forma siempre mimética se vienen reproduciendo los mismos conceptos en la memoria que pretende describir los fines de la Secretaría General.

Realmente yo no veo que guarde ninguna relación con los propósitos del incremento armónico de la competencia o con la cantidad y calidad del producto turístico, ni siquiera con la coordinación de las actividades públicas o privadas. Serán quizá para otra cosa estos 10.000 millones de pesetas, pero en relación con los programas o subprogramas del 751 yo no soy capaz de descubrir ninguna actuación que incida de una manera, ya no diré obstatible, sino mínima, con estos propósitos. A lo mejor usted, señor Secretario General, me dirá en qué medida este gasto de 10.000 millones de pesetas influye en alguna de estas tres cosas, que son las anunciadas como fines y propósitos.

Me extraña, por otro lado, lo que yo llamaría falta de imaginación, porque durante tres años consecutivos se incide en cosas que a lo mejor estaban bien cuando la Secretaría General de Turismo tenía capacidad para hacerlas —no le voy a hacer responsable a usted ni a la Secretaría General de este hecho—, pero ahora la Secretaría General se ha visto vacía de competencias, que han sido transferidas a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos.

Si esto es así, se podría incidir en estos programas en la medida en que aún la Secretaría General pueda tener competencias para hacerlo. Por ejemplo, le escuché recientemente a usted en una comparecencia en la televisión, que usted se mostraba sensible a una cosa que, a mi

juicio, es el gran problema de nuestro turismo: la adecuación de la oferta y la demanda. En esa comparecencia usted se mostró muy sensible y expuso como un objetivo deseable el que se consiguiera esta adecuación.

Yo pienso que la Secretaría General de Turismo podría hacer alguna cosa, desde sus competencias, para que esto se realizara, porque la no adecuación en un producto perecedero como es el turismo, derrumba los precios y se aleja del propósito reseñado en el programa de aportar mayor cantidad al PIB.

El PIB indudablemente es importante, pero más importante es el valor económico añadido que produce el turismo, y en este desbocado crecimiento de nuestro sector en forma tan incontrolada como se está realizando, el valor económico añadido que se consigue a través de este aumento de la oferta que hunde los precios, que elimina por otro lado la participación de los trabajadores, el no pago de los tributos al Estado y, finalmente, se olvida de su propia subsistencia a través de las amortizaciones. Esto es realmente lo que ocurre en este sector y estos son los dos grandes capítulos que debieran a mi juicio preocupar a la Secretaría General de Turismo y orientar todo el programa 751 a paliar o a corregir en lo posible esta situación que tenemos.

Esto es de lo que quería dejar únicamente constancia, por si usted quiere hacerme algún comentario sobre esta situación, y yo me limitaré entonces a hacer una serie de preguntas puntuales en orden a la brevedad que me es exigible y al ruego de la Presidencia de que nos atengamos simplemente a las cuestiones netamente presupuestarias.

Las preguntas son las siguientes:

Primera. ¿Podría decirme qué cantidad de plazas hoteleras, desde hoteles de lujo a campings tiene homologadas la Secretaría General de Turismo, y cuántas plazas estima su Departamento componen nuestra oferta de alojamiento total?

Segunda. ¿Cuáles han sido los criterios para aumentar en mil millones de pesetas los gastos de INPROTUR?

Tercera. Siendo el aumento de gastos del personal los mismos del ejercicio anterior, aumentados por el índice de la inflación, ¿cómo justifica que los incentivos al rendimiento aumenten el 15 por ciento y las indemnizaciones por razones de servicio el cien por cien? ¿Qué criterios se utilizan, con qué criterios se reparten y qué personal percibe estas sumas?

Cuarta. ¿Por qué el INPROTUR este mismo concepto aumenta el 90 por ciento?

Quinta. ¿Cómo se ha llegado a formar criterio a favor de un mayor dimensionamiento de la red de paradores cuando apenas alcanzan el 50 por ciento de ocupación?

Sexta. ¿Cuál es la posición de la Secretaría General de Turismo respecto a la formación de una sociedad estatal de la red de paradores?

Séptima. Durante este último año ha logrado la Secretaría General de Turismo o el organismo autónomo valorar sus activos?

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: El Secretario General tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO:** Agradezco al señor Casals que con la misma reiteración con que el Presupuesto insiste en los fines de la Secretaría General de Turismo, él insista en preguntar o en presentar sus dudas sobre la inteligencia de estos fines para él. Cada uno es libre de dudar de la propia interpretación de la lectura. Yo creo que la expansión de los fines de la Secretaría de Turismo está bien clara, que no deben modificarse año tras año, de ahí su formulación casi permanente, y discrepo profundamente del señor Casals respecto de que la Secretaría de Turismo ha sido vaciada de su contenido, porque no sé si he creído entender una cierta valoración negativa en esto. No pretendo con ello hacer una lectura de sus intenciones, pero sí decirle que no ha sido vaciada de su contenido en el sentido de que a la Secretaría General de Turismo le corresponde nada más y nada menos que la promoción exterior del turismo en España, que está siendo desarrollada creo que con éxito, si se mide por sus resultados, y que el cumplimiento estricto de la Constitución y de los estatutos, como no podría ser menos, no supone que la Secretaría de Turismo carezca de competencia en la planificación general de la política turística que forma parte de la planificación general de la economía y, por tanto, sigue teniendo la Secretaría de Turismo unos fines generales que cumplir, fundamentalmente de coordinación, como ocurre, por supuesto, con todos los organismos de la Administración central en relación con las competencias transferidas y con absoluto respeto a su ejercicio por las comunidades autónomas.

Se plantea el señor Casals dudas acerca de si tiene alguna relación el contenido del presupuesto con la finalidad de adecuación de la oferta turística respecto de la demanda. No sé si se ha expresado así, pero es una finalidad general que todos deseáramos ver cumplida en un mundo ideal; en la utopía seguramente se adecuará exactamente la oferta a la demanda. Mientras tanto, mientras no se llegue a la utopía, evidentemente esto será un esfuerzo de cada día que tenemos que hacer todos, y en una economía de libre mercado, como la que cada día más tiene España, este esfuerzo le corresponde, por supuesto, no sólo al Estado, sino a todos, y la acción del Estado para lograr esto no puede ser más que indicativa y en la medida en que tiene medios para ello, de forma que convenga a los verdaderos protagonistas de la inversión, que en este campo del turismo son, sin duda alguna, las empresas privadas. Si de algo no se puede culpar al Estado —que normalmente tiene la culpa de todo— es de que se haya producido un exceso de oferta en estos últimos meses o quizá en estos dos últimos años. Porque la oferta ha crecido en función probablemente del éxito de las medidas de reactivación económica, y el capital, es decir, la inversión, va a aquellos sitios donde obtiene una rentabilidad más elevada y más rápida, y yo me alegro de que sea el turismo, aunque esto, como ocurre casi siempre que se tiene mucho éxito, produzca desequilibrios. Seguiremos empleando parte del presupuesto, moderadamente, porque los instrumentos de que disponemos no son poderosos, sencillamente el crédito turístico representa una parte ínfima respecto de la inversión privada en el sector, y

este crédito se otorgará, de forma cada vez más discriminada, en el sentido de que no se utilice para construir apartamentos turísticos en aquellas zonas que consideramos saturadas, entre comillas, porque hoy por hoy no hay nadie que se atreva a utilizar oficialmente esa palabra o a hacer esa definición de una zona de nuestra geografía.

Ya sé que es un instrumento poco potente, pero el Estado hoy por hoy no tiene otro, y quizá sí lo tienen las comunidades autónomas y los municipios, no de forma directa, sino a través de medios indirectos, como es la ordenación urbana y la reserva para desarrollo turístico de determinadas zonas geográficas cuya ordenación les puede corresponder. Esto no está en manos de la Secretaría de Turismo, sin duda alguna.

En cuanto a la demanda sí hacemos lo que podemos, porque por esa razón se ha elevado el presupuesto de promoción. Yo probablemente pueda discutir que la oferta haya crecido de forma adecuada, pienso que podría haber crecido mejor respecto a lo que nosotros concebimos como una política de desarrollo turístico, pero no ordenamos a los particulares cómo tienen que hacer sus inversiones. Por eso el crecimiento de la oferta ha sido posiblemente desordenado, y por eso en los precios hay una tendencia, si no a bajarlos, sí a estabilizarlos.

En términos generales creo que, podemos estar muy contentos de cómo se desarrolla sucesivamente cada una de las campañas, pero comprendo perfectamente también que un profesional, que un empresario que sea propietario de un hotel que tenga en el mercado desde hace quince o veinte años, sienta frustración al ver cómo un edificio de apartamentos turísticos recién construido le quita la clientela; eso lo entiendo perfectamente, no hago más que constatar un sentimiento personal, pero así son las leyes del mercado.

Paso a responder, si puedo, las preguntas que ha formulado el señor Casals.

El señor **PRESIDENTE:** Le ruego que lo haga con la mayor brevedad posible, señor Secretario General.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO:** Sí, señor Presidente. No tengo aquí los datos exactos de cuántas son las plazas hoteleras y de las que se ponen en el mercado turístico cada año. Ese dato se publica en un folleto de la Secretaría, que se denomina «Turismo en cifras», que haré llegar al señor Presidente para conocimiento de los señores Diputados y, en particular, del señor Casals.

Redondeando, le puedo decir que hoy las plazas hoteleras en España superan probablemente las 870.000. La estimación que ha hecho la Secretaría de Turismo calcula que, de forma sistemática, se ponen en el mercado turístico del orden de 3 millones y medio de plazas extra-hoteleras, aunque el cálculo total de las que potencialmente podrían ponerse en el mercado, se acerca más a los 10 millones. Ahí están también incluidas las que el señor Casals y yo tenemos en nuestra segunda residencia, si tiene tanta suerte como yo de tenerla. Este dato es más bien

estadístico. La cifra de tres millones y medio es una estimación muy difícil de hacer.

Me pregunta con qué criterio se han aumentado las 1.000 millones para la promoción del turismo. Yo debo confesar aquí que, como todo profesional de la promoción —y me considero profesional—, casi siempre juzgamos que los medios con los que contamos son insuficientes. Especialmente en promoción es difícil marcar un tope máximo. No conozco a ningún profesional de la promoción que esté totalmente satisfecho con el dinero que se pone a su disposición para hacer promoción. Yo he obtenido de mis superiores y del Ministerio de Economía lo más que he podido. En este caso, los razonamientos que hemos empleado han surtido efecto, porque un crecimiento de cerca del 27 por ciento es francamente satisfactorio y también debe serlo para el sector.

La tercera pregunta se refería al crecimiento de un 15 por ciento del presupuesto de indemnizaciones de la Secretaría de Turismo.

Sobre esto tengo que decir que las indemnizaciones, como sabe S. S., están en función de la actividad que desarrollan los funcionarios fuera de su domicilio habitual. Esto responderá, sin duda alguna, a insuficiencias crediticias de años anteriores y me alegro de que hayamos logrado para nuestros funcionarios, que se tienen que desplazar muy frecuentemente fuera de su domicilio habitual, una dotación superior. Que esto suponga un 90 por ciento en TURESPAÑA tiene mayor razón, en el sentido de que los desplazamientos de estos funcionarios se realizan por el extranjero, o son desplazamientos de los jefes de nuestras oficinas de turismo en el extranjero que, en ocasiones su trabajo se extiende a distintos países del que reside. Por ejemplo, nuestros representantes en Alemania también tienen que atender a otros países limítrofes; o nuestros representantes en Buenos Aires, aunque su actividad está muy frenada por la situación económica de aquellos países, tienen que atender, por lo menos, a la distribución y a las atenciones mínimas sociales que le exige su cargo en otros países de Iberoamérica.

Esta es la razón de que estos crecimientos, aplicados a unas bases muy bajas, aunque sea espectacular lo del 90 por ciento, no son tanto.

El redimensionamiento de la red estatal de paradores al que se refería el señor Casals en su pregunta, es uno de los factores fundamentales de la política de la Secretaría de Turismo respecto a los paradores. Los paradores, que fueron una espléndida iniciativa nacida ya hace 60 años, en tiempos de la Monarquía de Alfonso XIII, que fue desarrollada por la República en los años treinta, por una extensa red de albergues y, posteriormente, en los años que van de 1950 a 1960, estaban en una situación precaria cuando me hice cargo de esta responsabilidad en el año 1982. Precaria no desde el punto de vista de conjunto de establecimientos y red hotelera, que yo creo que no han dejado de tener el prestigio que han tenido siempre, pero sí desde el punto de vista de su futuro, porque su nivel de mantenimiento era muy escaso. Su estructura productiva, empezando por sus dimensiones y siguiendo por sus servicios, estaba anticuada, y apuntaba una cierta

pérdida de prestigio, especialmente en aspectos como la gastronomía que eran ya muy discutidos. Y, sobre todo, su situación económica era absolutamente desastrosa. Con un agujero por impago de la Seguridad Social, superior a los mil millones de pesetas y con un déficit acumulado que suponía en el año 1981 a 1982, en torno a los 850 millones de pesetas cada año.

Estoy hablando de las cuentas de un organismo autónomo, por tanto me he referido a déficit; pero en ocasiones, tanto nosotros mismos como los periodistas, este déficit lo solemos traducir en pérdida, y cuando hablamos de superávit, se suele hablar en beneficio. Yo le doy la razón por anticipado al señor Casals cuando dice que no se debe identificar déficit con pérdida y superávit con beneficio. Porque no es lo mismo la contabilidad de una empresa que la de un organismo autónomo. Pero sí se pueden comparar...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Secretario, se acaba el tiempo, procure contestar rápidamente.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO**: Sí, señor Presidente. Con esto termino las preguntas del señor Casals.

Por tanto, sí se pueden comparar los resultados en términos de igualdad. Donde había en el año 1982, 850 millones de pérdida, hubo en el año 1987 mil millones de beneficio.

Esto se ha debido a muchos factores, pero, entre otros no sólo a una mejor gestión, sino también a una política de reestructuración, de redimensionamiento. Los paradores que tenían seis habitaciones eran absolutamente inviables; en su momento cumplieron una finalidad, pero hoy ya no la cumplen. Mientras existía déficit, nosotros pensábamos que no podíamos mantener una política de precios políticos, ni de mantenimiento de una red que no presta un servicio público, sino que es una red que probablemente hoy no tendría por qué nacer pero que, por razones históricas, existe y debe seguir existiendo.

Ese redimensionamiento ha sido fundamental en la mejora de los resultados de la red. A eso se han dirigido, y no a la construcción de nuevos paradores, los esfuerzos inversores de la Secretaría de Turismo. Hemos conseguido el objetivo y, como toda empresa en marcha, no se puede limitar a cerrar establecimientos y a estabilizar sus cuentas, sino a crecer o a sustituir sus establecimientos. En eso estamos. Por eso, a partir de este año asumimos otra vez la función de revisar de nuevo la razón de ser de nuestros establecimientos y de crear algunos nuevos en sitios donde no existe oferta privada, como puede ser Ronda, en donde se han hecho ofertas expresas de crédito turístico para la creación de oferta por parte de los empresarios y no ha sido acogida con éxito, en vista de lo cual hemos decidido la construcción de un parador, aprovechando terrenos cedidos por el ayuntamiento.

Asimismo, a unos cuantos kilómetros de Sevilla, aunque esta decisión todavía está en estudio, se va a realizar la construcción de otro nuevo parador en años sucesivos, en terrenos cercanos a los de la exposición, en un edifi-

cio, antiguo convento de los Padres Jerónimos de finales del siglo XVII. Con esto cumplimos también con otra finalidad que es, en definitiva, una de las razones de existencia de la red, el mantenimiento de edificios históricos.

Finalmente, debo decir al señor Casals que estamos en trámite para la conversión del organismo autónomo ATE en una empresa. Esta no es labor de un día y, como sabe el señor Casals, estamos valorando los activos. Una valoración definitiva de los activos no es posible hacerla hasta que tengamos seguridad de cuál va a ser la forma jurídica adecuada para convertir el actual organismo autónomo de ATE. Los activos inmobiliarios, por ejemplo la red de paradores, tiene un valor incalculable, aunque habría que darle un valor contable, pero esto sólo se hará si los activos inmobiliarios pasan a ser integrados en la red, cosa más bien discutible. Yo calculo que en el curso de este año lograremos convertir los paradores en una verdadera sociedad con capital al público y el año que viene podré enfrentarme a la pregunta que cada año me hace el señor Casals, a ver si tenemos una contabilidad empresarial. Si ya somos sociedad, seguro que la tenemos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Desea el señor Casals hacer alguna precisión?

El señor **CASALS THOMAS**: Seré muy breve, es para aclarar simplemente una cosa.

Cuando he dicho que la Secretaría General está vacía de competencia, me refería a las que se han vaciado: la ordenación del territorio, y la ordenación de la agencia turística. Son los dos componentes básicos para una política turística; éstas no las tienen, y si las tuviera le haría responsable de muchas cosas, que ahora no puedo hacer porque no tiene la culpa. Hacía mención a que dentro de las competencias que le quedan, la Escuela de Turismo, INPROTUR, el crédito oficial, etcétera, no inciden en la conformación de la oferta y la demanda, tal como expresan los fines en la descripción de la memoria que ustedes señalan. Esto es lo que quería decir y lo que digo. No tengo dudas, aunque siempre las hay, pero cuando las expreso, lo que deseo es que usted me convenza, y lamento decirle que no me convence. Pero no es este el momento del debate. Nuestra Agrupación tiene convocado al Ministro de Transportes Turismo y Comunicaciones para hablar de esta política turística y entonces tendremos la oportunidad de preguntarle.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Secretario General, ¿quiere añadir algo?

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO**: Unicamente decirle al señor Casals que estamos atentos a la evolución del mercado. La situación no es tan clara como las cifras que todos los meses resultan de las estadísticas que nos dicen. Yo me congratulo de que la lectura que se hace de ellas sea positiva, porque, en términos generales, lo es. Pero somos conscientes de que puede estar apuntándose un cambio de tendencia.

La afluencia turística, concretamente en el mes de agos-

to, no ha sido positiva. Ha habido un aumento de los visitantes, pero los turistas en estricto sentido —ya sabemos que esto es una elaboración posterior sobre las cifras estadísticas de las fronteras, que se deducen de las llegadas por avión— pueden marcar un cambio de tendencia, aunque no lo tenemos claro por completo. En ese sentido estoy elaborando para el señor Ministro un conjunto de medidas que puedan considerarse un cambio de política turística.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de la Agrupación Liberal, tiene la palabra el señor Bravo de Laguna.

El señor **BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ**: Muchas gracias al Secretario General de Turismo por su comparecencia en la Comisión.

Quería hacer alguna pregunta en relación con la evolución turística en España, pero las últimas expresiones del Secretario General me evitan reiterar esta preocupación, que también tenía la Agrupación del Partido Liberal en el sentido de apuntarse algún ligero cambio de tendencia, por los datos que teníamos del Instituto Nacional de Estadística. Por ejemplo, en materia de ocupación hotelera, etcétera. Repito que no voy a insistir en este punto, también quería preguntarle al Secretario General en relación con el programa 751-A, de coordinación y promoción del turismo, que incrementa un 15,5 por ciento el conjunto del programa para el año próximo. Se ha hablado bastante en esta Comisión de la promoción. Incluso por los indicadores de programas la palabra coordinación no acabo de ver en dónde encaja. Es decir, ¿se trata de una coordinación con otras administraciones públicas legitimadas para intervenir en el tema del turismo? Me refiero a comunidades autónomas, etcétera. ¿Es una coordinación interna de la Administración central exclusivamente? ¿Por qué no aparece ningún tipo de indicador que refleje mínimamente en qué consisten las acciones, desde el punto de vista presupuestario, de coordinación?

Igualmente quería preguntarle por el programa 751, en su variante A 4, el tema del apoyo financiero a préstamos concedidos por bancos y cajas de ahorro, al que se ha referido, también brevemente, el señor Secretario General. Se mantiene la misma cantidad presupuestada para 1988, es decir, 275 millones de pesetas para el pago de ese diferencial de intereses. Me gustaría que ampliase la información que ha dado respecto a cómo valora el Ministerio la ejecución de este programa con anterioridad, por qué se mantiene una cifra similar. ¿Se trata, en definitiva, de ser más selectivo, como me ha parecido entenderle, en estos apoyos de carácter financiero a préstamos para construcciones turísticas?

En el programa 751-A 5, me gustaría que me aclarase si no hay un automatismo exagerado en el cuadro de indicadores que se incorpora a la página 295 del tono correspondiente al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. A mí me parece que este es justamente el paradigma de un cuadro de indicadores de un programa que no sirve absolutamente para nada, en el sentido

de que no marca objetivos. Esta parte del programa se refiere a actuaciones orientadas a la formación de profesionales del sector turístico, tema ciertamente importante, y me parece que, de alguna manera, descuidado por la Administración, para elevar la calidad de nuestra oferta y nuestros servicios turísticos. Se dice que en el año 1987 el examen de ingreso para el número de alumnos fue de 970; para 1988, 970; y para 1989, 970. En preparación de cursos, primero, segundo y tercero, junio y septiembre, número de alumnos, 1987, 975 alumnos; 1988, 975 alumnos, y 1989, 975 alumnos. En realización de dos pruebas de convalidación de títulos de técnicos de empresas turísticas, 400, 400 y 200; estoy hablando de los años 1987, 1988 y 1989. En curso de especialización, 82 cursos en 1987; 82 cursos en 1988; y 82 cursos en 1989; según los indicadores. Por último, en curso y seminario para profesionales, empresarios, directivos y técnicos de turismo, 10, 15 y 15. Es decir, cuando el Gobierno presenta un presupuesto por programas e indica que se trata de un presupuesto por objetivos y que ésta es la presentación fundamental, y el control político se debe realizar justamente sobre el programa, nos aparecen los programas desglosados con un automatismo y una reproducción que prácticamente indican que no se ha apreciado —por las cifras que aquí se barajan— la más mínima diferencia de un año para otro en número de alumnos, en número de cursos, etcétera. Me gustaría alguna aclaración del señor Secretario General.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario General.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO**: Paso a contestar a sus preguntas. Respecto a la situación, una matización a lo que acabo de decirle al señor Casals. Una cosa son los datos de entrada en frontera y otra son los índices de ocupación. En los primeros es sencillamente afluencia turística creciente. Nosotros teníamos sin comprobar todavía una visible inflexión de la tendencia. Puede ser puramente coyuntural el resultado del mes de agosto, pero eso no significa que estemos trasladando esto a la situación del sector. La situación del sector me atrevo a calificarla como boyante y sin nubes desde el punto de vista de su situación en el mercado internacional a medio plazo. Pero eso en términos generales. En términos particulares, como dije antes, como siempre se hace en toda generalización, puede haber empresas que vayan peor, y hay otras empresas en las que, desde el punto de vista de su comercialización, de una oferta que ya dije antes que en esos momentos probablemente ha crecido con exceso, puede coincidir que en términos generales haya habido aumento de afluencia turística y, sin embargo, los índices de ocupación hayan bajado, porque la oferta haya crecido.

En cuanto al aumento del 15 por ciento y su reflejo en algunos términos que se emplean en el programa, como coordinación, creo que esto es simplemente una constatación de que el presupuesto no lo dice todo, en el sentido de que la acción administrativa que no es inversora es

mucho más difícil de detectar en el propio presupuesto. Cuando se está hablando, por ejemplo, del trabajo que realizan los funcionarios de turismo, de la regulación, es decir, de que el desarrollo normativo que corresponde a las comunidades autónomas se realice de forma homogénea en toda España (porque pensamos que así debe ser, porque para eso las comunidades tienen la competencia de regular el turismo en su ámbito geográfico y atender, como es natural, las peculiaridades climáticas o de otro tipo), estamos hablando de una actividad que no tiene reflejo en capítulos inversores que, en definitiva, es el propio trabajo de los funcionarios y de las autoridades de turismo, que son los que han empleado su tiempo y evidentemente, como digo, no tiene un reflejo presupuestario constatable, aunque sí existe.

La partida dedicada al tipo de interés se mantiene constante porque ya es un esfuerzo mantener una ayuda al sector a través de acciones de este tipo en un contexto europeo que contempla con cierta reticencia estas medidas. En este caso hemos constatado que tanto el año pasado como en años anteriores no se había agotado el crédito para subvención de tipos de interés a empresas turísticas, porque en estos años hubo una coincidencia de baja del tipo de interés que se había contemplado en los años 1984 y 1985, por tanto, había dejado de ser tan interesante como lo fue en su momento. Sin embargo, sigue siendo nuestra voluntad emplear este tipo de medidas, así como el crédito oficial, para incentivar la creación de oferta turística en zonas que nosotros pensamos que merecen esta incentivación y no en otras en las que ya existe una inversión privada considerable para su desarrollo y que están contribuyendo, como he dicho antes —quizá de forma temporal, no lo sé— a un exceso de oferta.

Finalmente, la estabilidad, no la mecánica absoluta, en las cifras previstas, los indicadores para enseñanzas turísticas en general, creo que más bien se debe a una intención de reflejar una realidad que no depende del Estado, de la acción administrativa. La Escuela Oficial de Turismo está limitada por su situación física y tiene una capacidad determinada; lo que no está condicionado por la capacidad puramente física sí lo está por la cantidad de personas que podemos emplear en nuestra propia escuela para realizar pruebas o para impartir enseñanzas.

Debo decir aquí —espero que para satisfacción del señor Bravo— que estamos realizando un estudio sobre la adecuación de las enseñanzas turísticas a las exigencias de profesionales del sector, es decir, a los que demanda el sector. Nos tememos que estas enseñanzas que en su momento pudieron ser adecuadas hoy no lo son. Tenemos ya dos estudios que así lo apuntan. Espero que en el próximo año podamos tomar medidas, como mínimo, de cambio profundo del programa, y como máximo creo que sin límite. Es decir, desde el paso de las enseñanzas turísticas a la universidad —no me atrevo a anticiparlo, pero puede ser una opción—, hasta la disolución de la Escuela Oficial de Turismo, o bien la creación de escuelas de turismo por las comunidades autónomas que tienen competencias en materia de enseñanza.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Bravo de Laguna.

El señor **BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ**: Me acojo a la benevolencia de la Presidencia para formular brevísimamente una pregunta que antes se me olvidó hacer y que es muy corta.

En otros presupuestos he planteado el tema de que en las campañas de promoción turística se tuviera en cuenta la estacionalidad, según las regiones españolas, específicamente por Canarias, ya que, como se sabe, su temporada fuerte de turismo es en invierno. Quería preguntarle al Secretario General si esta previsión de tipo orientativo que se ha incorporado a presupuestos anteriores se mantiene en la práctica. Es decir, si realmente las campañas de promoción en el exterior atienden a esa diferente estacionalidad, teniendo en cuenta, además, el incremento que se produce en la partida para promoción de turismo en el exterior.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Secretario General.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO**: Sin duda, en algunos casos más que en otros, porque al elaborar el programa general de promoción de turismo en el exterior recabamos siempre la colaboración de las comunidades autónomas —debo decir que algunas la prestan en mayor medida que otras—, y ese es el momento de introducir en nuestro proyecto de programa los cambios necesarios para tener en cuenta estas peculiaridades de la situación geográfica de una región, o las peculiaridades climáticas. Pero indudablemente lo hacemos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Director General de Turismo, por su comparecencia en esta Comisión de Presupuestos de la Cámara.

— DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

El señor **PRESIDENTE**: Seguimos con la sesión llamando al Director General de Infraestructura del Transporte.

Hemos empezado, señorías, hace una hora y veinte minutos y llevamos ya un retraso de cuarenta y cinco minutos. De manera que voy a conceder a cada interviniente cinco minutos para formular preguntas y a cada autoridad cinco minutos para contestar.

Tiene la palabra, por Coalición Popular, el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, nuestro Grupo agradece la presencia del Director General de Infraestructura en esta Comisión.

Intentando acceder al ruego de la Presidencia, voy a ir con la máxima rapidez. El señor Director, el pasado uno de marzo, en la Comisión de Industria, con motivo del de-

bate del PTF, decía que la alternativa ferroviaria de Madrid a Lisboa por Cáceres y Valencia de Alcántara tiene grandes problemas topográficos —cito textualmente—, lo que impediría hacer una mejora fundamental de esa línea. También añadía que la resolución del Parlamento Europeo de considerar la relación Barcelona-Madrid-Lisboa por Valencia de Alcántara, en la red de trenes de alta velocidad, por supuesto, la red europea, es una decisión de tipo general, como todas las que toma la Comunidad Económica Europea, de tipo esquemático, fijando solamente los puntos de origen y destino. Ante ello pregunto, ¿se puede inferir ahora, que la escasez de financiación para tal corredor en los Presupuestos Generales del Estado de 1989 está motivada por aquellos grandes problemas topográficos o por el carácter no vinculante de las resoluciones del Parlamento Europeo?

Respecto al programa 515-A, en cuanto a mejora de la seguridad del tráfico aéreo, se han previsto en los presupuestos cuatro ayudas visuales, mientras que en 1988 se presupuestaron diez. ¿A qué se debe la reducción en seguridad? Desde el ángulo de la infraestructura de aeropuertos, por supuesto en competencia compartida con la Dirección de Aviación Civil y con la Dirección de Aeropuertos, conoce el señor Director que la zona oeste española es una zona bastante desprovista de estas instalaciones, pero existen dos, el de Talavera la Real con obras acabadas, y que no funciona, y el de la Cervera, en Cáceres, con obras iniciadas y paralizadas por falta de entendimiento con la Diputación provincial de Cáceres. Le preguntaría qué opina sobre la cancelación de estas acciones en este tipo de aeropuerto.

El 5 de julio pasado —pasando a otro tema— el Parlamento Europeo debatió la capacidad potencial de los aeropuertos comunitarios, sobre todo con vistas a la congestión y dado el colapso de este verano. Este tipo de resoluciones de instituciones europeas, ¿han afectado a la formulación del presupuesto español?

Para este servicio, el 03, se ha presupuestado una inversión importante, algo más de 62.000 millones de pesetas. Sin embargo, en esos presupuestos hay 17 provincias españolas que no tocan bola. Estas provincias son: Huelva, Huesca, Teruel, Avila, Burgos, León, Salamanca, Soria, Zamora, Albacete, Cuenca, Guadalajara, Cáceres, Lugo, Murcia, Navarra y La Rioja. Habida cuenta de que a la mayoría de ellas les toca estar permanentemente en el grupo de las desfavorecidas, ¿estima el Director General que su servicio está colaborando con el principio constitucional de corrección de los desequilibrios territoriales?

El programa 513-A se gestiona íntegramente por su Dirección General y concreta que sus fines en los presupuestos de este año se insertan dentro del marco del PTF. Incluidas en él deberían estar las partidas que responderían a las resoluciones aprobadas por el Pleno de esta Cámara el pasado 21 de mayo, cuando se debatió el PTF. Entre las partidas aprobadas en el Pleno figura, por ejemplo, el desdoblamiento de la línea León a Monforte o la mejora inmediata —y cito otra vez textualmente— de la línea Madrid-Cáceres-Valencia de Alcántara, en el eje Ma-

drid-Lisboa, de modo que se alcancen los 160 kilómetros/hora en un ahorro sustancial de una hora.

Ante ello, y no habiendo aún perdido la esperanza de que el Gobierno será respetuoso con las resoluciones aprobadas por el Congreso de los Diputados, pregunto: ¿podría indicarnos en qué superproyecto y proyecto específico de inversiones se ha fijado consignación presupuestaria para esas exigencias inmediatas?

Termino, señor Presidente, llamando la atención sobre que el PTF prevé la supresión de 1.275 pasos a nivel y, sin embargo, el programa 513-A ofrece el indicador —sobre pasos a nivel— de que se inician tres en 1987, ocho en 1988 y ocho en 1989, y de pasos a nivel suprimidos, cinco en 1987, siete en 1988 y nueve en 1989. Evidentemente, a este ritmo se tardarían siglos en conseguir aquel objetivo del PTF. Ante este hecho, pregunto: ¿no considera el Director General tal optimismo estéril y una clara incongruencia política?

Por otro lado, el superproyecto 9.012 del programa 513-A, consigna 1.500 millones para suprimir 350 pasos desde 1983 a 1999.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que termine, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Decía que el superproyecto 9.012, del programa 513-A, consigna 1.500 millones para suprimir 350 pasos a nivel desde 1983 a 1989, o sea 16 años, lo que da una media de 22 pasos por año, que no concuerda con el indicador anterior que le cité del programa 513-A que daba tres en 1987, ocho en 1988, y ocho en 1989, y además esta cifra da una media de un coste por paso a nivel de 68 millones que, habida cuenta de que hablamos del año 1989, es una cantidad realmente baja. ¿Podría explicarnos este tipo de incidencias en los Presupuestos Generales?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General de Infraestructura del Transporte.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE** (Alcaide Pérez): Gracias, señor Presidente.

Dada la limitación de tiempo me va a ser muy difícil contestar con extensión a todas las preguntas que me ha planteado S. S., por lo que voy a tratar de ser muy breve en las respuestas.

Ha hablado varias veces —estoy agrupando preguntas— de la línea Madrid-Cáceres, Madrid-Lisboa vía Valencia de Alcántara, y comenta que no hay presupuesto para esta línea, preguntando si va a haberlo y si se van a cumplir las resoluciones del Congreso sobre el PTF, etcétera. Debo aclarar a S. S. que en el PTF no hace inversiones solamente la Dirección General de Infraestructura de Transporte, sino que también hay partidas muy importantes que las hace la propia RENFE. La Dirección General de Infraestructura del Transporte se dedica principalmente —eso lo deja muy claro el Contrato-Programa de RENFE y se puede comprobar ahí— a las grandes actua-

ciones, grandes variantes de esas dobles vías, y no a mejoras de línea más o menos puntuales o generales, pero que no suponen un volumen de actuación tan enorme como puede ser un nuevo ferrocarril Madrid-Córdoba. Por consiguiente, la línea Madrid-Cáceres, Madrid-Valencia de Alcántara no está incluida entre las actuaciones a realizar por la Dirección General de Infraestructura del Transporte y, por consiguiente, no puedo contestarle taxativamente a este tema, aunque sí sé que RENFE está trabajando muy duramente para mejorar esa línea a pasos acelerados, lo que no significa que no se estén cumpliendo las resoluciones del Congreso ni se esté mejorando drásticamente esa línea, pero, insisto, no creo que sea yo el más indicado para dar detalles sobre esta operación.

En cuanto a la observación de que se disminuyen las ayudas visuales en 1989 con respecto a 1988, debo hacer mención a que realmente la seguridad de aeropuertos no se puede contemplar como una actuación puntual anual, sino que corresponde a un plan. Si en este año se presupuestan cuatro ayudas no quiere decir que se reduzca la seguridad, sino simplemente se están completando los objetivos del plan de actuación que teníamos y que, por consiguiente, no es necesario iniciar más ayudas. No obstante, hay que hacer referencia a que está en marcha un plan nacional de aeropuertos donde se perfila, se programa y se planifica debidamente este tipo de actuaciones para que en ningún momento la seguridad de los aeropuertos corra riesgo alguno. Este plan de aeropuertos no está todavía terminado, pero ya está discutiéndose entre el Ministerio de Hacienda y el de Transportes. Por consiguiente, quiere decir que el Ministerio de Transportes lo tiene muy avanzado y que en breve posiblemente lo podrá conocer este Congreso.

Las preguntas concretas sobre la explotación del aeropuerto de Talavera la Real —es una base militar, realmente, aunque se emplea para usos civiles— y las obras de La Cervera, tienen una respuesta por mi parte muy breve. La explotación del aeropuerto es competencia de Aeropuertos Nacionales. Por consiguiente, la Dirección General de Infraestructura no tiene ninguna relación con este asunto. Y en cuanto a las obras paralizadas en La Cervera, Cáceres, no las está realizando la Dirección General. Por ello no puedo darle ninguna información.

Respecto a la congestión del tráfico aéreo y las recomendaciones que en un momento dado dio la Comunidad Europea sobre este asunto, sí que puedo decirle que eso se ha contemplado en el plan nacional de aeropuertos, que está ya redactado y en estudio entre el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Transportes.

Sobre las 16 provincias sin inversión por parte de la Dirección General de Infraestructura del Transporte, tiene una explicación muy clara. El sistema de transporte, como muy bien sabe el señor Camisón, no es un sistema que cubra todo el territorio en lo que se refiere a ferrocarriles y aeropuertos; es un sistema que da una malla principal de relaciones. Otra cosa sería si estuviéramos hablando de carreteras. Por consiguiente, el hecho de que no se abarque a todas las provincias no quiere decir que otro año no se vaya a abarcar —estamos hablando de

1989—, ni que incluso inversiones que no se hacen en la misma provincia no repercutan en ella. Un ejemplo clásico es que el nuevo ferrocarril Madrid-Córdoba va a mejorar drásticamente las relaciones con Huelva, con Cádiz y con Málaga, y que la variante Madrid-Valladolid va a mejorar las relaciones en más de hora y media con La Coruña, con Oviedo, con Santander y con Bilbao. Es decir, que las inversiones que no se hacen en ámbitos geográficos de una zona repercuten extraordinariamente en el resto.

En cuanto al desdoblamiento de Monforte o la mejora de Madrid-Cáceres, el hecho de que no figure en esta anualidad no significa más que una cosa —dentro de la programación del PTF, cuyo horizonte es el año 2000— que no está previsto para este año. Como estamos hablando de 1989, diré que está previsto efectuar actuaciones extraordinariamente importantes. Por consiguiente, es lógico que se establezcan unas prioridades, si no, nos veríamos en la imposibilidad de disponer de los recursos necesarios para realizar en cuatro años lo que está previsto para 13.

Continúo con el aspecto de los pasos a nivel. Quizá la respuesta más rápida y concisa a este asunto sería indicar los pasos a nivel que se han estado contratando y que se piensa contratar para este año.

En el año 1988 se ha contratado la supresión de 80 pasos a nivel, por valor de 4.044 millones de pesetas. Es decir, vamos muy adelantados con las previsiones que se están haciendo en el plan. Estoy hablando de comprometer, no de invertir, lógicamente, porque, si no, nos habríamos pasado de la anualidad. Lo que sí puedo adelantar a S. S. es que los 1.500 millones que tenemos previstos para el año 1989 ya están comprometidos para ese año. Es decir, que no podremos iniciar ningún paso a nivel en el próximo año más que con valores simbólicos de un millón de pesetas, porque realmente, repito, ya tenemos comprometido que nos gastaremos toda la anualidad prevista. Creo que esta es la respuesta más clara de hasta qué punto estamos impulsando la supresión de pasos a nivel a raíz del PTF.

Por otro lado, no se olvide de que dentro del PTF hay 70.000 millones para supresión de pasos a nivel por la Dirección General de Infraestructura del Transporte y 30.000 millones por parte de RENFE. Es decir, estamos trabajando ambos unidos para suprimir pasos a nivel. Además, a estos pasos a nivel que estamos suprimiendo hay que añadir todo lo que está realizando RENFE. En este programa estamos dividiendo tipos de actuación; estamos eliminando pasos a nivel de las líneas de gran velocidad y RENFE lo hace en aquellas otras líneas que están a su cargo.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señor Director.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE**: Por ejemplo, en la línea Madrid-Valencia de Alcántara, los pasos existentes los va a suprimir RENFE y no el Ministerio.

Con esto he terminado.

El señor **PRESIDENTE**: Por la Democracia Cristiana, tiene la palabra el señor Casals.

El señor **CASALS THOMAS**: Señor Director General, existen tres preguntas que me interesa hacer. La primera se refiere a RENFE.

El Subsecretario del Departamento ha dicho hace poco tiempo que una de las características principales del presupuesto era el énfasis que se ponía en la cuestión de infraestructuras.

Por otro lado, en la comparecencia del año anterior respecto a RENFE hubo un lapsus, porque en un lugar figuraban 141.000 millones para RENFE mientras que su director general habló de 190.000 millones de pesetas. Para que esto no ocurra de nuevo, tengo interés en conocer cuál es el conjunto total de los diferentes tipos de ayuda que existen en el transporte ferroviario entre las transferencias corrientes, como subvenciones a RENFE y a FEVE, por 192.000 millones de pesetas, y lo que existía antes como una serie de subvenciones, como transferencias de capital en el programa 513-A, que iba dirigido a inversiones reales, para amortización de crédito y para saneamiento financiero, por un volumen de 72.000 millones de pesetas, para la Red Nacional de Ferrocarriles. ¿La aportación total del Estado a RENFE es la suma de estos dos capítulos, subvenciones y aportaciones? ¿Con esto se cubre el déficit de RENFE? Esta es la primera pregunta.

Segunda, en la infraestructura aérea, y dada la situación ofrecida durante el pasado verano de colapso en estos pasillos aéreos, desearía conocer cuáles son las medidas de orden propio y de otros respecto a acuerdos con organismos internacionales. ¿Cuál es la situación para prevenirlo el año próximo o para arreglarlo definitivamente, si es posible? ¿Estas medidas, sobre todo las propias, están comprendidas en los programas 515-A y 515-B, explotación de sistema de circulación aérea, en el capítulo de inversiones reales? ¿Estas partidas corresponden a la política que pretende realizar su Dirección General respecto a ese tema?

Finalmente, otra pregunta de tono menor, pero que no deja de tener importancia —al menos para mí la tiene— y es debido a que estoy observando que se está generalizando —ya he hecho la pregunta al Secretario General de Turismo— en los Presupuestos Generales del Estado este capítulo que se llama «incentivos al rendimiento e indemnizaciones por razones de servicio», que suben cada año de manera muy superior a los índices de inflación. Mi pregunta concreta es, ¿con qué criterio se distribuyen estos índices al rendimiento o de productividad? ¿Qué personal de los departamentos recibe estos incentivos? ¿Cuáles son los criterios por los que se realizan estas indemnizaciones por razones de servicio, que suben de manera tan desmesurada año tras año?

Estas son las tres preguntas que me interesan.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUC-**

TURA DEL TRANSPORTE: Contesto muy brevemente a las dos primeras preguntas que me formula S. S. sobre RENFE, ya que realmente no son competencia de esta Dirección General, que sólo administra el capítulo 6 pero no las ayudas o subvenciones a RENFE. Este tipo de pregunta corresponde o al Presidente de RENFE —a quien tendrá ocasión de interrogar dentro de unas horas— o bien a Hacienda o a la Subsecretaría de Transportes.

En cuanto al colapso en los pasillos aéreos, es una pregunta típica de la competencia de la Dirección General de Aviación Civil, cuyo representante va a comparecer dentro de unos momentos. Me imagino que le dará cuenta sobrada de las medidas que se están adoptando. La Dirección General de Infraestructura del Transporte se limita a realizar aquellas inversiones que se programan cada año para cumplir los objetivos fijados por la Dirección General de Aviación Civil. No creo que fuera pertinente que respondiera a una pregunta que es de la exclusiva competencia, repito, de esa Dirección General de Aviación Civil.

Respecto a los incentivos al rendimiento y gratificaciones, debo decirle que lamentablemente, en lo que respecta a infraestructura del transporte, como puede comprobar S. S., el incremento es prácticamente nulo de un año para otro, de 1988 a 1989, es muy pequeño en comparación con el objetivo que se pretende, que es incentivar a los funcionarios para que cumplan determinadas labores. Dada la pequeñez de dinero que recibe la Dirección General de Infraestructura del Transporte por este concepto, lo único que se puede hacer, y que se ha venido haciendo hasta ahora, es incentivar a aquellas personas que realizan un horario prolongado para tratar de que no se limiten a cumplir el horario de mañana, que lo pueden hacer perfectamente. Es decir, aquellas personas que realizan un horario mayor y que, por consiguiente, se supone que tienen un mayor rendimiento, aunque sólo sea a nivel horario, reciben un incentivo a la productividad del orden del 50 por ciento del complemento específico, o sea, que es una cantidad realmente pequeña y aquellas personas que, viniendo sólo por la mañana, demuestran unas cualidades especiales de dedicación, de cumplimiento y de entusiasmo en su tarea, reciben el 10 por ciento del complemento específico que les corresponde. Como puede comprobar S. S. son cantidades verdaderamente mínimas que, desgraciadamente, no cumplen el fin de incentivar el cumplimiento de objetivos. Lo que pasa es que, en el caso de la Dirección General de Infraestructura del Transporte, no existe esa inflación a que aludía su señoría.

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

Señor Casals, muchas gracias por su colaboración al renunciar a intervenir nuevamente.

Con esto han terminado las preguntas que SS. SS. deseaban formular al señor Director General de Infraestructura del Transporte, a quien me complace muchísimo agradecerle su comparecencia en esta Comisión de la Cámara.

— DIRECTOR GENERAL DE POLÍTICA TURÍSTICA

El señor **PRESIDENTE:** Señor Director General de Política Turística, le ruego que acceda al estrado. (Pausa.)

Ha solicitado la comparecencia del Director General de Política Turística la Agrupación parlamentaria de la Democracia Cristiana. Tiene la palabra el señor Casals.

El señor **CASALS THOMAS:** Gracias, señor Director General, y bienvenido a esta Comisión por primera vez, según creo recordar. El puesto de Director General de Política Turística cambia todos los años, y siempre es un poco difícil reanudar un diálogo a partir de cero. Pero la Dirección General de Política Turística es la única Dirección General del Departamento y, además, tiene un nombre sugestivo, Política Turística, que, a mi juicio, si política quiere decir la serie de acciones a realizar para conseguir unos objetivos, tendría que tener realmente una importancia y una enjundia especial. Sin embargo, por razones que desconozco, la dotación presupuestaria de su Dirección General no solamente se mantiene inalterable, sino que más bien en este último año es la única del Departamento que baja su dotación, aunque sea insensiblemente o en poca cuantía. ¿Será acaso porque la Dirección General de Política Turística no tiene política? ¿No sería quizá mejor llamarle Dirección General de Coordinación, que es probablemente donde pone el énfasis y donde subraya su actuación? Me permito sugerir únicamente que yo creo que la Dirección General de Política Turística debía realizar una serie de acciones que fueran políticas turísticas, pese a que, como he dicho antes en la comparecencia del Secretario General, todo el Departamento ha visto muy menguadas sus competencias desde el momento en que la política de ordenación territorial y de ordenación de la oferta turística han sido transferidas, con competencia plena, a las comunidades autónomas. Pero de lo que quede —y no me refiero ahora a la coordinación—, creo que es precisamente en su Dirección donde podrían realizarse una serie de políticas que aún están dentro de la competencia del Ministerio, que podrían estar realmente en el programa 751-A, en el sentido de que incidieran realmente en los desajustes y en los desequilibrios que muestra, de una manera ostensible, nuestro sector: adecuación de oferta y demanda y modelo de crecimiento, dato muy importante, porque no solamente estamos adoptando un modelo de crecimiento propio de los años 60 y de ninguna manera en la perspectiva del año 2000, sino que ese modelo de crecimiento está orientado a la explotación de un tipo de turismo que yo llamo subvencionado. Y dentro de ese capítulo hay una serie de medidas que yo pienso —y no es este el momento de sugerirlo— que el Ministerio podría tomar y que tendrían el carácter de verdadera política turística. Pero como no es así, me referiré únicamente a lo que ahora estamos tratando, que es la dotación presupuestaria para hacer una política.

Por tanto, Dirección General, en este momento, no de política turística pero sí de coordinación. Y, en ese sentido y hasta donde yo conozco, la coordinación que ha rea-

lizado su Dirección General con sus antecesores ha sido, durante estos tres últimos años, la correspondiente al reglamento de las agencias de viajes —que según tengo entendido ha sido impugnado últimamente—, y el intento continuado de llegar a un acuerdo sobre las profesiones turísticas. ¿Qué opinión le merece a usted, señor Director General, una Dirección General que, aunque mínimamente dotada, en tres años realiza una sola política de coordinación y tiene en trámite una segunda?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE POLÍTICA TURÍSTICA** (Candela Castrillo): Señor Presidente, en contestación a la pregunta formulada por el Diputado señor Casals, quisiera agradecerle su bienvenida a esta Comisión de Presupuestos del Congreso de los Diputados y decirle que la importancia política de una dirección general no se mide exclusivamente por la cuantía de sus dotaciones presupuestarias, en los capítulos 2, 6 ó 7, sino por el conjunto de acciones que trata de llevar a cabo en cumplimiento de sus objetivos.

En este sentido, quisiera señalar al señor Diputado que, efectivamente, la Dirección General de Política Turística ejecuta y trata de llevar adelante la política turística en el marco de las competencias que la Administración del Estado tiene. Quiero decirle que existen cuatro áreas fundamentales de actuación de la Dirección General de Política Turística. La primera, el área internacional. Evidentemente, a lo largo de los últimos años, la mayor presencia de España en los organismos internacionales, la incorporación al Mercado Común Europeo, a partir del 1.º de enero de 1986, implica de hecho, tanto en lo que se refiere a este ámbito europeo como en el ámbito internacional multilateral derivado de la presencia en España del único organismo internacional con sede en nuestro país, que es la Organización Mundial de Turismo precisamente, y el proceso de maduración de la industria turística española, que afortunadamente está adoptando decisiones y toma de posición estratégica en otros mercados mediterráneos y americanos; todo esto implica, repito, que la vertiente internacional de la Dirección General de Política Turística sea creciente a lo largo de los últimos años, en concreto en los dos últimos. Por tanto, quiero significarle que hay un importante papel político que jugar, tanto en el seno de la Organización Mundial de Turismo como en el seno de la propia Comunidad Económica Europea, que está tratando de impulsar una política comunitaria en materia de turismo, en la que España tiene mucho que decir.

Por otra parte, quiero indicarle que, España tiene firmados más de 30 convenios bilaterales de cooperación turística con otros tantos países, y que está en trámite de convenio con otros dos países. También quisiera significarle que unas áreas de una Dirección General pueden verse extraordinariamente potenciadas en un momento determinado y otras verse disminuidas, pero eso no reduce el papel político de la Dirección General. En el caso in-

ternacional vemos que existe la necesidad de un reforzamiento de la acción política en materia turística de la Dirección General.

En cuanto al área de coordinación con comunidades autónomas que tienen competencia plena en materia de ordenación y promoción turística en su ámbito comunitario, es un área extraordinariamente importante. Quisiera señalarle que el proceso de coordinación con comunidades autónomas es complejo y largo. Son 17 comunidades autónomas, cada una con una problemática distinta en materia turística. No es la misma problemática la de Baleares, que usted conoce muy bien que la de Asturias, por ponerle un ejemplo. Sin embargo, a lo largo del último año se ha consensuado la ordenación de las agencias de viaje. Podemos decir que en este momento no está culminada, porque hay todavía seis comunidades autónomas que no han publicado el reglamento consensuado. No obstante, quisiera decirle que la comunidad autónoma que en principio inició algún tipo de impugnación respecto al reglamento ha desistido de ello.

A lo largo del último año se han formulado convenios de información turística y de documentación con la gran mayoría de las comunidades autónomas, entre otras la de Baleares, quedando tres o cuatro pendientes de la firma de dichos convenios. Y también a lo largo de los últimos seis meses se ha logrado un consenso de base sobre la normativa reguladora de las profesiones turísticas, en concreto de los guías de turismo, con una especial consideración en cuanto a la problemática que presenta la libertad de prestación de servicios en el seno de la Comunidad Económica Europea, estando previstas para el próximo ejercicio dos materias importantes en materia de coordinación, en primer lugar la coordinación de la política de oferta. Como antes anunciaba el Secretario General, se trata de profundizar en el plano de la creación de la oferta tratando de lograr su modernización, su cualificación y su diversificación. En este sentido, pretendemos llegar a acuerdos, dentro de un marco general, con todas y cada una de las 17 comunidades autónomas —una tarea ardua— y tratar de convenir aquellos instrumentos de fomento, en el ámbito del crédito turístico fundamentalmente que es el más efectivo, que posibiliten una nueva política de oferta más adaptada en cada una de las comunidades a su actual situación turística.

Hay una segunda acción relacionada con los estudios y documentación, que en el ámbito de las comunidades autónomas se viene formulando. Y existe, señor Casals, un área también importante en el marco de la Dirección General de Política Turística, que es la relacionada con los estudios y la planificación general del sector. En este sentido, la realización de un conjunto de estudios que permitan el mejor conocimiento de la industria turística española, su situación en el contexto comunitario y mundial y el conocimiento del funcionamiento de los mercados externos, da lugar a que esta área adquiera cada vez más importancia, por el mayor proceso de competencia al que está sometida la industria turística española.

Por último, existe también un área a la que usted se refirió antes, que es la relacionada con las enseñanzas tu-

rísticas. La Escuela Oficial de Turismo fue creada hace 25 años. Todo el contexto de ordenación de los estudios de turismo obedecían a una época distinta a la que tenemos hoy, y lo que le puedo señalar es que se están realizando una serie de actuaciones tendentes a posibilitar la modificación en profundidad de los planes de estudios de la Escuela oficial de Turismo y a cuestionar, en su caso, el marco jurídico de ordenación de los estudios. Debe ser un modelo consensuado con las comunidades autónomas, especialmente con aquellas que tienen competencias en materia educativa. Al mismo tiempo, se está tratando de impulsar la colaboración con el sector turístico empresarial, para incidir en mayor medida sobre el reciclaje y la formación profesional de directivos de empresas turísticas.

Este es el panorama y usted mismo podrá dimensionar la importancia que tiene la política turística en el seno de la Secretaría General de Turismo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Casals, tiene la palabra.

El señor **CASALS THOMAS**: Procuraré ser breve. Coincidiendo con usted —y me alegro de ello— en que no siempre tener más dinero significa tener más eficacia. Yo me alegro mucho de que las ideas puedan, a veces, sustituir a la cuestión económica, pero esto no es frecuente en esta Casa, porque cuando se piden cosas, la mayor parte de las veces el argumento contundente que se utiliza es decir que no hay dotación suficiente.

Quiero insistir en que la política turística debe tratar aquellos temas que realmente tengan incidencia real sobre el desarrollo del sector. Todo de lo que usted me habla —que está muy bien y yo lo entiendo— son políticas marginales me refiero a las de orden interior, luego me referiré a las de orden exterior. El crédito turístico, la Escuela de Turismo, etcétera, son acciones importantes, sin duda, pero no afectan en absoluto al ordenamiento del sector, incluso podrían ser el algún caso contraproducentes, por ejemplo el crédito turístico, porque hay zonas en las que lo que importa no es impulsar el crecimiento, y el crédito turístico logra efectos contrarios. En cualquier caso, son acciones que, sin querer restarles importancia, no son importantes en la consolidación y desarrollo del turismo.

Me refiero muy brevemente a lo que usted me ha aportado sobre la nueva tarea que nos corresponde al ser un país turístico por excelencia y líder en el Mediterráneo en la nueva política comunitaria, en donde tenemos algo que decir y un papel importante que jugar.

Si el Presidente me lo permite, usted me ha sugerido una pregunta y se la voy a hacer muy brevemente al hilo de lo que usted me ha dicho. ¿Es cierto que precisamente la Delegación Española, en el estudio de una nueva directiva en materia turística, se ha opuesto a que se incluyera la obligación por parte de los agentes turísticos europeos de realizar sus contrataciones en establecimientos legalmente establecidos, para evitar estas contrataciones en el ámbito de la economía sumergida? ¿Es cierta esta información o no?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE POLITICA TURISTICA**: Tengo que manifestarle que esta ha sido una idea que la propia Delegación Española ha tratado de defender en el ámbito comunitario, precisamente para tratar de luchar, en la medida de lo posible, contra el intruismo y la oferta ilegal y clandestina de alojamientos. Evidentemente, dentro de la directiva de viajes «forfait», de paquetes turísticos, que se está discutiendo en el seno de las Comunidades Europeas, la Delegación española ha recogido propuestas, tanto de comunidades autónomas como del propio sector hotelero, tendentes a incluir dentro de las especificaciones de los contratos de viajes «forfait» la exigencia de que la contratación se efectúe con establecimientos legalmente reconocidos. Esta es la pretensión española; ya digo que la directiva se está discutiendo. En concreto, mañana en Bruselas hay una nueva reunión y esta es la posición española. Lo que ya no le puedo garantizar es el éxito de nuestra gestión, pero pondremos todo el interés en que pueda salir adelante.

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

No hay más solicitudes de comparecencia. Por tanto, señor Director General de Política Turística, le agradezco muy de veras su comparecencia en esta Comisión de Presupuestos.

— SECRETARIA GENERAL TECNICA

El señor **PRESIDENTE**: Señora Secretaria General Técnica, le ruego que acceda al estrado (**Pausa.**)

Ha solicitado la comparecencia de la señora Secretaria General Técnica del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones el Grupo Parlamentario de Coalición Popular.

Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Agradecemos también a la Secretaria General Técnica su presencia en la Comisión.

Sobre el proyecto agregado al superproyecto 8.003, consignando unos 23 millones de pesetas para estudios de apoyo a las Comunidades Autónomas, preguntamos: ¿cómo se distribuye tal importe entre las Comunidades Autónomas?

En virtud de lo que establece el Real Decreto 1209/1985, de 19 de julio, quedó adscrito a la Secretaría General Técnica el Gabinete de Ordenación y Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas. Luego estamos ante la autoridad competente para tratar temas del transporte de mercancías peligrosas. Aún está reciente el hecho ocurrido el pasado 9 de julio en la estación de Metro de Aluche, cuando una cisterna cargada de oxígeno líquido humeaba a través de una soldadura deficiente, con un riesgo evidente y, además, a las nueve de la mañana, en que la

afluencia era máxima en la estación del Metro madrileño; el riesgo letal pudo ser advertido y retirada a tiempo, afortunadamente.

Quizá quede lejos en el tiempo la tragedia de los Alfaques en Tarragona, pero más cerca están momentos de peligro, como el del Lago de Sanabria, el vuelco en la provincia de Almería, el accidente de Tomelloso, el pánico creado en Oropesa, de Castellón, el choque de una cisterna cargada de ácido sulfúrico en el Puerto de Somosierra, la evacuación en 1987 de un pueblo de Zaragoza tras el accidente de una cisterna repleta de productos tóxicos, etcétera. En definitiva, una gran cantidad de accidentes o incidentes que estimamos merecen la máxima atención, máxime cuando fuentes del sector hablan de un montante anual del orden de los 2.000, aunque la Dirección General de Tráfico da la cifra, en el último ejercicio solamente, de 237 denunciados, de los que consideró accidentes 125 casos, que estimamos nosotros que ya está bien.

Parece, pues, evidente que hay una tarea importante por delante. Además hay ahí 12.000 conductores especiales, que merecen una atención a su preparación esmerada y adecuada y un estudio de las rutas procedentes, ya que está demostrado que los siniestros se dan sobre todo en las rutas secundarias y que se están dando casos inconcebibles, como que algunas de éstas lleguen a pasar por zonas pobladas, incluso por la capital del Estado, o sea, a través de Madrid. Este problema no preocupa solamente a nuestro Grupo, sino que ahí están, por ejemplo, las resoluciones del Parlamento de la Comunidad Económica Europea adoptadas el pasado 5 de julio.

En relación con esto preguntamos: ¿este problema candente tiene algún reflejo en el superproyecto 8.003, estudios del programa 511-B, y más concretamente en el proyecto agregado al mismo, que con la denominación de investigación sectorial sobre transportes figura con una consignación de 57 millones y medio?

En el supuesto de que el problema merezca la atención que propugnamos, y estamos seguros de que la Secretaría General le da la importancia que merece, seguimos preguntado: ¿por qué razones cree la Secretaría General Técnica que el Gobierno en su momento no apoyó una resolución que se debatió en el Pleno del Congreso y que iba en la dirección de potenciar el transporte de mercancías peligrosas utilizando RENFE, o sea, el modo de transporte ferroviario?

Entre las actividades del programa 511-B figuran la realización de estudios de carácter técnico y el seguimiento de la política de transportes en la Comunidad Económica Europea. Preguntamos, y con esto termino, señor Presidente: ¿Se ha tenido en cuenta, al presupuestar tal programa, la importancia del problema del transporte de mercancías peligrosas?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Camisón. Tiene la palabra la señora Secretaria General.

La señora **SECRETARIA GENERAL TECNICA** (Fernández Durán): Empiezo a contestarle en el orden en que usted ha ido formulando sus preguntas. En relación a la

primera pregunta, es decir, la parte de fondos que se dedica a financiar estudios a las Comunidades Autónomas y que aparece en el programa 511-B de la Secretaría General Técnica, programa que comparte con la Subsecretaría, diré que el origen de esta cooperación de estudios con las Comunidades Autónomas viene de que, cuando desaparece el Instituto de Estudios de Transportes en la Ley de Presupuestos de 1987, pasan a la Secretaría General Técnica del Ministerio todos los cometidos del Instituto de Estudios de Transportes desaparecido, uno de cuyos cometidos era cofinanciar estudios con las Comunidades Autónomas. Desde que pasan los cometidos y el presupuesto del Instituto a la Secretaría General Técnica, más o menos yo he seguido la misma filosofía del Instituto. Me puse en contacto con todas las Comunidades Autónomas y les sugerí que me enviaran los proyectos que ellos querían que nosotros les cofinanciásemos. Realmente yo ahora no se los cofinancio, sino que se los financio absolutamente, debido a que es mucho mejor porque la cofinanciación tiene muchos problemas administrativos.

Hemos financiado estudios a la Comunidad Autónoma balear —acabamos de financiarlo ahora—, a Extremadura, Asturias y Comunidad de Madrid y vamos a financiar un estudio al País Vasco. Generalmente son los estudios que las Comunidades Autónomas quieren, pasan por la Subdirección de Estudios de la Secretaría General Técnica y nos ponemos de acuerdo en cuanto a la magnitud del proyecto y a las especificaciones técnicas cuando nosotros pensamos que se puede mejorar el contenido del estudio. Esto es en relación con los estudios en las Comunidades Autónomas.

En cuanto al Gabinete de Mercancías Peligrosas, igualmente venía funcionando en el seno del Instituto de Estudios de Transportes. Al desaparecer dicho Instituto, el Gabinete se incorpora a la Secretaría General Técnica, con una doble dependencia, porque el Presidente del Gabinete es el Subsecretario del Departamento. Como tal no tiene ninguna consignación presupuestaria dentro de los presupuestos de la Secretaría General Técnica, de los dos programas que tengo yo, el 511-B y el de publicaciones. Lo que sí hacemos en la Secretaría General Técnica es financiar estudios y publicar todo lo que tiene que publicar Comisión de Mercancías Peligrosas. Un trabajo importantísimo de la Comisión, poco lucido pero que lleva muchísimo esfuerzo personal, es poner al día toda la normativa internacional referente al transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril, transporte aéreo y transporte marítimo. Funcionarios que trabajan en la Comisión, que ha sido ampliada en su dotación, ya que cuando vino tenía exclusivamente un nivel 28 y la hemos dotado con un nivel 26 y con dos niveles 24, tienen que asistir con mucha periodicidad a Ginebra a poner al día la legislación internacional, traducirla y publicarla. Hemos hecho unos manuales pequeños para que los conductores de los camiones los lleven con ellos.

Esto es lo que yo tengo recogido en Secretaría General Técnica y el apoyo que doy con el dinero de esta Secretaría General Técnica a esa Comisión, aparte de haberla do-

tado con personal que antes tenía en Vicesecretaría y en otras Subdirecciones.

En cuanto a la última pregunta sobre por qué no se apoyó la propuesta de que las mercancías peligrosas fuesen por ferrocarril, diré que el ferrocarril también atraviesa las grandes ciudades, señoría. Todas. No se puede afirmar que sea menos peligroso que vaya la mercancía considerada como peligrosa a través de las estaciones y de las grandes ciudades en ferrocarril que por carretera. Muchas veces hay más facilidades de circunvalar una población por carretera que por ferrocarril.

No sé si me había formulado alguna otra pregunta más, la última. Me parece que no la he apuntado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón ¿Quiere repetirla, por favor, lo más brevemente posible?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Era en relación con el programa 511-B, en el que figura la realización de estudios de carácter técnico y seguimiento de la política de transporte de la CEE, pero la señora Secretaria ha contestado ya al explicar el trabajo que viene haciendo el Gabinete.

Agradezco la información que ha dado.

La señora **SECRETARIA GENERAL TECNICA**: Me ha hecho una pregunta en relación con la resolución del Parlamento Europeo sobre mercancías peligrosas. Usted sabe que el Consejo de Ministros de Transportes sólo discute y decide a propuesta de la Comisión. No hay nada encima de la mesa del Consejo, ni propuesto por la Comisión, sobre transportes de mercancías peligrosas. De entre todas las propuestas que actualmente ha realizado la Comisión y que se vienen estudiando en el Grupo de Transporte «ad hoc» que hay en el Consejo, que es el Grupo de Transportes del Consejo que se reúne para tratar el transporte marítimo, aéreo o terrestre, no hay ninguna sobre transporte de mercancías peligrosas. Nosotros, sin propuesta de la Comisión, no podemos actuar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Secretaria General Técnica.

No habiendo más preguntas a formular, le agradezco muy sinceramente su comparencia en esta Comisión.

— DIRECTOR GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS

El señor **PRESIDENTE**: A continuación comparece el señor Director General de Correos y Telégrafos.

Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, para efectuar preguntas al señor Director General de Correos, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Agradecemos la presencia del Director General en esta comparencia y pasamos directamente a exponer las preguntas.

Nosotros creemos que ya son, Director General, legión

los españoles que por experiencia personal perniciosa están convencidos del caos actual de Correos, y una prueba más de ello es la trayectoria errática del fantasmal plan estratégico de Correos. Lo llamo así porque hace aproximadamente un año el Director General de Correos prometió en esta misma Comisión que en diciembre de 1987 estaría elaborado el plan y no se cumplió y el pleno de esta Cámara aprobó el 16 de febrero pasado una moción que publicó el «Boletín» el 20 de febrero, dando un plazo de dos meses para que el Ministro de Transportes compareciera con el plan. El mismo día que cumplió el plazo, el Ministro, efectivamente, compareció, pero sin el plan. Luego ante tal cúmulo de ineficacia preguntamos: ¿es posible, a estas alturas, conocer ya la incidencia del Plan Estratégico de Correos en los Presupuestos General del Estado del año 1989?

Paso al siguiente punto. En el proceso actual de invasión de las actividades clásicas de correos, que están siendo asumidas por la competencia privada y echando a la pública por ineficaz, en un, aunque atípico, auténtico proceso de privatización, uno de los muchos que ha traído a este país el Gobierno socialista, nos gustaría conocer a cuánto asciende la disminución de ingresos por este concepto para la Administración postal. En algún momento se ha evaluado esta cifra en unos 10.000 millones de pesetas. ¿Cómo evoluciona? ¿Va a más? ¿Cuántas empresas privadas se han introducido en el sector? ¿Cuanto personal tiene?

El Director de Correos anunció en esta Comisión, el 22 de octubre del año pasado, que se estaba ultimando un estudio de mercado para dimensionar el tamaño del sector privado en materia de «courriers». ¿Podría explicitarnos con detalle el resultado de ese estudio? También en esa fecha, 22 de octubre de 1987, el Director General de Correos anunció a esta Comisión que estaba acabando el inventario de todos los bienes que tiene el Museo Postal y Telegráfico. ¿Podría resumirnos ese inventario?

Se ha dicho que el pasado verano la Dirección General de Correos ha enviado unas 1.200 cartas de despido a contratados administrativos que llevaban desempeñando funciones de oficiales, clasificación y reparto, así como ayudantes postales, que venían trabajando en la Dirección General entre siete y doce años. ¿Sobaban? ¿Cómo se ha sustituido su función? ¿Qué reflejo ha tenido la medida en los presupuestos que estamos analizando?

Es ingente, pasando a otro tema, el número de sacas paralizadas en las oficinas postales, y todo el mundo lo sabe. El fenómeno es deplorable, pero mucho más lo es la existencia de casos de sacas de correo desaparecidas. Por ejemplo, estoy seguro de que el Director General recuerda las que desaparecieron en las oficinas postales de Plasencia durante la última campaña electoral (curiosamente el contenido era documentación electoral de Coalición Popular) y apreciaron en el fondo del embalse con unas grandes piedras amarradas para que no emergieran. ¿Se prevé en los Presupuestos de 1989 alguna medida para arreglar tan anárquico desbarajuste cuando en el caso que cito se trata además de una actuación extraña?

Volviendo a las sacas paralizadas, se dijo que este ve-

rano comenzaba con 16 millones de cartas retenidas en Chamartín. Comisiones Obreras lo cifró en 10 millones y UGT en 12 millones, sin embargo, la Secretaría General de Comunicaciones ha cifrado esa cantidad en millón y medio. Preguntamos: ¿dónde está la verdad? ¿Es cierto que desde Correos se aconseja a los españoles no escribir cartas los jueves para evitar la acumulación de los fines de semana?

El deterioro periférico de correos también es patente. Cito esto por conocer de cerca el caso: en los servicios de Cáceres existe un ordenador que lleva dos años sin empezar a funcionar. ¿Se ha previsto algo en los presupuestos para corregir situaciones como la descrita? Si este caos no se remediara en los presupuestos de 1989, ¿no cree que sería oportuno tomar alguna medida más contundente para arreglarlo?

Según FEDECA, Correos actúa ilegalmente en asuntos de personal porque aún no se ha constituido el Cuerpo Superior Postal y de Gestión, vulnerándose con ello las leyes y, además, califica de estafa pública el hecho de que se convoquen cincuenta plazas para ingreso en aquel cuerpo que aún no está constituido. Ante el hecho preguntamos: ¿qué hay de cierto en tan grave acusación? ¿Han previsto en los presupuestos de 1989 consignación para esas cincuenta plazas?

Las aportaciones estatales para Correos y Telégrafos en los Presupuestos superan los 4.083 millones, lo que significa un importante aumento respecto al año anterior. Ante ello, preguntamos: ¿cuál es la estrategia de ese gasto para que sea concluyente en una lucha eficiente contra el deterioro actual?

La composición o estructura del total de crédito del servicio 11, en el programa 521-A se configura con unos porcentajes en los que el personal ocupa casi el 80 por ciento, concretamente el 79,51 por ciento, los gastos financieros y transferencias corrientes, el 16,94 por ciento, quedando para inversiones, en un presupuesto total de más de 114.000 millones, solamente el 3,57 por ciento. Se observa, por tanto, una configuración con una enorme cabeza de personal. Ante esto preguntamos: ¿con esa estructura presupuestaria confía en que el Plan Estratégico de Correos llegue a buen puerto?

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminado, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Terminó ya, señor Presidente.

El Programa 521-A asegura que su finalidad es lanzar un nuevo plan de medidas que permitan alcanzar a corto plazo unos niveles europeos de calidad y fija como objetivos para ello, en el año 1989, entregar dentro del plazo de 48 horas, o sea, en lo que denomina D+2, el 65 por ciento de la correspondencia de primera categoría y, en lo que denomina D+3, el 80 por ciento en segunda categoría. Por otra parte, nos ofrece el hecho consumado y contrastado, según dice en su memoria, de que el salto de 1987 a 1988 ha sido, en primera categoría, pasar del 34 al 60 por ciento y, en segunda categoría, del 45 al 70 por ciento, cir-

cunstancia que pensamos que hoy en día no se cree nadie en este país. Pregunto y termino: ¿le extrañaría que al pueblo español le suene a sarcasmo aquella meta próxima de calidad a nivel europeo? ¿Usted se cree esos espectaculares saltos de eficacia de 1987 a 1988? Si no, ¿por qué esa economía de la verdad en los presupuestos de 1989?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS** (Serrano Martínez): Ha efectuado S. S. multitud de preguntas y trataré por todos los medios de contestar brevemente a todas ellas.

Ha mencionado el caos de correos y yo diría que es la crisis de Correos, la misma por la que atraviesan o han atravesado la inmensa mayoría de los países como consecuencia de la transformación de la correspondencia. Se produjo un gran aumento del volumen de la correspondencia a partir del año 1986 y se transformó de correspondencia epistolar, que bajó considerablemente, en correspondencia comercial, es decir, empresas de venta por correo, «mailing», publicidad: una serie de empresas dedicadas precisamente a este tema de la correspondencia.

Ha calificado de funesto o fatal el PEC y ha preguntado si se había terminado o no el PEC. Evidentemente, se ha terminado; este año se han adoptado las medidas urgentes de descongestionar los centros de clasificación postal y solucionar determinados puntos conflictivos de clasificación de esa correspondencia, que yo no dudo en aclarar que en los meses de junio o julio era de 16 millones de cartas y tarjetas postales e impresos, es decir, todo tipo de correspondencia, no exclusivamente cartas o tarjetas postales. Naturalmente, como consecuencia de esto, se adopta el Plan de Medidas Urgentes.

Perdóneme que no siga contestando por el orden de sus preguntas. ¿Qué resultados han dado esas medidas urgentes? Tengo aquí los índices de calidad y de regularidad desde 1981 a 1988, en los meses que llevamos. Los índices de regularidad de la correspondencia en el año 1981 estaban en el 93 por ciento; sucesivamente en 1983, en el 88 por ciento; en 1984, el 87 por ciento; en 1985, el 86, y en marzo de 1988 tenía un índice de regularidad, es decir, la entrega en el D+3, del 90 por ciento de todos los objetos en general. En julio de 1987, el 76. Vuelve nuevamente, a partir de la toma de medidas urgentes, en el año 1988, en julio, al 73 por ciento y en octubre de 1988 al 92,5 por ciento. Esto quiere decir que prácticamente estamos alcanzando en estos momentos el índice de regularidad del año 1981. Tengo documentación que le puedo suministrar cuando lo desee.

La correspondencia en el D+2 ha pasado, desde el 80 por ciento en 1981, de todos los objetos, al 77,4 por ciento en el mes de octubre de 1988.

Sin embargo, hay un hecho curioso, y es que en el porcentaje de correspondencia que se entrega del D+2 al D+3, aunque se estén aunando todos los esfuerzos, siem-

pre hay de un 12 a un 14 por ciento de diferencia, lo cual indica que los sistemas de comunicación intraprovincial hay que mejorarlos ostensiblemente, a efectos de que tengan mejor comunicación con su capital de provincia y también con las provincias limítrofes.

En cuanto al tema del PEC, tengo aquí todas las medidas que se van a tomar en un plan cuatrienal. Primero, estas medidas urgentes y, luego, un programa de redes de comunicaciones, allá donde el servicio de RENFE ha suprimido el transporte o no llega a los horarios que son óptimos a efectos de que la correspondencia se pueda distribuir al día siguiente.

Vamos a tener un programa exprés, con objeto, como decía S. S., de luchar contra las empresas paralelas del correo. Queremos que este sistema exprés pueda recoger la correspondencia de los usuarios y entregarla dentro de las poblaciones de forma puntual.

Hay otro problema, que es el acceso de los usuarios. Hay un programa para ampliar los buzones urgentes con objeto de tener un número mayor de recogidas, implantar una red exprés y adecuar los buzones ordinarios de forma que se aumenten ostensiblemente los puntos donde se pueda depositar esa correspondencia.

Hay también un programa para adecuar esta red de oficinas, ya que aproximadamente hay 222 en un estado auténticamente deplorable y 240 en mal estado.

Otro programa es el de admisión masiva de correspondencia, con objeto de hacer determinadas bonificaciones para que el propio usuario del correo trate por todos los medios de hacer las distribuciones de acuerdo con los códigos que se establezcan.

Y hay un plan de automatización. Nosotros tenemos un 8 por ciento de automatización y la inmensa mayoría de los países de nuestro entorno está entre el 40 y el 60 por ciento. Es decir, tenemos el proyecto de mecanizar una serie de cabeceras, de mejorar los actuales centros de clasificación, de automatizar esas cabeceras, de modificar u optimizar el código postal, de aumentar el número de correspondencia normalizada a efectos de darle un tratamiento informático y, por último, también un sistema de reparto: tratar por todos los medios de optimizar este sistema de reparto con un programa de apartados. En España no está muy extendido el sistema de apartados y se trata, naturalmente, por todos los medios de elevar el número de usuarios que empleen apartados. Queremos implantar también un programa de reparto masivo en las capitales y un programa de repartos especiales y, en aquellas urbanizaciones para las que se necesita un cartero para repartir durante bastantes horas la correspondencia, tratar de poner casilleros en las entradas de esas urbanizaciones para que los usuarios puedan recoger su correspondencia.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS**: Es que las preguntas son muy amplias.

El señor **PRESIDENTE**: Claro, pero es que hay que armonizarlo todo. Lo que ocurre es que el tiempo es muy escaso. Le agradeceré que, por favor, conteste lo más resumidamente posible.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS**: Retención de sacas. Evidentemente ha existido retención de sacas también en el mes de junio. Es una acumulación, indiscutiblemente, y hubo también conflictos laborales. Sobre la desaparición de estas sacas, señoría, yo asumo todas las herencias, pero tengo que decirle que tomé posesión de mi cargo el día 23 de mayo de este año.

En cuanto a la ilegalidad que pone de manifiesto FE-DECA, evidentemente ello no es así. Todas esas oposiciones, su anuncio, han pasado por la Comisión de Personal, están conformes con la ley e indiscutiblemente tampoco estoy de acuerdo con que esto sea ilegal.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario del Centro Democrático y Social tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Gracias al Director General por su comparecencia.

Ya en otra ocasión tuvimos la oportunidad de discutir nuestros diferentes puntos de vista sobre la situación de Correos y, por tanto, ahora cumple sujetarse exclusivamente a preguntas de tipo presupuestario.

De aquella comparecencia se derivaban cuatro cuestiones básicas, a nuestro juicio; por ello voy a hacerle preguntas relacionadas con el presupuesto en el sentido siguiente.

Había una primera discusión sobre si el correo iba a ser estatal o caminaba hacia una privatización de sus mayores servicios. Usted ha citado el caso del Postal Exprés y en los cuadros que se nos ofrecen en los presupuestos vemos que Postal Exprés sufre una alta evolución en cuanto al servicio que se piensa prestar con él. Es indudable que este servicio está siendo utilizado también por las compañías privadas de una forma, a nuestro juicio, fraudulenta. De ahí que nuestra pregunta sea, ya que se va a hacer un esfuerzo para aumentar la prestación del servicio de correos con el servicio Postal Exprés, si se piensa adoptar alguna medida para evitar que se utilice fraudulentamente por estas empresas privadas, de tal forma que la competitividad de la que usted hablaba se gane por Correos en cuanto a la prestación del servicio público.

En segundo lugar, y dentro de este tema de correo estatal-correo privado, está la venta de sellos, a la que se aludió en aquella comparecencia, que parece que disminuye en los presupuestos de ingresos de la Dirección General que usted dirige. ¿Eso significa que va a continuar la venta de sellos explotada por Tabacalera o, por el contrario, se va a introducir alguna medida correctora para acabar con ese monopolio que hace que disminuyan tanto los ingresos en Correos?

Como segundo bloque de preguntas están las cuestiones relativas a infraestructuras. De cara también a las in-

versiones que están previstas para el próximo ejercicio, sería conveniente que el Director General nos aclarara si van a utilizarse los servicios de RENFE o los de carretera, ya que en la memoria se habla de transporte por medios propios o contratados, pero no se aclara esta cuestión. Si se va a utilizar RENFE, si ésta va a tener una nueva relación contractual con Correos, porque eso tiene una influencia decisiva en los horarios y en los servicios, así como también en la ubicación de los centros de clasificación, porque si se utiliza RENFE van a tener que estar próximos a las estaciones de ferrocarril. Si, por el contrario, se fuera a utilizar con mayor asiduidad la carretera, tendríamos que preguntar si los presupuestos prevén un parque automovilístico propio y funcionarios propios, si se va a continuar con contratas, que son bastante ineficaces y que actúan con irregularidad, y qué esfuerzo se va a hacer en los presupuestos si se ha tenido en cuenta la relación que debe haber entre los centros de clasificación y los de reparto.

El tercer bloque de preguntas es el relativo al personal, que es una de las claves de la eficacia del servicio. El 70 por ciento de las funciones de tráfico postal la está haciendo personal contratado.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Acabo enseguida, señor Presidente.

¿Se acaba con este presupuesto con los contratos mensuales o trimestrales?

Finalmente, en cuanto a medios, ¿qué inversiones, cuantificadas, se van a emplear para mejorar y ampliar el parque oficial actualmente existente en Correos? ¿Se va a invertir para una mejora de las condiciones de higiene y confort de los antiguos y nuevos centros, así como en su funcionalidad?

Sobre esa situación, real hoy, de automatización del 8 por ciento, ¿qué cifra puede alcanzarse de automatización con este presupuesto, sabiendo que el objetivo final del 60 por ciento de los países europeos está lejano al año que viene?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General de Correos.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS**: Creo que en mi comparecencia anterior aclaré el tema de estatal o privatización. Evidentemente, yo no soy el que fija la política de si ha de ser estatal o privado, pero mi idea es muy clara: tiene que ser eminentemente estatal por muchísimas razones. Primera de ellas, y principal, como seguridad al ciudadano que vive en determinados núcleos rurales alejados, a los que sería muy difícil asegurarles la llegada de su correspondencia, cuando, naturalmente, tiene derecho como cualquier ciudadano que vive en una gran ciudad.

Sobre el adoptar medidas para que no se utilice por empresas privadas el correo tengo que decir que a veces se

habla de mensajeros y llama la atención que durante toda la mañana el «hall» del Palacio de Comunicaciones esté lleno de mensajeros. La mensajería está ejerciendo una función que siempre ha existido: la del ordenanza y del propio al que mandan retirar determinada correspondencia de su domicilio para entregarla a los servicios de correos, o bien llevarla puntualmente a otro domicilio. Naturalmente, no considera monopolio la correspondencia llevada por un propio de domicilio a domicilio dentro de la población.

El tema de la Tabacalera es un asunto, lógicamente, reivindicado constantemente por los funcionarios. Somos, como también lo indiqué, el único país del mundo en que correos no tiene la administración del sello. Este es un tema que debe denunciarse con dos años de antelación y esa es la idea que impera dentro de la Dirección General.

Evidentemente, ha habido disminución de venta de sellos, pero también hay que hacer constar que ha habido un aumento considerable de franqueo pagado.

Sobre el empleo de RENFE también había dicho en mi comparecencia anterior que la inmensa mayoría de infraestructura de Correos está en las estaciones. Indiscutiblemente el Estado también está haciendo un gran esfuerzo a efectos de mejorar los sistemas de comunicación a través del ferrocarril. Por lo tanto, Correos debe emplear el ferrocarril allá donde dé el servicio adecuado para que la correspondencia se reparta al día siguiente de haber sido depositada.

Quiero decir que cuando un tren llega aproximadamente a las nueve y media o a las diez de la mañana, lamentablemente, por los sistemas de transporte matinal, esa correspondencia se queda para el día siguiente. Naturalmente, habrá que implementar sistemas de comunicación a efectos de que esta correspondencia llegue de madrugada y se distribuya en el propio día de su llegada al punto de destino.

Sistemas de contratación. Evidentemente, tendremos que ir alternando los sistemas de contratación con los propios, pero, como S. S. dice, los sistemas propios resultan mucho más beneficiosos en algunos casos. Vamos a ir, en principio, a una dualidad de sistemas.

El 70 por ciento de personal que usted dice que es contratado, no lo es. Quiero significar que hay un aumento considerable en personal laboral como consecuencia de que vamos a tratar por todos los medios de mantener un índice de calidad de servicio y, naturalmente todos ellos son personal de reparto, personal eventual.

En el tema de contratos se ha mencionado al personal administrativo contratado y al interino cuyos contratos se transformaron en eventuales. El contrato eventual, naturalmente, no resulta muy beneficioso para Correos, puesto que esas contrataciones de 15, 20 ó 30 días no dan siquiera tiempo a conocer lo más mínimo de su distribución y, por lo tanto, deben convertirse en contratos de seis meses prorrogables a tres años.

En cuanto a las inversiones, podría manifestar que las que están dedicadas a la mecanización pueden aumentar durante el ejercicio de 1989 un 20 por ciento aproximadamente.

Hay que solucionar, en principio, ciertos puntos conflictivos como son buzones depósito, adquisición de motocicletas, adquisición de furgonetas, construcción de centros de cartería y locales en aeropuertos, tratando por todos los medios de optimizar la recepción y distribución de la correspondencia.

Se trata de implantar un nuevo tráfico provincial —detalle al que me refería antes— entre la correspondencia entregada en el D+2 y en el D+3 y buscar por todos los medios el implementar sistemas de comunicación intra-provincial, ya que un 33 por ciento de la correspondencia que se genera en la propia provincia es para la capital.

Se va a adoptar una serie de medidas, tanto en nueva inversión como en reposición, que darán lugar a que tratemos de introducir la lectura óptica de caracteres —OCR— y por medio también de indexadores de lectura de rayas. (El señor **Martínez-Campillo** pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Campillo, si es para una precisión muy puntual, tiene la palabra.

El señor **MARTÍNEZ-CAMPILLO GARCÍA**: Muy puntuales, señor Presidente. Al mencionar la utilización del servicio Postal Exprés por parte de servicios privados me refería a introducir algún tipo de medidas que posibilite que ellos no lo puedan utilizar de forma fraudulenta, porque gran parte del servicio lo está cubriendo Correos, pero el beneficio económico lo están teniendo ellos.

He entendido por sus declaraciones que la política que va a seguir su Dirección General opta por el servicio de RENFE preferentemente y no por el de carreteras.

Finalmente, en cuanto al 70 por ciento de personal del que hablábamos, me refería al que realiza este tráfico. Usted ha afirmado que se busca una seguridad, una estabilidad en el empleo que se traducirá en contratos de seis meses prorrogables a tres años.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Por el Grupo Mixto? (Pausa.) No hay nadie presente. Por la Democracia Cristiana, tiene la palabra el señor Casals.

El señor **CASALS THOMAS**: Señor Presidente, con la brevedad que usted me pide trataré de intervenir, aunque antes no lo haya hecho.

Señor Director General, gracias por su comparecencia.

Pienso que en el debate que se sostiene entre esta Cámara y las autoridades del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y concretamente el servicio de Correos, ya está casi todo dicho.

Aquí se ha hecho referencia hoy a un asunto en el que me gustaría insistir, que es la importancia que tiene el concepto de «personal» en su conjunto: 95.000 millones de pesetas sobre un presupuesto total del Programa 521-A de 128.000 millones de pesetas. Es realmente un capítulo muy importante y expresivo de la importancia que tiene el factor humano en el cumplimiento del servicio de Correos.

Como a nadie le he escuchado responderlo, porque nadie lo ha preguntado de una manera directa, me gustaría

saber realmente cuál es el criterio de la Dirección General respecto al tratamiento de ese colectivo humano, porque en la vida de las empresas existe una cosa que se llama «estilo de dirección», que comprende, además, cosas tan importantes como la búsqueda de las motivaciones intrínsecas y extrínsecas que tiene el personal.

Pienso —a lo mejor estoy equivocado— que todo lo que ustedes están haciendo respecto a mejoras de automatización, nuevos recursos, nuevas instalaciones, nuevas técnicas, incluso de reparto, etcétera, tendrá unos efectos, pero si ustedes no arreglan el espíritu de ese personal, me parece que todo será tiempo perdido o, al menos, no se conseguirán los objetivos.

Como pertenezco al pequeño tanto por ciento al que no cubre la regularidad en el servicio, probablemente porque vivo en un pequeño municipio rural donde la correspondencia me llega con diez días de retraso —ya he perdido casi la capacidad de reclamar; ya soy un marginado del servicio de Correos—, desde él observo el desánimo que existe en el personal, la apatía con que se realiza el trabajo, hasta el punto de que si yo no voy a buscar la correspondencia tampoco me la traen.

Me gustaría escuchar su criterio, señor Director General, sobre un tema referido a este servicio que usted maneja por la importancia y el volumen de los recursos que utiliza, volumen en cuanto a cantidad de personas y de dinero, para saber qué hay del tratamiento de ese colectivo, qué dirección se pretende implantar para que de una manera decisiva correos recobre el prestigio y la credibilidad que había tenido anteriormente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS**: Evidentemente, uno de los puntos más importantes por resolver, aparte de dar un servicio de calidad, es ese estado de ánimo de los funcionarios, que últimamente, a pesar de ser un colectivo auténticamente admirable, y ha dado muestras de ello, se había transformado en apatía, desilusión y desconfianza. Hay que tratar por todos los medios de devolver a ese colectivo esa confianza y ese interés para que se sientan nuevamente orgullosos de pertenecer al Cuerpo de Correos. Es decir, para mí existían dos motivaciones principales: la vuelta de la confianza del ciudadano al servicio de Correos y la motivación de este personal.

Evidentemente, es algo tremendamente complejo. Existen escalas de funcionarios del Cuerpo Superior, del cuerpo Técnico, del Cuerpo de Gestión, del Cuerpo Ejecutivo, del Cuerpo Auxiliar y del Cuerpo de Carteros, con promociones internas que están constantemente recurridas y no se llevan a cabo las integraciones, las aspiraciones de ascenso son mínimas y, naturalmente, hay que regular y hay que tratar de optimizar todo esto, a efecto de que esta corporación vuelva a tener fe e interés en sí misma.

Ha venido a complicar más la situación, si cabe, un catálogo de puestos de trabajo en donde no existe una relación de puestos de trabajo, de tal manera que las gratifi-

caciones, en algunos casos, iban más en relación a la persona que en relación al puesto de trabajo. Naturalmente, también hay que ponerse manos a la obra para hacer cuanto antes un catálogo de puestos de trabajo racional. Esperamos que, entre la buena marcha del servicio, la comunicación constante —porque en una red tan enorme hay falta de información—, la integración en los cuerpos y el catálogo de puestos de trabajo, vuelvan a tener esa fe y ese interés por el servicio. **(El señor Casals Thomas pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Quiere bisar, señor Casals?

El señor **CASALS THOMAS**: No, señor Presidente. Solamente le pido un segundo para dar las gracias al señor Director General por su contestación, y rogarle que, si fuera posible, fijara un plazo para desarrollar todo el trabajo de este importante capítulo que él y yo hemos coincidido en crear, que es realmente vital.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS**: Durante el ejercicio del próximo año 1989.

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

Por la Agrupación parlamentaria Liberal, tiene la palabra el señor Bravo de Laguna.

El señor **BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ**: Gracias, señor Director General, por su comparecencia ante la Comisión.

En primer lugar, quiero preguntar al señor Director General si se ha abandonado por parte del Ministerio un proyecto, que teníamos entendido que estaba bastante avanzado, de cambio en la personalidad jurídica de la Dirección General de Correos, para dotarle de otro esquema de funcionamiento legal, dada la importancia que tiene esta Dirección General dentro del Ministerio. Ya se ha aludido al número de personas que trabajan en la Dirección General y a la importante cuantía de dinero que maneja esta dirección General —el presupuesto de Correos es superior al de los ministerios de Asuntos Exteriores y Cultura juntos—, de manera que, cuando en la Administración pública han proliferado tantas secretarías de Estado, tantos altos cargos y tantos nuevos ministerios sin aparente justificación, nos parece que esta Dirección General necesitaría, en todo caso, una reordenación en cuanto a la personalidad jurídica de este importante servicio.

La segunda pregunta es relativa a que los males o defectos que se achacan al funcionamiento de Correos suelen tener, casi siempre, una respuesta justificadora en el incremento de volumen de trabajo, de envíos, de cartas, etcétera. Sin embargo, al analizar el programa 521-A y los indicadores que acompañan al Presupuesto, en la página 215 del tomo rojo que nos ha sido facilitado veo, por ejemplo que la evolución del número de envíos/año de cartas y tarjetas es: 2.948 en 1987, 2.987 en 1988 y 3.026 en 1989; incrementos porcentuales del orden del 2 por ciento, aproximadamente, si mis cálculos no son equivocados.

Lo mismo podríamos decir respecto a impresos y periódicos, aunque ahí el incremento está entre un 6 y un 10 por ciento en cuanto a envíos. Podríamos seguir analizando los certificados, giros, etcétera, y veríamos que se mantienen en unas cifras muy iguales. Por tanto, en ese sentido, le pregunto al Director General de Correos si se ha producido un estancamiento en el trabajo propio de la Dirección General o ha sido un reflejo de la desviación hacia empresas privadas de correos, como consecuencia de determinados defectos de funcionamiento del servicio público.

La tercera pregunta está relacionada con el tema de los ingresos. Para el ejercicio de 1989 hay previstos, aproximadamente, 89.000 millones de pesetas de ingresos por la tasa de los distintos servicios propios de Correos, y en el año 1988 hay 81.000 millones. ¿Nos podría decir el Director General cómo va la evolución de los ingresos en lo que va transcurrido de este año? Es decir, ¿se van a cumplir las previsiones presupuestarias de ingresos en este servicio o, por el contrario, va a producirse algún desfase en relación con aquella cifra y eso es lo que puede señalar, a su vez, la idoneidad o no de los 89.000 millones previstos para el año próximo?

La última pregunta es si considera el Director General que cada vez se está produciendo una mayor diferencia entre lo que son ingresos propios del servicio de Correos, a través de la tasa correspondiente, que, como digo, para el año próximo están fijados en 89.000 millones de pesetas, y el costo del servicio, que es de 128.000 millones, como ya se ha señalado antes, con lo cual la diferencia entre ingresos y costo está en el orden de los 40.000 millones de pesetas, superior, evidentemente, a las diferencias que existían en años anteriores, toda vez que el gasto para el año próximo aumenta un 17 por ciento, mientras que en los ingresos se prevé un incremento del 10 por ciento. Nos preocupa, desde el punto de vista de la autofinanciación del propio servicio, si ésta es una tendencia creciente, y querríamos conocer cuál es la explicación que el Director General nos puede ofrecer.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Director General tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS**: Me preguntaba S. S. si defectos de funcionamiento son equivalentes a incremento de evolución de la correspondencia. Evidentemente, no. He dicho que el tipo de correspondencia había cambiado. Hoy está aumentando considerablemente el volumen de correspondencia de revistas, periódicos y publicidad directa, con volúmenes extraordinariamente altos y, además, con determinadas bonificaciones o subvenciones. No es lo mismo que un cartero reparta 600 cartas o que llene su cartera con 40 revistas con franqueo de una peseta cada una. Evidentemente, ha disminuido considerablemente el número de lo que es correspondencia epistolar y ordinaria y ha aumentado extraordinariamente otro tipo de correspondencia. Los crecimientos no han sido espectaculares, ya que se estiman, aproximadamente, en un 6 y un 10 por

ciento. La evolución de los ingresos para el año 1988 estará, aproximadamente, en 81.410 millones de pesetas y las bonificaciones por franquicia —también debemos contar con ellas— serán de 15.700 millones de pesetas, aproximadamente. Las previsiones para el ejercicio de 1989 son: 89.306 millones, más 15.800 millones de pesetas de franquicias, que dan un total de 104.000 ó 105.000 millones de pesetas. Los gastos de Correos, ceñidos exclusivamente a los conceptos presupuestarios, para 1989 son de 114.000 millones, que, sumados a los de la Secretaría General, es la cantidad que S. S. mencionaba, puesto que toda la infraestructura de comunicaciones también depende de la Secretaría General de Comunicaciones.

Estimo que va a haber un crecimiento y que el déficit podrá ser, aproximadamente, de unos 20.000 millones de pesetas.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Bravo de Laguna tiene la palabra.

El señor **BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ**: Quiero pedir al señor Director General dos cosas que no ha contestado. La primera, sobre el cambio de personalidad jurídica, el nuevo Estatuto de la Dirección General y, en segundo lugar, la evolución de los ingresos de este ejercicio de 1988. ¿Cómo están en este momento los ingresos por tasas?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS**: En estos momentos, en el ejercicio de 1988, de acuerdo con el conocimiento que ya tenemos de los meses transcurridos, por venta de sellos, 31.972 millones, que supone una disminución, efectivamente, del 5 por ciento; en máquinas de franquear hay un aumento del 7 por ciento, son 19.515 millones; otros franqueos y servicios postales, 7.823 millones, y así sucesivamente, entre telex, otros servicios, servicios de giro y saldos de contraprestaciones de los servicios que se prestan a la Caja Postal, 81.410 millones de ingresos, sin contar, lógicamente, subvenciones y franquicias.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Bravo de Laguna tiene la palabra.

El señor **BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ**: Perdón, señor Director General, no le he preguntado cuánto es el presupuesto de final de año, que son los 81.400 millones, sino cómo están en este momento los ingresos efectivos, porque una cosa es la previsión del ingreso...

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS**: No se lo puedo dar. No lo tengo aquí.

El señor **BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ**: ¿Y el cambio de personalidad del Estatuto Jurídico?

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS**: En cuanto a los ingresos, se los puedo dar por escrito.

En lo relativo al cambio del marco jurídico, se había discutido antes de mi llegada a la Dirección General sobre este cambio en Correos y en la Caja Postal. En principio, ha quedado paralizado para un posterior estudio el nuevo marco del ente o del organismo autónomo. Indiscutiblemente, en el momento en que se tenga conocimiento de ello, se dirá. Yo me he dedicado plena y absolutamente al día a día del correo, a mejorar por todos los medios los sistemas de calidad de este correo y, de momento, del cambio de marco jurídico no hay nada.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General de Correos y Telégrafos por su comparecencia en esta Comisión de Presupuestos.

— DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

El señor **PRESIDENTE**: Seguidamente el señor Director General de la Marina Mercante, comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular.

Por dicho grupo parlamentario, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Quiero agradecer al señor Director General de la Marina Mercante su presencia en esta Comisión.

Debo empezar un debate que tuvimos en la Comisión de Industria en relación al segundo registro de buques, donde, aparte de que se debatió la posibilidad de que hubiera habido discrepancias entre algunos Ministerios sobre la posibilidad de establecerlo o no, se contrastó que el Ministro de Transportes era absolutamente contrario a esta posibilidad. Continuando con aquello, y dada la situación penosa actual, la falta de competitividad de la flota española en el mercado mundial de fletes, sinceramente, señor Director General, ¿cree que la solución ha de venir exclusivamente vía subvención a las empresas relacionadas con la navegación? ¿Cómo interpreta el Director General la variedad de políticas internacionales y que cada país lo resuelve de distinta manera? Hablamos de situación penosa, porque así lo reconoce la Memoria que describe el programa 514-B.

Hace un año, en las comparecencias de Presupuestos del año anterior, el Director General decía en esta Comisión que, respecto a los planes de viabilidad previstos en el programa 514-B, la respuesta a la carta de junio a los navieros ofreciendo un apoyo más preciso del plan de flota, había sido satisfactoria —un sesenta y tantos por ciento sobre 180 navieras—, por lo que, contando con 7.000 millones de pesetas para aquellas ayudas, se esperaba situar a esas navieras —unas 96— en condiciones de ser competitivas de cara a ese horizonte de 1992, en que se va a producir una liberalización de los tráficos internacionales, quedando reservado a los buques de construc-

ción nacional y de bandera española el tráfico de cabotaje.

Al año de aquella aseveración, preguntamos: ¿podría explicitarnos la situación actual de la distribución de aquellos 7.000 millones y los frutos conseguidos? ¿Ha mejorado algo la situación financiera de las empresas españolas, como vaticinaba entonces el Director General?

El programa 514-D, presentó como grave problema la circunstancia de que 376 buques lo que representa —y es importante— un 63 por ciento de las unidades de la flota española que se dedica al comercio marítimo, tenían edad superior a los diez años. Preguntamos, por tales unidades construidas antes del año 1978, ¿qué programación de apoyo al transporte marítimo ha formalizado el Gobierno en cuanto a fechas, en base a incorporar sistemas propulsores que irán, evidentemente, a una economía de combustible?

En relación con el programa 514-A, y habida cuenta de la complejidad del tráfico marítimo portuario creciente, ¿cómo se propone organizar las funciones en el futuro de la figura del Capitán de puerto?

Respecto al programa 514-A y en relación al control de la contaminación de aguas marítimas ante situaciones de emergencia o catastróficas, se fijan, para 1989, 70 millones de pesetas para adquisición de equipos, cuando en 1988, la programación era de 180 millones. ¿A qué se debe la reducción? ¿No se invirtió lo previsto en este ejercicio? ¿Le preocupa que se repitan situaciones execrables, como la del «Casón»?

En el programa 514-D, se han previsto, para 1989, 300 millones para equipamiento de remolcadores, cuando el año pasado se presupuestaron 420. ¿Por qué esa reducción? ¿Preocupa menos que el pasado año la seguridad del tráfico marítimo, la vigilancia costera y la contaminación marina?

Entre los indicadores de seguimiento del programa 514-D, se han consignado 917 millones para ayudas al tráfico marítimo, en 1988, 4.045; nada para primas al desguace, en 1988, 2.000 millones, y nada para ayudas a mejoras tecnológicas, en 1988, 1.000 millones. Queríamos la confirmación de que se trata sencillamente de pasar del sistema de primas al desguace al de planes de viabilidad. Lo decimos porque entre los objetivos para 1989, del programa 514-D, se ha incluido una partida de 6.000 millones para planes de viabilidad y, a la vez, se explicita que en 1988 no se consignó nada.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, por favor señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Terminó, señor Presidente.

¿Hay una continuidad dentro del plan de flota, en relación con pasar de las primas por desguace a las subvenciones, a los planes de viabilidad?

Finalmente, señor Presidente, en relación con el proyecto agregado, en el superproyecto 9.003, dedicado a la adquisición de embarcaciones ligeras para la lucha contra la contaminación, se ha presupuestado —como dijimos— tan sólo 70 millones de pesetas, ¿no considera ridícula

esta consignación a la vista de los grandes problemas que hay con la contaminación?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General de la Marina Mercante.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE** (Madiedo Acosta): Señoría, lo que usted me pide, no es un análisis del presupuesto, sino que elabore un programa completo sobre la política marítima a nivel comunitario y nacional. Es, verdaderamente, imposible lo que me solicita. Sin embargo, trataré de resumírselo brevemente.

En cuanto a segundos registros, hay algunos países, como Noruega y Dinamarca, que han puesto en marcha esos segundos registros. Lo han hecho tratando de resolver unos problemas graves que tenían planteados en cuanto a sus desventajas frente a otros pabellones. En el seno de la Comunidad Económica Europea está debatiéndose actualmente toda esta política, y estamos pendientes de que la Comisión elabore un documento con objeto de unificar los criterios y de saber cuáles van a ser las directrices en cuanto a la creación de segundos registros. Puedo anticiparles que las últimas tendencias en el seno de la Comisión son contrarias a la creación de segundos registros y parecen inclinarse hacia un registro europeo. Al mismo tiempo, se está planteando en el seno de la Comunidad Económica Europea el establecimiento de un paquete de medidas positivas y la armonización de las condiciones de explotación de los buques de los diferentes pabellones.

En cuanto a los planes de viabilidad, nosotros no descartamos en ningún momento el análisis del segundo registro español, es decir, entre las medidas institucionales figura precisamente la de hacer un estudio sobre las ventajas e inconvenientes que podría suponer un segundo registro; pero, en los problemas de la flota española, entre otras razones porque los costes de mano de obra de las tripulaciones españolas, junto con las de Portugal y las de Grecia, son, en este momento, las más bajas de toda la Comunidad Económica Europea. Los problemas son de otra naturaleza y son de otra complejidad.

Presentar la situación de marina mercante como una situación catastrófica y decir que los barcos no son competitivos no responde a la realidad. Afortunadamente, muchas de nuestras navieras están obteniendo beneficios y son competitivas en los mercados libres. Hay que tener también en cuenta que una gran parte de nuestra flota se dedica al cabotaje nacional y, por tanto, no sufre la presión de las flotas extranjeras, puesto que el cabotaje nacional está reservado actualmente a los buques que enarbolan el pabellón nacional que han sido construidos en España. Otro tanto está ocurriendo con los barcos que transportan crudos, puesto que el 90 por ciento de los crudos han de ser transportados en buques de pabellón nacional. Lo mismo ocurre con los minerales y ocurre con el grano.

La situación ha mejorado con respecto a años anteriores, si bien se ha producido la salida de algunas unidades

más hacia el desguace o hacia otros pabellones, pero lo que es cierto es que gracias al Plan de Flota, gracias a las ayudas establecidas se ha podido consolidar una parte importante de la flota y, al mismo tiempo, algunas navieras han conseguido incrementar su flota, incorporar nuevas unidades y mejorar su presencia en los mercados internacionales. No obstante, hay que reconocer que hay una recesión importante de la flota a nivel mundial y que en la Comunidad Económica Europea, entre los años 1980 y 1988, se perdieron todas las semanas más de diez barcos y, en los últimos años, se perdió hasta un millón de toneladas al mes. España, evidentemente, ha sufrido también las consecuencias de esta recesión.

En cuanto a otros problemas que plantea, como capitanías de Puerto, etcétera, tendré que decirle que en este momento existen las Capitanías de Puerto. En cada provincia marítima hay un Comandante Militar de la Marina, que es la máxima autoridad de esa zona, pero ese Comandante Militar de Marina asume también las funciones de Capitán de Puerto. En el futuro, evidentemente, habrá que buscar otro tipo de soluciones a la estructura periférica de la Administración marítima; pero éste es un proyecto que no vamos a abordar de forma inmediata, es decir, no aparece en los Presupuestos de 1989.

Sobre la adquisición de equipos, en cuanto a los remolcadores de salvamento, a las embarcaciones ligeras, no es que el año pasado hayamos invertido para la adquisición de unos remolcadores y este año hayamos prescindido de ellos. No, esa no es una interpretación correcta. Los remolcadores que hemos comprado el año pasado permanecen y este año estamos incrementando el número de unidades que se van a destinar a las tareas de salvamento y a las tareas de lucha contra la contaminación. Contamos en este momento con cinco remolcadores de altura, que están distribuidos estratégicamente. En el año 1988 el número de remolcadores era solamente de cuatro, y quedaba sin cubrir una zona muy importante, como era la zona de Canarias y el banco sahariano. En este momento hemos cubierto esa zona, y lo que tenemos previsto para 1989 es disponer de dos embarcaciones ligeras con objeto de atender los accidentes en los que están involucradas embarcaciones de pequeño corte, como pueden ser embarcaciones de recreo, como pueden ser pesqueros. En accidentes que ocurren muy próximos a la costa, en zonas de poco calado, evidentemente no podemos utilizar los remolcadores y vamos a apoyarnos en este tipo de embarcaciones que van a complementar la flota de embarcaciones ligeras que maneja ahora la Cruz Roja del Mar.

En cuanto a la lucha contra la contaminación, evidentemente los remolcadores están preparados para combatir las grandes manchas y tienen cercos especializados, «steamer», y todos los elementos técnicos para combatir esas grandes manchas. Estas embarcaciones pequeñas van a estar destinadas precisamente a combatir las manchas menores, próximas a la costa y, sobre todo, a intervenir en algo que consideramos muy importante, que es la limpieza de los puertos. Esa es la finalidad. De ahí que estemos acumulando al presupuesto del año anterior toda esta serie de nuevas unidades, y hay presupuesto más que

suficiente para mantener esas unidades en servicio y mejorar la calidad del mismo, si ello es posible.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, por favor.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTE**: De acuerdo.

En cuanto a si hay una continuidad con respecto al plan de Flota, evidentemente sí. Se solapan las ayudas al tráfico marítimo en el Plan de Flota con las ayudas previstas en los planes de viabilidad, es decir, con una ayuda de carácter general a determinados tráficos. Con los planes de viabilidad lo que estamos haciendo es analizar, una por una, todas las empresas navieras y aplicar medidas concretas a los problemas concretos de cada una de ellas.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Desea hacer alguna puntualización, señor Camisón? (*Asentimiento*.) Tiene que ser muy breve.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Sí, sólo para dejar constancia de que nos percatamos de la gran satisfacción que tiene el Director General con la marcha de su Dirección General. Asimismo, vemos que sobre el segundo registro de buques, en contra de que, la última vez que fue tratado en la Comisión de Industria, la cerrazón fue absoluta por parte del Gobierno, aunque no se ha dicho que esté abierta la posibilidad, sí ha anunciado el Director General que por lo menos hay un estudio, por lo cual vemos que al menos algo ha variado aquella cerrazón que hubo en su día.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General de la Marina Mercante, por su comparencia en esta Comisión de Presupuestos.

— DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la comparencia del señor Director General de Aviación Civil.

Han solicitado la comparencia del señor Director General de Aviación Civil los Grupos Parlamentarios de Coalición Popular y de la Minoría Catalana.

Por Coalición Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Agradecemos, en primer lugar, la presencia del señor Director General de Aviación Civil.

Señor Director General, en relación con el colapso de tráfico aéreo que ha sufrido nuestro país este verano, recordamos lo siguiente. Las compañías chárter culparon al Gobierno del retraso de los vuelos; Iberia redujo su puntualidad, en el primer trimestre de 1988, en un 6 por ciento, como es público y notorio; las compañías aéreas intentaron demandar al Gobierno por el retraso de los vuelos, ya que éstos afectaron a miles de personas; Aviación Civil reconoció su incapacidad para resolver el co-

lapso. Cuando el problema estaba en su punto álgido en Baleares, el Presidente del Gobierno apuntó como solución los trenes de alta velocidad, dejando perplejos a propios y extraños. El Director del Aeropuerto de Barajas se sinceró el 3 de julio diciendo que tal aeropuerto había sido catalogado por debajo de la media de los aeropuertos europeos. El colapso produjo cierta asfixia al turismo; el Director General de Aviación Civil hizo público, el 11 de septiembre, que el próximo año seguirán los problemas en el tráfico aéreo y también Aviación Civil reconoció que no dispuso de medios para afrontar la situación aérea. Preguntó: ¿confirma el señor Director General que los presupuestos del año 1989 no han previsto remedio al conflicto?

Cambiando de tema, la resolución aprobada por el Parlamento Europeo sobre el transporte aéreo de mercancías en la Comunidad Económica Europea, documento A-244, de 1987, insta a la Comisión y a los estados miembros a tomar medidas para priorizar los fletes aéreos intracomunitarios. ¿Hay en los presupuestos de 1989 reflejo de alguna de estas medidas?

Estas Cortes ratificarán muy pronto el protocolo adicional número 3, que modifica el Convenio de Varsovia de 1929 para unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional que faciliten el transporte de mercancías, después de haber sido elevados los límites de responsabilidad en la Ley de Navegación Aérea del año 1983. Por otra parte, este protocolo aplica normas sobre la conversión de moneda nacional, del denominado derecho especial de giro, sustituyendo en el Convenio de Varsovia el franco Poincaré, para evitar los inconvenientes de la fluctuación del oro. Pregunto: ¿tiene este hecho algún reflejo en el presupuesto de 1989?

En relación con la situación caótica ya referida que han vivido los aeropuertos españoles este verano, hubo un asunto que también la complicó y fue el conflicto que mantuvieron los controladores aéreos, en el que el Gobierno socialista demostró una completa incapacidad para la negociación colectiva con los trabajadores de las empresas públicas. Por otro lado, nos sigue preocupando el alcance económico de los acuerdos que se firmaron para zanjar tal conflicto, ya que se van a pagar con dinero del pueblo español. Por tanto, esto debe conocerse, y cuando este tema se ha planteado en el Pleno de esta Cámara por mi grupo, el señor Ministro dijo que durante el trámite parlamentario sería el momento procesal oportuno para conocerlo. Pues bien, en él estamos y preguntamos: ¿podría detallarnos ese acuerdo y su repercusión en los presupuestos de 1989?

El pasado 5 de julio el Parlamento Europeo debatió el asunto de la capacidad potencial de los aeropuertos comunitarios para hacer frente al reto de 1992, referido a la congestión de los mismos y a los problemas de la seguridad aérea, abogando por una serie de medidas. En relación con estos temas y habida cuenta de la experiencia, ¿los presupuestos de 1989 recogen alguna medida específica?

El señor **PRESIDENTE**: Conviene que termine, señor Camisión.

El señor **CAMISON ASENSIO**: En el programa 422-M y superproyecto 9.001 está agregado un proyecto de adquisición de aviónica de reposición, con una consignación de 32 millones, mientras que en 1988 figuraban 40 millones. ¿A qué es debida esta reducción?

Termino, señor Presidente, refiriéndome al tema del superproyecto 9.019, en que figura una partida de 75 millones para aviación general y deportiva. ¿Cree sinceramente que con tan escasa consignación, y además circunscrita exclusivamente a reposición, se puede hacer algo serio en aviación deportiva? ¿Estima que los clubes de ultraligeros, como puede ser, por ejemplo, el de Cáceres, se deben apoyar?

Hace un año, cuando compareció en este término y en cuanto a enseñanza elemental de aeroclubes, prometió un Real decreto que regulara el RACE, ya que su regulación es antigua, de los años cuarenta, y dicho decreto debía abordar la colaboración de la Administración civil en el área de aviación general y deportiva, para la formación de pilotos elementales, reservando la Escuela Nacional de Aeronáutica para su objetivo específico. ¿Se ha cumplido esa promesa?

Ya termino. En relación con el problema de la falta de pilotos-funcionarios o con la fuga de ellos de unas compañías a otras, ¿qué se ha programado para solucionar este tema en los Presupuestos Generales del Estado?

El señor **PRESIDENTE**: El señor Director General tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL** (Mederos Cruz): Intentaré resumir la primera parte, que creo que es de política general más que de temas estrictamente presupuestarios, para concentrarme en lo que afecta directamente a los presupuestos.

El colapso del tráfico aéreo creo que se ha abordado con suficiente dimensión el año pasado, prácticamente durante el verano, en diferentes intervenciones, y no solamente a través de los medios de comunicación, que normalmente no reflejan las palabras estrictas y concretas de una declaración que puede hacerse en unas circunstancias determinadas y que extraen de un contexto general una frase particular. Es bien conocido que el colapso del tráfico aéreo no es español, sino europeo, y eso lo demuestra única y exclusivamente el hecho de que en los últimos seis meses haya habido seis reuniones de alto nivel europeo, que se reflejan mañana en Frankfurt en una reunión de Ministros de Transportes europeos para tratar exclusivamente la situación del tráfico en Europa.

Yo he reconocido, y así apareció en la prensa, que España no tenía los medios para abordar el problema, porque no era un problema español, sino europeo. He dicho públicamente que, básicamente en el área mediterránea, que era donde estaba concentrada la saturación del tráfico en Europa, nuestros medios no habían sido ocupados en su totalidad y ponía datos sobre la mesa. La razón fundamental (ya se ha descubierto y no es una opinión personal, sino que ha sido reconocida por todos los directores generales de aviación civil de Europa) es que el siste-

ma que entra en funcionamiento en Europa, denominado control de afluencia, cuando la demanda excede la capacidad de los sistemas europeos, no es todo lo eficaz que requiere la dinámica de la situación de la congestión del tráfico europeo. La demanda es tan grande y tan puntual que el sistema actual no responde. Eso quiere decir que ese sistema, que fue diseñado para canalizar automáticamente una demanda que sobrepasa la oferta de transportes, no era suficientemente flexible para una respuesta inmediata. Ello provoca los retrasos que toda Europa ha sufrido este verano, de los cuáles España no podía escaparse, toda vez que básicamente España, como país limítrofe de la región europea, es receptor de tráfico procedente de países periféricos al otro extremo de Europa, como puede ser Escandinavia. Un avión en el transcurso del viaje pasa aproximadamente seis o siete centros de control, cada uno con sus propias restricciones, que producen un efecto en dominó que da lugar, tanto a la ida como a la vuelta, a retrasos acumulados.

Esa situación fue la que yo declaré y apareció reflejada en la prensa, no que Aviación Civil en España no tenía medios —puesto que España tenía medios suficientes—, sino que los medios europeos no eran suficientes. Siempre ha abogado, y sigo haciéndolo —lo he hecho en los foros europeos en los últimos meses—, que es Europa quien tiene que tomar decisiones a nivel europeo si queremos que Europa resuelva el problema del control del tráfico aéreo.

Cuando parecía que el tráfico había descendido, se ha vuelto a provocar un auténtico caos en toda Europa este fin de semana pasado.

Efectivamente las compañías chárter han protestado, porque entienden que el servicio que pagan no cuesta eso. Ellos están pagando un servicio. El coste, como saben SS. SS., que pagan las compañías aéreas por servicio de tráfico aéreo es exclusivamente el coste del servicio prestado; quiere decir que si el servicio prestado hoy a nivel europeo no es el correcto o es inferior, habrá que incrementar los costos para poderles dar el servicio que realmente se cobra.

En cuanto al retraso, yo creo que hay un elemento básico importante, y probablemente en la comparecencia del Presidente de la compañía Iberia y de Aviaco podrá demostrar primero, que, Iberia sigue en puntualidad en la cota más alta de puntualidad en las líneas europeas. Eso quiere decir que en Europa, donde Iberia vuela menos que otras compañías, por supuesto, aunque vuela, el efecto del tráfico aéreo es tan importante o más que en España.

Otro dato importantísimo es que si compra usted los retrasos de la compañía Iberia con Aviaco, que es una compañía estrictamente doméstica, verá como la puntualidad de Aviaco está por encima de la compañía Iberia; por una simple razón: no es defecto de gestión, sino que las líneas de Iberia son integradas normalmente en rotaciones europeas, mientras que Aviaco es estrictamente nacional. Eso indica una y otra vez más que el problema no es español, sino que es europeo y que España, como país integrado en Europa en el sistema de tráfico aéreo, sufre las consecuencias globales.

El Aeropuerto de Barajas está catalogado a nivel europeo como categoría 1. No sé a qué se refiere la pregunta, pero no hay ninguna discriminación, descalificación, ni falta de calificación de Barajas en lo que se refiere al nivel europeo; a nivel interior español puede tener diferentes calificaciones, según se mire, como puede ser OACI o la propia estructura de aeropuertos, que explicará el Director General de Aeropuertos qué clasificación tiene.

Me pregunta cómo se va a resolver esta situación europea. Repito que ha habido tres reuniones especialmente dedicadas a este tema; la última ha sido hace escasamente dos semanas en París, y en la de mañana probablemente se marquen ya a niveles del Ministerio las directrices políticas a abordar en los próximos años para resolver el problema del tráfico aéreo. Las decisiones a niveles técnicos ya están tomadas (el referendo político esperará) y eso por supuesto a corto y a medio plazo se verá reflejado en los Presupuestos Generales del Estado. Cuando hablo de corto plazo en Aviación Civil estamos hablando de tres o cuatro años; cuando hablo a medio plazo, estamos hablando de cinco a diez años; y el largo plazo, son 20 años.

Para formar un controlador hacen falta cinco años; un proyecto importante en Aviación Civil, desde que se concibe, son cinco años, y para la resolución de los problemas a nivel europeo, va a haber medidas a corto plazo que tendrán su reflejo presupuestario en el año 1989, pero que su impacto económico va a ser pequeño; las medidas económicas nuevas que puedan surgir a medio plazo van a ser importantes, pero no van a estar reflejadas en los presupuestos del año 1989.

El Convenio de Varsovia simplemente es un tema, como sabe, de seguros; no tiene nada que ver la Aviación Civil con ello. Son simplemente las compañías aéreas las que, a través de las compañías de seguros, asumen el costo de dar garantía al usuario en cuanto a lo que significa pérdida o extravío de cualquier material, maletas, etcétera. Aviación civil no tiene incidencia alguna, lo único que ha hecho Aviación civil, a nivel de la organización de la Aviación civil internacional, es tomar estas medidas y ratificar el protocolo a través de Asuntos Exteriores. Este es el impacto que tiene. El impacto se refleja en las compañías y de una forma indirecta, por supuesto, en el usuario final.

La situación de los controladores creo que ha sido bien conocida. Había un contencioso jurídico que databa del año 1979, que estaba y dio fondo a toda la problemática y a todos los conflictos con los controladores en los últimos cinco años; por lo menos los cuatro años que llevo yo en la Dirección General ha sido el fondo de tres huelgas. Había una base jurídica, por una parte, para argumentar que era necesario esperar la decisión de los tribunales correspondientes; había otra parte de sentencias de Audiencias Provinciales y Territoriales que daban razón a los controladores. Lo que se ha hecho para resolver el problema de una vez por todas, es, en base a las disposiciones jurídicas que nos permitían abordar el problema, zanjarlo este verano con una decisión y otra el verano pasado. El acuerdo tiene múltiples facetas, por supuesto no es una meramente económica, hay facetas de negociaciones de tipo social y laboral hacia los próximos años, ho-

ras de trabajo, condiciones de seguridad social de los controladores, retiro de los controladores; temas que se están debatiendo a nivel europeo y que, como conoce S. S., están incluidos dentro de los planes de la Comisión de la Comunidad Económica Europea para abordarlos a nivel europeo; están tratándose también a nivel supranacional en la Conferencia Europea de Aviación Civil. En los aspectos estrictamente económicos, el único reflejo que hubo fue debido al aumento de tráfico que había y que ha habido en estos dos años, básicamente en los años 1987 y 1988, y que, desgraciadamente, ni la aviación civil española ni la aviación civil mundial lo pudieron prever, porque en la Conferencia de Navegación Aérea celebrada en Málaga por la OACI, bajo invitación de España, la planificación realizada en ese año por la Organización de la Aviación Civil Internacional, en la cual estaban incluidas compañías aéreas, fabricantes de aviones, eurocontrol, como organismo europeo, la IATA como organismo económico de las compañías aéreas, instituciones europeas y, por supuesto, instituciones económicas, daban un crecimiento del 2,5 por ciento a partir el año 1985. Sobre esa base la reunión europea de navegación aérea de la Organización de Aviación civil Internacional, planifica el sistema de navegación aérea para el año 1995 al 2015.

Desgraciadamente esas cifras por razones de tipo económico no se han cumplido, han sido sobrepasadas. Como sabe S. S. en el año 1986 hubo un incremento del 6 por ciento en Europa; en el año 1987 un 9 por ciento y en lo que va de año 1988 la media europea está entre el 10 y el 12 por ciento, depende de los países. Es decir que en sólo tres años hemos consumido las previsiones de diez.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL**: El Tráfico que se ha presentado en agosto de este año es el que había previsto a nivel europeo, no por España, sino, repito, por todo Europa para el año 1995. Eso ha dado, por supuesto, una deficiencia o unas limitaciones de capacidad en todos los sistemas europeos y la única forma de abordarlo a corto plazo es gratificando a todos los funcionarios que tienen que hacer un trabajo extraordinario adicional. Eso es lo que se ha negociado con los controladores, una prima de productividad que está en fase de tramitación con otros colectivos para que, hasta tanto tengamos recursos materiales y humanos que sean acordes con la demanda —y nuestros planes son llevarlos a cabo hasta el año 1991—, mientras tanto, hay que abordar la demanda de tráfico, y hay que gratificar al personal. Esas son las cantidades negociadas con los controladores en el último conflicto colectivo con ellos. Supone aproximadamente 300 millones de pesetas en concepto de gratificaciones por productividad, que van a reflejar de alguna forma lo que entendemos que supone que exceso de horas de trabajo, lo que significa la carga de trabajo que han tenido que consumir la situación de la plantilla que hay en este momento.

Esta es la filosofía seguida por toda Europa y estas son

las recomendaciones que mañana probablemente ratificarán los Ministros, para, por la vía de flexibilización de los horarios de trabajo y flexibilización de las condiciones económicas de todo el personal de la aviación en Europa poder abordar los problemas hasta el año 1991-92, cuando Europa disponga otra vez de capacidad suficiente para abordar ese tema, si la capacidad y la demanda, siguen creciendo al ritmo que lo están haciendo.

Termino con aviónica-reposición. Ha disminuido porque el año pasado se hizo un gran esfuerzo, y la flota disponible para esta fase es suficiente con ese presupuesto, salvo que haya un incremento de trabajo en la Escuela Nacional de Aeronáutica en los próximos meses por haber sido planificada. Creemos que con estas cifras la Escuela Nacional de Aeronáutica pueda abordar el consumo de piezas de repuesto necesarias para la planificación de las horas de vuelo programadas que estimo están en torno a las 12.000 horas.

En cuanto a los 75 millones a la aviación general y deportiva, entra en conjunto con el siguiente punto. No he podido cumplir ese compromiso, en razón a que el RACE está en una situación de crisis interna muy fuerte; ha tenido conflictos de organización interna y hasta hace escasamente dos meses no ha tenido nueva Presidencia. Estamos esperando que el RACE nos presente un informe de lo que ellos ven como futuro de la aviación general y deportiva en este país, discutiremos con ellos la filosofía y veremos si hace falta dotar presupuestariamente más dinero del que hay en este momento para realmente relanzar, que creo que hace falta, toda la aviación general y deportiva en este país, que lleva aproximadamente congelada cuatro, cinco o seis años, por razones económicas, por el precio de combustible que se ha incrementado y por, incluso, falta de eficiencia y de eficacia en el actual RACE que, es reconocido por ellos mismos, con esa estructura no funciona. En cuanto el RACE nos presente su proyecto de trabajo de cara al futuro, en el cual están trabajando en este momento creo que cuatro personas, Aviación Civil asumirá ese planteamiento, lo discutiremos e intentaremos cumplir, si es necesario para el año que viene, ese compromiso que había personal mío e incluso con los propios usuarios para relanzar la aviación general y deportiva en este país.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General, por su comparecencia en esta Comisión.

— DIRECTOR GENERAL DE TELECOMUNICACIONES

El señor **PRESIDENTE**: La siguiente comparecencia del señor Director General de Telecomunicaciones.

Ha solicitado la comparecencia del señor Director General de Telecomunicaciones el Grupo Parlamentario de Minoría Catalana. Tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Muchas gracias, señor Director General por su comparecencia. Voy a ser

muy breve, atendiendo a las indicaciones del señor Presidente, y plantearé a S. S. tres cuestiones.

En primer lugar y respecto al desarrollo del programa 521-B, apartado 223, acción recaudatoria, se prevé la gestión y coordinación de la recudación de tasas y cánones. Querría que S. S. me explicara cual será la procedencia de dichas tasas.

En segundo lugar en el presupuesto por programas, apartado de objetivos, cuadro número 11, se establece como indicador en el apartado 6 el plan de emisoras de frecuencia modulada, presupuestando para el ejercicio 1988, 600 emisoras. Querría que el señor Director General me aclarara si esto se hace en aplicación del Plan técnico nacional que prevé la Ley de ordenación de las telecomunicaciones.

En último lugar, en el capítulo VI, programa 521-B, inversiones reales, se presupuesta la cantidad de 3.258 millones para la financiación del programa «Star». Me gustaría que me indicara quienes van a ser los beneficiarios de dicha cantidad.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TELECOMUNICACIONES**: (Nadal Ariño): En cuanto a la primera cuestión, recaudación de tasas y cánones, hay un concepto de ingresos por cánones que se refiere casi exclusivamente a la recaudación prevista por el canon de utilización del espectro radioeléctrico que figura en la Ley de Ordenación de las telecomunicaciones. El canon precisa para su aplicación dos instrumentos: Por una parte, la determinación de cómo se va a calcular para cada banda de frecuencia, y dentro de ella para qué servicio se aplica; es decir, servicios fijos, por ejemplo, radio enlaces; servicios móviles, como telefonía móvil en grupos cerrados de usuarios o telefonía móvil automática; servicios de radiodifusión; servicios de radioaficionados y servicios conocidos como de banda ciudadana. Cualquier servicio que utilice el espectro radioeléctrico.

El procedimiento para el cálculo del dominio radioeléctrico utilizado, tendrá que ser aprobado dentro del reglamento general del desarrollo de la LOT que actualmente está en el Consejo de Estado. La Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones establece que la cuantía del precio de cada unidad de reserva del dominio público para cada servicio, se establecerá en la Ley de Presupuestos del Estado. En este momento la Ley fija el precio que se aplicará a cada unidad de reserva del dominio público radioeléctrico, cuya determinación del número de unidades para cada servicio se hace por Real Decreto en el reglamento del desarrollo de la LOT.

Respecto a la segunda pregunta sobre los objetivos del plan de frecuencia modulada, el número de emisoras de nueva creación estimado para el ejercicio 1989, se refiere al desarrollo del plan de frecuencia modulada que actualmente se encuentra también en el Consejo de Estado. Este plan, como ya se ha explicado en otras ocasiones, aunque yo no haya tenido oportunidad de hablar de él en la Cámara, contempla tres tipos de radiodifusión: Radiodifusión

del ente público RTVE y de los entes públicos de las Comunidades Autónomas; es decir, la radiodifusión que desde el Estado o desde las Comunidades Autónomas se ofrece a los ciudadanos. Segundo grupo, la radiodifusión de gestión indirecta, mayoritariamente emisoras privadas. En tercer lugar, la difusión municipal.

En el primer caso, gracias a los acuerdos de Ginebra de 1984, se consigue una mejor cobertura de todas las emisoras que he citado anteriormente, es decir del ente público RTVE o de las Comunidades Autónomas, de tal manera que sus programas puedan cubrir extensivamente todo el territorio de sus comunidades o el del Estado. Para esto hay un número de estaciones nuevas, cuya cifra exactamente no recuerdo en este momento pero que puede ser superior a 100 por todo el territorio del Estado. En segundo lugar, las emisoras de gestión indirecta, que actualmente son, creo, 398, pasarán a incrementarse en una cantidad de 250/260 nuevas emisoras. En tercer lugar, la radiodifusión municipal, para la cual está previsto que exista una frecuencia para todos los municipios que lo soliciten, tal como señala el plan técnico. En este momento es imposible saber cuantos ayuntamientos tendrán acceso porque depende de los que lo soliciten. Hemos hecho una estimación, y la suma del conjunto de estaciones es la cifra que figura en los objetivos que, evidentemente, en función de las peticiones, sería mayor o menor. Hay que decir que en este tercer grupo, el de emisoras municipales, si los ocho mil municipios españoles solicitaran una frecuencia, posiblemente no existiera capacidad para todos ellos, pero es de suponer que no deseen una emisora la totalidad de ayuntamientos. Yo espero que la demanda pueda ser satisfecha por la oferta.

Con relación al programa «Star» para el que figura la cantidad de 3.258 millones en el ejercicio próximo, los beneficiarios son los que en este momento ya están disfrutando de estas cantidades. Básicamente podemos decir que el programa «Star» es comunitario, y su aplicación por Comunidades Autónomas está evaluada en función de una serie de parámetros que habitualmente se utilizan en los programas FEDER. Como resultado de ello existe una publicación, que si no la tiene S. S. se la puedo facilitar ahora mismo, donde viene el desglose, por Comunidades Autónomas, de cantidades y proyectos a los cuales van destinados. Estos proyectos se dividen en dos tipos: unos, son de creación de infraestructura, que es el paquete más importante, y otros, son de fomento y creación de nuevos servicios avanzados en las zonas más deprimidas pero con potencial de crecimiento económico. Por ejemplo, en la Comunidad Autónoma de Cataluña, la única región que figura como beneficiaria de los fondos FEDER es la del Vallés, por razones obvias de su situación industrial. En este caso hay ya importantes proyectos aprobados o en vía de aprobación, y solicitudes presentadas desde la Comunidad Autónoma que, casi con toda seguridad, van a recibir atención. Esto se atiende desde el segundo capítulo.

Este es un programa integrado en el que se trata de potenciar zonas con capacidad de desarrollo económico en regiones atrasadas o deprimidas, de tal manera que las telecomunicaciones avanzadas aplicadas en estas regiones

permitan un mejor desarrollo económico del conjunto. Por tanto, las medidas tienen que ser coherentes con aquellas que son de fomento, por ejemplo, de formación de usuarios en nuevas tecnologías, de creación de centros de servicios avanzados de telecomunicación en las zonas industriales, en los parques tecnológicos y, al mismo tiempo, ofrecer que la infraestructura básica de telecomunicación, es decir la que ofrece la Compañía Telefónica, se digitalice y modernice más deprisa gracias a estos fondos que se reciben de la Comunidad Europea.

Los beneficiarios directos son, por tanto, la Compañía Telefónica en los proyectos que afectan a la infraestructura, las pequeñas y medianas empresas en proyectos concretos que presentan para su mejor equipamiento, las Comunidades Autónomas, en distintos programas que pueden presentarse y, en definitiva, todos los sectores económicos que puedan tener un desarrollo mejor gracias a la aplicación del programa. Existe una lista de programas presentados ya por todas las Comunidades Autónomas, con las cuales estamos trabajando de forma coordinada y hay que decir que muy satisfactoriamente. En este momento tenemos presentados en la Comunidad Autónoma Europea proyectos por valor de más de 6.000 millones de pesetas y hay una cartera de proyectos, que supera los 2.000 millones, para ser presentados una vez que hayamos comprobado su completa coherencia con el programa «Star».

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General de Telecomunicaciones por su comparecencia ante esta Comisión de Presupuestos.

Se suspende la sesión durante cuatro minutos.

Se reanuda la sesión

— **PRESIDENTE DE IBERIA**

— **PRESIDENTE DE AVIACO**

El señor **PRESIDENTE**: Solicitamos la presencia del señor Presidente de Iberia y Aviaco.

Han solicitado esta comparecencia los Grupos Parlamentarios Popular, Centro Democrático y Social y Minoría Catalana.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Gracias, señor Presidente. También agradecemos al señor Presidente de Iberia su presencia hoy en esta Comisión.

Comenzamos con la cuestión de la fuga de pilotos-funcionarios hacia las compañías privadas. En relación a esto se ha dicho que Iberia ha puesto en marcha su programa «Futura» para formar pilotos para el año 2000, ya que también se ha especificado que la ENA produce anualmente unos 50 y se necesitan aproximadamente 200. Preguntamos, ¿surge esta iniciativa de Iberia, que muy bien hubiera podido estar enmarcada en el programa 422-M de los Presupuestos de 1989, a causa de la incapacidad de la escuela de Maticán o, en definitiva, esta falta de pilotos responde a una improvisación?

Se ha dicho ya en otra comparecencia anterior, incluso

se ha publicado en los medios de comunicación, que la propia Compañía ha reconocido que se redujo en un 6 por ciento el índice de puntualidad de sus vuelos durante el primer semestre del 1988, en relación con el mismo período del año anterior. Caso de ser cierto, ¿a qué se debe tal resultado negativo y qué medidas correctoras tendrán reflejo en los Presupuestos para evitarlo? ¿Qué hubiera pasado si no hubiera primas de puntualidad?

Se ha venido hablando también, no ya a nivel europeo, sino mundial, de la conveniencia en estos momentos de fusiones de grandes compañías aéreas, incluso se ha dado recientemente la noticia de las negociaciones abiertas entre SAS y Air Texas e incluso, con Alitalia. Pregunto, aunque quizá sea una pregunta un poco previsora ¿hay en lejanía alguna perspectiva en ese sentido para Iberia?

Hace aproximadamente un año, en su comparecencia durante el debate de los presupuestos del año anterior, decía en esta Comisión, al referirse al convenio colectivo de tierra, que su propósito era mantenerse dentro de unos porcentajes que estén de acuerdo con la inflación y, después, ir a lo que denominó comprar el convenio colectivo a base de sacar ventajas para la empresa.

Se ha dado una circunstancia y es que la inflación se le ha disparado de las manos al Gobierno, pasando del tres al cinco por ciento, lo que supone un incremento, nada más y nada menos, que del 66 por ciento.

Ante esta novedad política y ante este panorama inquietante, puesto que la tasa alta del paro, a pesar de dispararse la inflación, está ahí, preguntamos: ¿Cómo va a influir sobre los resultados económicos de la empresa? ¿El convenio colectivo vigente va a mantenerse en todos sus aspectos?

También se reconoció en la comparacencia del año anterior por el señor Presidente, al referirse a una suma tan considerable —creo recordar que de unos 130 mil millones después de su desinversión en relación con la renovación de flota, en su primera fase—, que lo más importante eran las compensaciones que España pudiera obtener del país vendedor. ¿Podría explicitarnos ahora si merecieron la pena esas famosas compensaciones?

También se ha dicho que a partir de muy pronto —se habló del año 1989 ó 1990— habría que iniciar la segunda fase de la operación de renovación de flota y que razones de tipo ecológico impuestas por la Comunidad Económica Europea harán que sea de importancia trascendental, puesto que habrá que pensar no solamente en los Boeing 727 o los DC-9, sino también en la flota de los CD-10. Ello va a requerir recursos externos y aportaciones de capital.

Preguntamos: ¿Está ya Iberia preparándose para tal operación, tanto desde el punto de vista financiero como del de análisis serio de características técnicas, para consumir la mejor elección para el país, aparte de presiones políticas? ¿La cotización en Bolsa puede ser origen de financiación en esta operación?

Se ha dicho que la compañía, de la que creo que un 30 por ciento es de Iberia y el resto del INI, va a hacer un «charter» con Lufthansa. ¿Cuál es su postura respecto de la proliferación de «charter» en nuestro país?

Termino como empecé, hablando de la penuria de pilotos. Habida cuenta la existencia de ese grave problema, ¿va a ensayar Iberia el sistema de «Fly students» que anunció el año pasado el señor Presidente?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Presidente de Iberia.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (Andreu Muste): Creo que la primera pregunta se refería a los pilotos y al Plan Futura. Concretamente preguntaba si ENA era incapaz de proveer pilotos a Iberia.

El Plan Futura era una necesidad, porque la formación de un piloto de compañía aérea es complicada, va por fases. Yo creo que ENA funciona y puede funcionar perfectamente, pero después es necesario formar un piloto comercial. Esto sucede así en todas las compañías aéreas del mundo. Hay escuelas nacionales y escuelas de las compañías aéreas y ambas son compatibles. Le diré más, creo que ENA puede formar unos pilotos que después pueden ir a la escuela de Iberia y ser unos excelentes profesionales. Es una cuestión de fases.

Me ha preguntado S. S. por la puntualidad. Ya lo ha dicho el Director de Aviación Civil, pero quiero remarcarlo aquí. La puntualidad de Iberia es muy alta. Aun habiendo perdido un cinco o seis por ciento, en lo que va de año nos hemos situado, en una puntualidad del 85 por ciento, en la cota quince minutos, que es la que se calcula entre compañías aéreas. A pesar de la pérdida de estos cuatro o cinco puntos, la puntualidad sigue siendo alta.

Pero, ¿por qué se ha perdido esta puntualidad? Hablo no solamente como Presidente de Iberia, sino también como Presidente de Aviaco. Es debido a los serios problemas de control aéreo y de saturación de aeropuertos en Europa. Repito la explicación que daba el Director de Aviación Civil, que es muy pertinente: la puntualidad en estos momentos, siendo muy alta en las dos compañías, es mejor en Aviaco, porque sólo hace vuelos domésticos. En la Compañía Iberia es inferior porque sufrimos de una manera clara los problemas no sólo de control aéreo en Europa, sino de saturación. Si S. S. va al aeropuerto de Frankfurt comprobará que muchas veces sobrevolamos su aeropuerto —Iberia o cualquier otra compañía— durante treinta o cuarenta y cinco minutos.

Es más, no menciono el nombre, pero una gran compañía alemana está sufriendo grandes mermas en su puntualidad y no es culpa de la compañía, sino del control aéreo y de la saturación de los aeropuertos.

También me hablaba S. S. de las primas de puntualidad. Yo creo que han sido muy buenas cuando no tienen efectos exógenos a la Compañía. Como dije el año pasado, vuelvo a señalar aquí que creo que hay que incentivar al personal con primas móviles.

Con respecto a la fusión Alitalia-SAS he de decirle que me parece que existe sólo en los periódicos. Se habla mucho de ello, pero no hay nada. Lo que sí es auténtico es la toma de participación cruzada entre Texas Air y SAS.

De cara al futuro en Iberia, sin excluir nada, creemos sinceramente que en la Europa de los años 2000 sobrevi-

virán las compañías que tenemos mercado propio y vivirán con grandes dificultades las compañías de pequeños países. Lo estamos viendo. Si observamos la rentabilidad de las compañías, habremos comprobado que todas las de pequeños países, y a veces compañías muy importantes por la calidad de su servicio, están o perdiendo ya dinero o con tendencia a perderlo. En cambio, las compañías que tienen mercado propio, que en Europa son las de Alemania, Inglaterra, Francia, España y quizá Italia —y digo quizá Italia—, clarísimamente tienen futuro.

Lo que hemos pensado estas cuatro compañías, que, además, nos llevamos muy bien, es seguir compitiendo fuertemente entre nosotros, pero encontrar lo que yo llamo zonas neutrales de colaboración. Una de ellas, la de mantenimiento, existe desde hace muchos años. Me refiero al grupo Atlas, entre Lufthansa, Air France, Alitalia, Sabena e Iberia, especializadas en el mantenimiento de aviones. Por ejemplo, Iberia es especialista en el mantenimiento de los Boeing 747, el llamado Jumbo, y nos encargamos del mantenimiento de los apartados de Lufthansa, Alitalia, Sabena y otras compañías.

Otro tema importantísimo en relación con las zonas neutrales de colaboración es Amadeus, es decir, el tema de las reservas a nivel mundial informatizadas que, como sabe S. S., hacemos entre Lufthansa, Air France, SAS e Iberia. Por cierto, añado aquí con gran satisfacción que la sede central de Amadeus está en Madrid hemos logrado que la sede de Marketing también.

Sin excluir nada de cara al futuro, diría que en estas grandes compañías que somos las europeas y que he mencionado antes, el camino, inicial al menos, es encontrar zonas neutras de colaboración, pero con una competición fuerte entre nosotros.

Por cierto, si me permite S. S., he de decirle que cuando he hablado del tamaño de las compañías, AVIACO —que sería pronto al ciento por ciento subsidiaria de Iberia— e Iberia sumadas somos la segunda compañía europea; primero está British, segunda Iberia, tercera Lufthansa y cuarta Air France. Es simplemente para mostrar el tamaño que tienen nuestras dos compañías.

Me preguntaba si yo el año pasado dije que había que comprar el convenio. No recuerdo exactamente la frase, pero lo que voy diciendo siempre es que los convenios de estas grandes compañías se han ido sedimentando a través de los años y hay que aclararlos y lavarlos conjuntamente en un diálogo muy abierto entre empresa y sindicatos. Esto es lo que estamos haciendo. Por ejemplo, este año hemos firmado un protocolo de reclasificación del personal, que estimamos que puede ser muy importante. Diría que la reclasificación más simple, para darle una idea a S. S., es pasar de 17 categorías distintas a siete. Esto con un buen clima de sindicatos, lo estamos haciendo.

Se ha referido S. S. a si los problemas de la inflación afectan a los resultados económicos. Le diría que los resultados económicos de Iberia son tan buenos que no nos afectan ni este año ni al que viene. Eso no quiere decir que no tengamos que estar siempre vigilantes a que los costes no crezcan de manera desmesurada. Pero si me per-

mite S. S., simplemente hablando en términos de «cash flow», que creo que son los mejores, tendrá una idea de cuáles son los resultados de Iberia, y vamos a hacerlo comparando el trienio 1983-1985, con 1986-1988. El primer trienio tuvo un «cash flow» de 15.000 millones negativos. En el segundo trienio —y extrapolando 1988, porque a estas alturas lo podemos hacer— superaremos los 105.000 millones de pesetas de «cash flow». Es decir que entre un trienio y otro ha aumentado el «cash flow» nada menos que 120.000 millones de pesetas.

Me hablaba del problema de la flota. Como sabe S. S. la flota está ya comprada en su primera fase: los 15 A-320, los 17 MD-87; y preguntaba S. S. si hemos visto el cambio de los DC-10. Sí, también hemos comprado en firme ocho 1-340 para sustituir en 1994, a los DC-10 que tiene Iberia.

Esta es la primera fase, que representa un 40 por ciento de la renovación de la flota. Los aviones empiezan a llegar el año que viene y en 1991 tendremos totalmente renovado el 40 por ciento de la flota.

Efectivamente, hay que pensar ya en la renovación no del otro 60 por ciento, pero sí del 40 por ciento, porque los 747 no hace falta renovarlos; tenemos uno que hemos comprado este año nuevo, pero tenemos que pensar en la renovación del resto de la flota. Efectivamente, estamos estudiando de manera muy seria ultimar en 1994 ó 1995 la renovación de la totalidad de la flota de Iberia, exceptuando, repito los 747.

Como verá usted, aunque la cifra de la primera renovación son 120.000 millones, si seguimos generando los «cash flow» que tenemos —y no puedo decir que seguiremos, pero, al menos, tenemos esto durante tres años— le puedo decir que esta primera renovación de flota no va a requerir aumento de capital en Iberia. La haremos con autofinanciación y con crédito bancario.

También me gustaría decir que no ha habido —y esto lo afirmo— ninguna presión política para la compra de los MD-87 y de los A-320. Hemos escogido los aviones que nos han parecido idóneos por su «performance», como dicen los americanos, por su calidad de operación, puesto que son unos aviones, tantos unos como otros que, aparte de otras características técnicas, pueden ahorrar hasta un 35 por ciento del consumo de queroseno si lo comparamos con los aviones actuales.

Salida a Bolsa. Como sabe S. S., ésta es una decisión ya tomada. Ahora hay que esperar el tiempo, el «timing». El año que viene va a haber una gran salida a Bolsa, que va a ser la de REPSOL, y nosotros estimamos que esta salida a Bolsa, que hay que hacerla bien, ha de hacerse hacia 1990. Como gerente, me interesa, porque creo que una compañía moderna tiene que estar en Bolsa, pero sobre todo para obtener dinero estable y a ser posible más barato.

Me ha hablado de si teníamos una compañía, la «VI-VA-charter» que hemos hecho con el 48 Iberia, con el 49 Lufthansa, y un 2 por ciento el INI; a los efectos es un 50-50; está volando y con gran éxito con tres aviones y seguirá volando.

Por fin, me ha pedido respuesta a dos cuestiones. Pri-

mera, proliferación de «charters». A mí lo que me gustaría de forma egoísta es que hubiera pocos «charters», porque son los que nos hacen la competencia. Pero pienso que un país turístico como España no tiene que pensar en proteger a su compañía, sino que lo que tiene que pensar es que vengan muchos turistas a España. Entonces, no estoy contra la proliferación de «charters» siempre que éstos se mantengan en sus reglas, es decir, el paquete turístico que incluye el precio del avión más el precio de la estancia. Si el «charter» empezara a actuar fuera de las reglas, es decir, sólo vendiendo el espacio del avión y no el paquete turístico, Iberia creo que protestaría.

Por último, estoy totalmente de acuerdo con usted, el «flying student» es de auténtica necesidad. Un piloto, como he dicho antes, primero se puede formar perfectamente en la ENA. Después hay que formarlo dentro de la compañía aérea y, por último, tiene que volar entre seis meses o un año como tercero o cuarto tripulante; eso es lo que se llama en el argot nuestro «flying student».

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo del Centro Democrático y Social, tiene la palabra el señor de Zárate, que puede preguntar, como ya he anticipado, indistintamente por Iberia y AVIACO.

El señor **DE ZARATE Y PERAZA DE AYALA**: Señor Presidente, quiero sumarme al agradecimiento al Presidente de Iberia por su comparecencia en este acto, que tanto nos ilustra sobre los problemas de la compañía.

Quizá sobre algunas de las cuestiones que voy a plantear el señor Presidente no tengo ahora los datos, pero sería una cuestión fácilmente subsanable. A lo mejor, algunas de las preguntas que voy a hacer en parte se apuntaron por mi antecesor en el uso de la palabra, pero tampoco fueron adecuadamente desarrolladas con la contestación del señor Presidente. Concretamente, el tema de personal, el acceso para 1989; quiero preguntar qué número de personal de vuelo, qué cantidad de pilotos van a integrarse en este año en Iberia y qué procedimientos de selección se van a emplear para el acceso. También, si cree que es el adecuado para que se vayan renovando los distintos niveles de capacitación de vuelo. Y globalmente sobre la formación de ese personal de vuelo, si cree que los actuales niveles de inversión en la formación y actualización técnica o capacitación del personal son los adecuados y si no cabría la posibilidad de que IBERIA tuviera integralmente asumida la formación de su personal de vuelo; desde el inicio; que tuviera su propia escuela de pilotos desde el comienzo.

En relación con la renovación de la flota, me gustaría saber la antigüedad media de la flota de los 727 y qué previsiones de renovación hay; si está dentro de ese 40 por ciento de la próxima fase de sustitución.

Yo soy Diputado por Canarias y el señor Presidente conoce perfectamente la inmediata relación de los habitantes de aquellas islas con la Compañía IBERIA. Quería preguntarle sobre el estado actual del llamado tercer nivel, o compañía canaria. Esta quizás sea una pregunta muy similar. Hay algunos vuelos entre islas periféricas, con-

cretamente con la isla de La Palma, que son cubiertos por una compañía contratada por IBERIA. El señor Presidente sabe que los aeropuertos de las islas periféricas canarias tienen ciertas dificultades para su toma de tierra y muchos vuelos son de carácter diurno porque no pueden ser nocturnos. Le preguntaría si estos pilotos de la compañía contratada para los vuelos con la isla de La Palma cree que tienen una pericia adecuada para maniobrar en aeropuertos tan complejos.

También quería hacer referencia al transporte. Sabe los problemas que tiene el archipiélago con sus exportaciones de flores, esquejes, cultivos de primor, fundamentalmente con la Comunidad Económica Europea, que derivan los problemas de la integración de España y que afectan a Canarias directamente y me gustaría saber si hay posibilidad de que IBERIA facilitara una línea verde directa Canarias-Madrid-Comunidad para hacer más fácil la entrada de dichas mercancías en el área comunitaria.

Por último, aunque parezca de menor entidad, desde el punto de vista de los canarios sí la tiene y es que en las fechas que se aproximan de Navidades suelen plantearse serios problemas para el desplazamiento a las Islas Canarias de las personas que residen en otros puntos de la nación; concretamente, le puedo decir que yo hace casi una semana, con más de dos meses de la antelación, ya he encontrado, a través de la agencia del Congreso, verdaderas dificultades. Me gustaría saber si tiene previsto para estas fechas que se aproximan los vuelos complementarios necesarios que hagan posible un desplazamiento adecuado a Canarias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Presidente de IBERIA.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA**: Muchas gracias por las preguntas y creo que podré contestar a todas.

Como ha hablado S. S. de presupuestos, quiero dejar claro una cosa y es que IBERIA no recibe ni un céntimo de los presupuestos nacionales. Nosotros no recibimos ni subvención ni nada. La subvención, como sabe S. S., a los ciudadanos de Canarias no es una subvención a la Compañía, sino al usuario.

Sobre los pilotos, me decía usted si podemos tener nuestra escuela. El Plan Futura es nuestra escuela. Esta es obra zona neutral de colaboración, puesto que lo hacemos también con Lufthansa y otras compañías aéreas. Contesto en el sentido en el que lo he hecho antes, puede estar la ENA como una primera fase y después nuestra propia formación de pilotos. La formación del piloto de IBERIA es muy buena, yo diría. Es algo que cuidamos mucho. Somos muy duros en ello; por eso en la entrada al Plan Futura hay una serie de exigencias y como sabe S. S. hasta exigimos ahora una utilización técnica de grado medio. Hay una falta de pilotos enorme en toda Europa, no sólo en Europa, y el plan que nosotros tenemos es el de la incorporación de 50 ó 60 pilotos anualmente, al menos en los próximos cinco años.

En cuanto a los 727, le diré que su edad media es de

unos once años. Se habla mucho de que la flota de IBERIA es de las más viejas de Europa, pero no es cierto. Hay compañías de gran prestigio, que no mencionaré, que tienen flotas más antiguas que IBERIA. Los 15 A 320 vienen a renovar a los quince 727.

Tema de Canarias, tema de BINTER. Le puedo decir a S. S. que BINTER empieza a funcionar en la temporada alta, es decir, empezará funcionar en el mes de marzo. Como sabe S. S., es una compañía que estará integrada por aviones de 40 y 70 plazas, el ATR y el 235. Además, no es una compañía que viene a sustituir a IBERIA o a AVIACO, sino que viene a complementar los vuelos de IBERIA y de AVIACO. Efectivamente, había un grave problema en Canarias de vuelos entre las islas, problema local y para la compañía, porque sabe S. S. que las pérdidas que producía volar entre las islas 3.000 millones de pesetas al año. Con la idea que tenemos, mejorará, por un lado, la cuenta de resultados de IBERIA, que no perderá este dinero, y, por otro lado, mejorará el servicio, ya que esta flota estará ubicada en Canarias y permitirá hacer tantos vuelos como la demanda exija.

Me hablaba usted de que hay un avión alquilado. La capacitación de los pilotos que lleven ese avión es óptima y no hay por qué tener ningún miedo.

Sobre los aeropuertos de Canarias, tengo que decirle que, efectivamente, tienen muchos condicionantes. Esto no depende de IBERIA, aunque sé que por otra parte de Aviación Civil y del Ministerio de Transportes se piensa tomar las medidas oportunas para que las compañías que vuelen a los aeropuertos de Canarias lo puedan hacer más tarde del ocaso, etcétera.

Flete. Acabamos de crear la Compañía Cargo Sur dentro de lo que llamamos el mini o subholding del transporte aéreo. Esta compañía es carguera y de entrada tendré cuatro aviones, porque una de nuestras asignaturas pendientes en IBERIA es la carga. El año pasado facturamos 30.000 millones de carga, que viene a ser menos del 10 por ciento de la facturación total de IBERIA y creemos que hay que doblarlo. Lo que pasaba hasta ahora es que no teníamos equipo suficiente para hacerlo. Esta Compañía ya está creada y tendrá cuatro aviones propios, alquilados o comprados, da igual, que funcionarán y que servirán no solamente para la carga de Canarias, sino para la de toda la red IBERIA.

En cuanto al problema de las Navidades, ya sabe S. S. que hacemos enormes esfuerzos en esa época para poner aviones especiales, pero le diré que no es solamente un problema de Canarias, porque si empieza usted ahora a buscar billetes para cualquier destino, interno o externo, se encontrará con serias dificultades puesto que, prácticamente, nuestros aviones van a tope en este período. Lo que sí hacemos todos los años es poner aviones especiales, reforzar la flota para estos momentos.

Creo que he contestado a las preguntas que S. S. ha tenido a bien hacerme.

El señor **PRESIDENTE**: Señor De Zárate ¿tiene alguna aclaración que hacer?

El señor **ZARATE Y PERAZA DE AYALA**: Quiero agradecer al señor Presidente su intervención y sólo quiero precisar que realmente para Navidades el problema de Canarias usted sabe que es diferente que para el resto de los puntos de la geografía peninsular, porque a Canarias no se puede ir en automóvil; eso está claro.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA**: Soy consciente de ello. Le aseguro que, como todos los años, haremos un gran esfuerzo con aviones especiales, tipo «Jumbo» DC-10, y «Airbus» para ir a Canarias en esta época del año. De todas maneras quiero decir a S. S. que, si tiene amigos, que busquen ya los billetes. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Con tan sano consejo del Presidente de IBERIA, vamos a ceder la palabra al representante de Minoría Catalana. **(Pausa.)** Como quiera que no hay ningún representante de Minoría Catalana, señor Presidente, su intervención ha terminado. Le agradezco muy sinceramente su comparecencia en esta Comisión de Presupuestos.

A la vista de que prácticamente no queda nadie en la Comisión, no nos queda más remedio que levantar la sesión. **(Risas.)**

Se suspende la sesión hasta mañana a las cuatro y media en punto.

Era la una y treinta minutos de la tarde.