



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1992

IV Legislatura

Núm. 427

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 77

celebrada el miércoles, 8 de abril de 1992

ORDEN DEL DIA:

	Página
Comparecencia del señor Secretario de Estado de Industria (Espina Montero), para informar sobre las razones que han llevado, tras dos años de conversaciones, al fracaso del pacto de competitividad de la industria textil-confección. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001364)	12596
Comparecencia del señor Presidente de la Compañía IBERIA (Aguiló Alonso), para informar:	
— Sobre el nuevo «Plan Estratégico» que la citada Compañía aplicará en los próximos años y medidas para sanear la cuenta de resultados. A solicitud del Grupo Parlamentario mixto (número de expediente 212/001009)	12596
— Sobre las anomalías sufridas por el DC-10 de Iberia el día 28 de noviembre de 1991 en vuelo Madrid-Santo Domingo-Habana; el incidente del Jumbo 747 que hacía la ruta Madrid-Nueva York el día 23 de diciembre de 1991 y el contenido de la nota de Iberia del día 11 de enero de 1992, en la que se califica de dudosa la conducta del Diputado don Blas Camacho Zancada, por haber formulado una pregunta de control al Gobierno, así como de la situación actual de la flota de Iberia y de las perspectivas de futuro. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 212/001529)	12613

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

COMPARECENCIAS:

— **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA, ESPINA MONTERO, PARA QUE INFORME SOBRE LAS RAZONES QUE HAN LLEVADO, TRAS DOS AÑOS DE CONVERSACIONES, AL FRACASO DEL PACTO DE COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA TEXTIL-CONFECCION. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO) (Número de expediente 212/001364)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, se abre la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios.

Como primer punto del orden del día figura la comparecencia del Secretario de Estado de Industria, a solicitud del Grupo parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Este Grupo ha planteado a esta Comisión la retirada de su solicitud de comparecencia respecto del pacto de competitividad de la industria textil, manifestando su deseo de posponer este debate. En consecuencia, retira esta solicitud.

Por tanto, se va a suspender la sesión, que continuará a las once y media, con la comparecencia del Presidente de Iberia.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA IBERIA (AGUILLO ALONSO) PARA INFORMAR:**

— **SOBRE EL NUEVO «PLAN ESTRATEGICO» QUE LA CITADA COMPAÑIA APLICARA EN LOS PROXIMOS AÑOS Y MEDIDAS PARA SANEAR LA CUENTA DE RESULTADOS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/001009)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a reanudar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, con la comparecencia de don Miguel Aguiló Alonso, Presidente de Iberia, para atender dos solicitudes, la primera de las cuales es la relativa a la comparecencia para informar sobre el nuevo plan estratégico que la citada compañía aplicará en los próximos años y medidas para sanear la cuenta de resultados, planteada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Voy a dar la palabra al Presidente de Iberia para una intervención respecto del objeto de la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA IBERIA**

(Aguiló Alonso): Señorías, voy a describir brevemente la posición competitiva del Grupo Iberia y las prioridades...

El señor **PRESIDENTE**: ¿Sí? (El señor Camacho Zancada pide la palabra.)

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Quiero plantear una cuestión de orden, señor Presidente.

El Grupo Popular tenía solicitada con anterioridad la comparecencia para otros dos temas, concretamente el 14 de enero de 1992. No sé cuándo se presentó la solicitud del Grupo Mixto.

El señor **PRESIDENTE**: Anteriormente, desde luego. La numeración reglamentaria de la solicitud del Grupo Mixto es la 1009 y la del Grupo Popular, la 1529.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: ¿Antes del 14 de enero?

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Presidente, como aclaración al portavoz del Grupo Popular, casi le diría al señor Presidente de Iberia que no hablara del nuevo plan estratégico sino del plan estratégico porque mi solicitud fue presentada el 25 de junio de 1991, hace diez meses casi, ya es añeja.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Pido perdón al señor Mardonés, porque al cambiar el periodo de sesiones, se hizo una nueva numeración, pero su solicitud de comparecencia era anterior. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar la palabra de nuevo al señor Aguiló para que nos explique su plan estratégico.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA IBERIA** (Aguiló Alonso): Describiré brevemente la posición competitiva del Grupo Iberia y las prioridades de gestión para el período 1992-1996. Resumiré la propuesta estratégica del Grupo a sus accionistas y presentaré una estimación de los resultados económicos y de las necesidades de financiación.

Para ello voy a estructurar la exposición en tres puntos. El primero, con la situación actual de Iberia; el segundo, con el plan estratégico para el período 1992-1996 y, el tercero, con la proyección de resultados y necesidades de financiación.

La posición actual de Iberia se caracteriza por cuatro notas: una referente al tamaño; otra referente a su posición en el mercado; otra referente a sus conocimientos técnicos y el equipamiento, y otra referente a sus resultados económicos.

En cuanto al tamaño, Iberia es una línea aérea europea de tamaño mediano, grande si se incluyen las compañías participadas en Iberoamérica. El Grupo Iberia está formado por cuatro compañías que pertenecen al Instituto Nacional de Industria y otras cuatro compa-

ñas participadas en Iberoamérica. El total de los pasajeros/kilómetro transportados —que en la jerga de la industria se llaman PKT— de todo el Grupo son 38.000 millones y la flota totaliza 240 aviones. Las compañías que participa el INI son Iberia, Aviaco, Viva y Binter, y las cuatro compañías iberoamericanas son Aerolíneas Argentinas, Ladeco, Viasa y Austral, en porcentajes del 30, el 35, el 45, y en Austral, el cien por cien a través de Aerolíneas Argentinas.

Iberia es una de las compañías aéreas regulares europeas de tamaño mediano, grande si se incluyen las compañías iberoamericanas participadas. El Grupo Iberia, con sus 38.000 millones de PKT, se pondría inmediatamente detrás de Lufthansa, que totaliza 42.000 millones de PKT, y antes de las otras cuatro líneas aéreas medianas europeas, KLM, grupo Alitalia, SAS y Swissair. Las otras dos compañías europeas que están por encima de Iberia son British Airways y Air France. El orden sería: British Airways, Air France, Lufthansa y Grupo Iberia. Estoy hablando de datos de 1990. Los datos de 1991 todavía no están consolidados, y en 1991 ha habido fusiones y adquisiciones de estos grupos. Puedo adelantar, sin que tenga todavía los números consolidados, que hoy Air France es la mayor línea aérea europea, seguida de British Airways y después de Lufthansa. El Grupo Iberia sigue situado en cuarto lugar, sin haber variado su posición.

La posición de Iberia en el mercado se basa en gran parte en su fortaleza en el mercado nacional, en su fortaleza en el mercado europeo y en su fortaleza en el mercado iberoamericano. En el mercado nacional, el Grupo Iberia, como SS. SS. conocen, es el único operador autorizado para vuelos regulares. Las tarifas son bajas en comparación con las de rutas de similar longitud europeas, y existe un problema de armonización del IVA, como características principales del mercado. La actual posición competitiva de Iberia en este mercado está amenazada por el tren de alta velocidad y por el desarrollo de las autovías españolas, que han experimentado un enorme incremento estos últimos años. Por otra parte, está prevista una liberalización de este mercado en toda Europa que afectará a los mercados domésticos.

En el mercado europeo España es el destino principal del 75 por ciento del tráfico chárter, y el mercado va a ser liberalizado por la regulación de la Comunidad Europea. Iberia tiene una base firme en el tráfico regular y tiene oportunidades de conseguir parte de la cuota del mercado chárter.

En el mercado iberoamericano España es el principal punto de destino en Europa por lazos históricos y por posición geográfica. Además, el mercado está caracterizado por una falta de compañías locales de alto nivel. La posición de liderazgo de Iberia en este mercado está reforzada por sus inversiones en las compañías iberoamericanas y por la nueva estructura de la red de rutas que posibilita conexiones diarias con las principales capitales de este Continente.

Como tercera nota de la posición actual de Iberia,

los conocimientos técnicos y el equipamiento de la compañía están al nivel de sus competidores europeos, siendo la mejora de la productividad el principal reto para la dirección. Como puntos fuertes, cabe señalar una nueva organización de la compañía que favorece la gestión y la contabilización al nivel de unidades de negocio y de gestores de ruta. Cabe destacar que es la segunda compañía europea que lanza un programa de «frequent flyers», de voladores frecuentes. Cabe destacar que es accionista fundador de Amadeus. Cabe destacar que su flota está a nivel de los estándares europeos; que es miembro del grupo Atlas, con otras cuatro compañías europeas, y que es operador de «handling» en más de 20 aeropuertos. Como punto a mejorar, como problema actual de Iberia es que su nivel de productividad en general está por debajo de los principales competidores, debido principalmente a un exceso de gastos de personal de tierra o indirectos. La productividad, medida en millones de asientos/kilómetro ofertados por empleados, en Iberia está en 1.109, cuando los principales competidores están en la banda de 1.300 a 1.600 millones de AKO por empleado.

La última nota característica de la posición actual de Iberia con sus resultados económicos negativos en el año 1990 y 1991, a pesar de que en el año 1991 algunas señales positivas de mejora estuvieron encubiertas por los resultados de la guerra del Golfo. La evolución de los resultados, como ustedes conocen, fue: 20.581 millones de beneficios, en 1987; 24.256 millones de beneficios en 1988; 6.215 millones de beneficios en 1989; 13.947 millones de pérdidas en 1990 y 33.000 millones de pérdidas en 1991. Los resultados de 1991, como digo, se vieron profundamente afectados por la guerra del Golfo. Sin embargo, la evolución de los ingresos medios fue positiva y se empezó a contener el gasto de personal.

Con esto termino mi intervención sobre la situación actual de Iberia y paso a exponer el segundo punto, el plan estratégico de la compañía para el quinquenio 1992-1996.

El plan estratégico de la compañía se sirve de los puntos fuertes de Iberia, que son el liderazgo en esos mercados y su tamaño, para mejorar su posición en las áreas débiles, es decir, la cobertura del mercado y la eficiencia de la operación.

El factor de liderazgo del mercado, que es debido a la posición de Iberia, como he dicho antes, en el mercado nacional y en las rutas de Europa a Latinoamérica, pretende ser reforzado para ser la compañía preferida por el usuario y por los canales de distribución con la idea de obtener mejores «yields» y mejores factores de ocupación. Para ello se reforzará y explotará la posición actual. Si hay oportunidades, se seguirá invirtiendo en compañías iberoamericanas y se seguirá desarrollando la red en ese Continente.

En cuanto al tamaño, Iberia es la cuarta compañía europea por volumen de tráfico y se propone conseguir economías de escala, tanto en funciones de apoyo y estructura como en proveedores e instituciones. De ahí

el plan pretende un apalancamiento en los medios adicionales de los grupos iberoamericanos.

En cuanto a cobertura —la posición del Grupo es débil en Estados Unidos, en Canadá y en Lejano Oriente—, la idea es diversificar el riesgo de mercado, satisfaciendo las necesidades de los usuarios globales por medio de acuerdos de marketing que permitan ampliar la cobertura.

Por último, en cuanto al cuarto punto de eficiencia, donde la nota característica es baja productividad de los medios indirectos, se pretende ofrecer el mismo nivel de servicio con menores costes potenciando los beneficios con la red existente. Para ello, se lanzan tres programas de mejora de beneficios, uno de ingresos de tráfico, otro de medios directos y otro de medios indirectos.

En cuanto a la posición de mercado, Iberoamérica y Europa son los mercados en los que se espera un mayor crecimiento para el Grupo Iberia. El crecimiento en los años 1991-1992 ha sido del 21,7 por ciento, y en los años 1992 a 1996 se ha proyectado un crecimiento acumulativo anual del 10,9 por ciento. En Europa, los años 1991-1992 han sido de un 15,5 por ciento y para el quinquenio siguiente se prevé un 10,8 por ciento de crecimiento acumulativo anual de ese mercado. Los crecimientos del resto de los mercados son menores, excepto en Lejano Oriente donde se prevé un crecimiento del 11,7 acumulativo anual para el quinquenio. Estos datos que acabo de dar no incluyen las compañías participadas por el Grupo Iberia, sino sólo el Grupo Iberia.

El segundo punto del plan estratégico se refiere a las posibles alianzas o participaciones con otras compañías extranjeras. La fuerte posición de Iberia en el tráfico entre Iberoamérica y Europa se verá reforzada con las participaciones adquiridas en Aerolíneas Argentinas, Ladeco, Viasa y Austral. Iberia es el primer operador europeo en prácticamente todos los mercados iberoamericanos; sólo es superado por algún operador local, y esto en alguno de los países donde operan en otros, es igualmente mayoritaria la participación de Iberia. A título de ejemplo, señalo que Iberia tiene un 17 por ciento del total del mercado, con un nueve por ciento en Brasil, un 17 por ciento en Venezuela, un 18 por ciento en Argentina, un 22 por ciento en Colombia, un 71 por ciento en Santo Domingo y un 21 por ciento en Chile. Si a esto se le van sumando las cuotas de mercado de las compañías participadas, el porcentaje resultante sería mucho mayor.

Actualmente, Iberia está realizando programas conjuntos con sus compañías participadas que incluyen programación, inversiones en nueva flota, canales de distribución, mantenimiento y carga. Los resultados esperados de estos programas son aumento de volumen de tráfico, mejores ingresos medios y costes operativos más bajos, en cuanto al acuerdo de programación. Los acuerdos de flota pretenden costes más bajos de adquisición de flota porque se tiene mayor poder de negociación y menos modelos de aviones, al compar-

tirlos entre un grupo más grande. En cuanto a la distribución, se pretende conseguir costes más bajos al aumentar el volumen de las ventas. En cuanto al mantenimiento, se mejorará la eficacia operativa por disponer de flotas muy similares en todos los grupos. Y en cuanto a la carga, se pretende un mayor incremento del volumen de tráfico y de la contribución económica del negocio de carga a las cuentas de la compañía.

Por otra parte, la alianza con un socio europeo no está por ahora entre las prioridades actuales del Grupo Iberia. Iberia va a necesitar un esfuerzo muy importante de gestión para implantar los programas de mejora y para reforzar su coordinación con las compañías participadas en Iberoamérica, y su prioridad principal es sacar adelante estos programas.

El tercer punto del plan estratégico, en una visión acelerada del mismo, serían los programas o iniciativas de mejora que se están llevando a cabo actualmente y que tendrán un impacto económico importante en tres áreas principales, como decía antes: ingresos de tráfico, medios directos y medios indirectos.

En cuanto a ingresos de tráfico, el programa es optimización de la red de rutas y de los horarios. Este programa está caracterizado porque los vuelos intercontinentales que antes se realizaban con sucesivos saltos de los aviones grandes, ahora se realizan con los aviones grandes haciendo sólo el salto principal que cruza el Atlántico y aviones pequeños en cada uno de estos puntos que reparten y distribuyen el tráfico aportado por los aviones grandes. Con eso vamos a ser capaces en un plazo de cinco años de propiciar una conexión diaria con todas las principales capitales iberoamericanas.

Esto vendrá acompañado de una mejora en los canales de distribución, con la entrada en servicio de Amadeus, el sistema de reservas en el cual Iberia es socio fundador, junto con Air France y con Lufthansa. La extensión de Amadeus a las compañías participadas permitirá una mejora clara en los ingresos generales del Grupo. Igualmente, esto permitirá también disponer de los instrumentos electrónicos o de computación adecuados para una mejor gestión del ingreso medio y, asimismo, homogeneizar la política estratégica de la carga, proporcionando mayores ingresos.

En cuanto a los medios directos, los programas —como decía— son de mejora de la productividad, mejora en la utilización de flota, mejora en la productividad de tripulaciones, métodos y procedimientos del mantenimiento en línea y un mantenimiento programado que puede proporcionar unas reducciones de costes importantes, sobre todo en cuando a la racionalización de los métodos de las compañías iberoamericanas.

En medios indirectos, el programa es de reducción de costes (luego diré cómo), rediseño de procedimientos de «handling» y productividad en las terminales de carga. Luego, hay otros dos programas de reducción general de gastos y de ahorros en delegaciones y en aeropuertos por sinergias de procedimiento.

La optimización de la red de rutas y la estrategia para Iberoamérica deberían dar lugar, según está programado, a mejoras significativas en el factor de ocupación. El factor de ocupación está previsto que evolucione desde un 67,3 por ciento en el año 1992, a un 71,5 por ciento en el año 1996. Igualmente, el ingreso medio —al final el factor de ocupación y el ingreso medio definen el grado de aprovechamiento de la oferta que se pone en el mercado— está previsto que crezca un 4,5 por ciento acumulativo anual en el quinquenio.

La productividad de la flota, de las tripulaciones y del mantenimiento tiene que equipararse a los principales competidores europeos. Está previsto un aumento del 14 por ciento en la utilización de la flota de largo radio y de un 10 por ciento en la utilización de la flota de medio radio. Eso quiere decir que el número de horas diarias que se hace volar a cada avión se incrementará en estos coeficientes que acabo de decir.

En cuanto a la tripulación, estos coeficientes nos equiparan a los valores de las compañías europeas en el plazo del quinquenio, es decir, vamos a recuperar el tiempo perdido en estos años anteriores para ponernos a la altura de nuestros competidores europeos en productividad de la flota y en productividad de las tripulaciones.

El incremento de flota entre 1989 y 1996 será de 130 aviones nuevos, y se retirarán 50 de los aviones de la flota actual, con lo cual sale un incremento neto de 80 aviones, que se reparten en 6 de largo radio, en Iberia; 28 de medio y corto radio, 13 para Aviaco, 14 para Viva y 19 para Binter. La flota entonces del grupo nacional pasará de 120 a 200 aviones.

En cuanto a los costes indirectos se han fijado unos objetivos de mejora muy ambiciosos, costes indirectos que se reparten en la red comercial, en el «handling» y en la estructura, y ahí se han previsto unos objetivos de reducción de personal ambiciosos, del 17 por ciento en la red comercial, del 12 por ciento en el «handling» y del 20 por ciento en la estructura; una reducción proporcional de los gastos indirectos que no son de personal, con una congelación de la contratación hasta 1996.

Para alcanzar estos objetivos ya se han comenzado algunos programas. Se ha puesto en marcha un plan de ajuste de personal por medio de medidas no traumáticas (bajas incentivas y jubilaciones), que totalizan 3.300 personas. Este plan ha sido pactado con las centrales sindicales. Se ha puesto en marcha una mesa de competitividad donde se pretende alcanzar la polivalencia de los empleados con la reducción de 26 especialidades a 8; progresión profesional en función de los conocimientos y experiencia; y promoción en función de las necesidades reales, con la retribución ligada a la aportación real al proceso productivo.

Se ha puesto en marcha un plan de racionalización de los servicios centrales que afecta aproximadamente a unas 6.000 personas; se llama de servicios centrales pero incluye realmente todos los empleados directos

de todas las unidades de negocio. El objetivo es reducir los costes un 25 por ciento en esa banda de empleo.

Se ha iniciado un plan de mejora en la utilización de las tripulaciones, con cambios del sistema de progresión para conseguir ahorros en el proceso de formación por cambio de avión para reducir el absentismo de las tripulaciones del personal en cabina. Se ha puesto en marcha un plan general de formación que tiene como objetivos un desarrollo de la calidad de servicio y atención al cliente con desarrollo de directivos y desarrollo de agentes de cambio, que totalizará el pase de 40.000 personas (alguna de ellas pasará varias veces) por las aulas de formación.

Entro, por último, en el apartado de proyección de resultados y de necesidades de financiación.

Muy brevemente, se espera que los resultados operativos del Grupo sean positivos a partir de 1992, con un aumento de los ingresos a razón de un 13,7 por ciento durante todo el período y un aumento de los costes operativos de sólo un 9,5 por ciento, con costes comerciales y de administración que aumenten sólo un 8,7 por ciento. Con ello, el margen operativo pasará de 15.300 millones de pesetas en 1992 a 99.600 millones de pesetas en 1996.

Para ello se prevén unas necesidades de inversión de 760.000 millones de pesetas en el período, que serán financiadas por tres fuentes de aportación de recursos: un 51 por ciento de beneficios no distribuidos; un 33 por ciento de ampliación del endeudamiento; y un 16 por ciento por ampliaciones de capital. El beneficio neto, por último, pasará de 4.900 millones de pesetas en 1992 a 55.900 millones de pesetas en 1996, con un «ratio» de recursos propios a inmovilizado de aproximadamente un 45 por ciento durante todo el período.

La proyección de resultados que decía que produce esos aumentos de ingresos del orden del 13,7 por ciento anual y del 9,5, dará lugar a unos ingresos totales en 1996 de 797.000 millones de pesetas, o sea, casi 800.000 millones de pesetas, con unos costes de 530.000 millones de pesetas, un margen bruto, por tanto, de 266.000 millones de pesetas y un resultado, como decía al principio, de cerca de 99.600 millones de pesetas de resultado operativo, de lo cual luego hay que quitar financieros, etcétera, para dar los resultados que he dicho al principio.

El detalle de las necesidades de inversión de los 760.000 millones de pesetas en el quinquenio se distribuye de la manera siguiente: 356.000 millones de pesetas en los años 1992 a 1996. Perdón, esta cifra no es en el quinquenio, es de 1989 a 1996. En el quinquenio serán sólo 479.000 millones, que se distribuyen: 356.000 millones en flota y equipo; 27.000 millones más en participaciones nuevas en otras compañías; y 95.000 millones más en otras inversiones. Eso se financiará, como he dicho, por medio de beneficios no distribuidos, 51 por ciento; deuda bancaria, 33 por ciento, que suponen 254.000 millones de nuevo endeudamiento; y 120.000 millones de ampliaciones de capital que, como ustedes conocen, ya se han efectuado.

El beneficio neto, por último, pasará de 4.900 millones en 1992, a 55.900 millones en 1996, con unos resultados operativos que paso a detallar. Serán pérdidas del orden de 25.000 millones en 1991 (esto está en estos momentos sin ratificar por la junta general de accionistas, que se celebrará en junio); unos 15,3 miles de millones en 1992; 46,3 en 1993; 60 en 1994; 88 en 1995; y 99,6 en 1996. Eso da unos resultados finales de beneficio neto de una pérdida de 33,3 miles de millones de pesetas, después de impuestos y después de costes financieros, en 1991; 4,9 en 1992; 16,2 en 1993; 34,8 en 1994; 45,4 en 1995; y 55,9 en 1996.

El balance durante estos años evolucionará en los dos apartados principales: en el inmovilizado pasará de 405.000 millones de pesetas en 1991 a 669.000 en 1996, con unos recursos propios que pasarán de 65.900 millones a 320.000 en 1996. La «ratio» de recursos propios a inmovilizado va a pasar del 43 por ciento actual al 48 por ciento en 1996, con un beneficio operativo dividido por los recursos propios del orden del 13 por ciento para ese período.

Espero que la proliferación de cifras no haya enturbiado las ideas principales del plan. Estoy a su disposición para responder a cualquier pregunta que deseen.

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

En primer lugar, vamos a dar la palabra al señor Mardones, del Grupo Mixto, quien ha sido el solicitante de la comparecencia.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Presidente, comienzo por agradecer la presencia aquí del señor Presidente de Iberia y la cuenta informativa que ha dado respecto a la solicitud que le habíamos formulado para que hablara del plan estratégico de Iberia, cuya preocupación no se le oculta a esta Comisión por ser importante al tratarse de la compañía de bandera y por las cifras que se manejan.

Paso, rápidamente, a exponerle, señor Presidente de Iberia, mis distintas reflexiones y preguntas complementarias. Empiezo por el final, por la financiación, dado que nosotros interpretábamos que el plan estratégico de Iberia, junto a todos los detalles técnicos (de flota, de personal, de estructura, de mercados, etcétera) tenía que tener el soporte financiero, económico, derivado, tanto de los PAIF que a nivel de INI se vienen aprobando para Iberia, como de todo el esquema de financiación, porque sin soporte financiero la rentabilidad de la compañía —en números rojos— pondría en duda que se puedan cumplir sus objetivos, como sector estratégico del transporte en España y, concretamente, como el principal del transporte aéreo.

Deseo que le salgan las cifras, señor Presidente, porque meterse en la financiación, que considero necesaria, de 760.000 millones de pesetas en el período que usted ha señalado me llena de dudas en cuanto a que se deban hacer compatibles los tres renglones que usted ha señalado: el 51 por ciento en beneficios no distribuidos, el 33 en deuda bancaria y, por tanto, el 16

por ciento restante en ampliación de capital, que usted ha dicho que ya se ha emitido. Quisiera, por tanto, sobre este renglón que usted me aclarara por quién ha sido suscrita esa ampliación de capital del 16 por ciento. ¿Qué remuneración puede tener esa ampliación de capital, dado que usted dice que un 51 por ciento de esos 760.000 millones de pesetas va en beneficios no distribuidos?

También quiero preguntar en este segundo renglón cómo se espera obtener beneficios con la actual cuenta de resultados. Es decir, cómo se puede financiar un 51 por ciento de beneficios si la cuenta de explotación, según los datos que usted ha dado del año 1990, está arrojando esa cuantía verdaderamente impresionante de números rojos. ¿Cómo se pueden repartir beneficios con números rojos? Explique usted este milagro.

Señor Presidente, quisiera que usted nos explicara con quién y en qué moneda se está efectuando la deuda bancaria. ¿Son ecus, dólares, pesetas? ¿Cuál es el coste de esa deuda bancaria? Porque los costes financieros van a repercutir en los resultados de explotación. Esto por lo que se refiere —soy muy telegráfico, señor Presidente, porque casi nos llevaría una sesión— al problema de financiación económica y de cuenta de resultados de Iberia, sobre todo con estos tres pisos o renglones de recursos para la financiación.

Segundo bloque de cuestiones: la mejora de la productividad. Me parece, señor Presidente, que en la mejora de productividad usted debería informarnos sobre si, junto a unas líneas de reducción de personal (de cabina o de tierra, etcétera), no traumáticas, por supuesto, como usted ha dicho, y junto a otras cuestiones, se está contemplando para la mejora de productividad el incentivar de alguna manera al personal de Iberia, sean pilotos, personal de «handling», sea cualquier segmento de la estructura del personal. Porque, claro, al contrastar esto con lo que nos ha dicho el señor Solchaga ayer del Programa de Convergencia Económica y de las restricciones salariales, quisiéramos saber en qué grado Iberia se va a ajustar a los planes de convergencia económica generales del Gobierno, si hay algo previsto. Porque dentro de un esquema de empresa privada se entiende mal conseguir objetivos de productividad sin que haya, junto a una racionalización —creo que es la parte que usted ha expuesto aquí—, un incentivo, o, como se dice, una zanahoria delante. Es decir, que nos hable de las líneas de productividad y en qué medida van a ser compatibles con los acuerdos del Programa de Convergencia Económica del Gobierno, porque, desde luego, no sé dónde se puede aplicar a Iberia el plan Solchaga de Convergencia Económica con lo que usted ha dicho aquí, o es que Iberia no va a entrar en el Programa de Convergencia Económica y, por tanto, de reducción de gasto que ha señalado el señor Ministro ayer en esta Cámara.

Señor Presidente, quisiera que nos dijera, dentro de los esquemas y de las cifras de productividad, la incidencia que viene teniendo o que puedan tener las huelgas del personal de aviación civil, del ente público

Aeropuertos Nacionales. Me estoy refiriendo fundamentalmente a los controladores aéreos. Se viene observando en las últimas fechas que, incluso para sortear las exigencias de la Ley de Huelga vigente, hay colectivos que no declaran la huelga, pero hacen una especie de huelga encubierta. Lo hemos vivido los días pasados en los aeropuertos españoles con cancelaciones de vuelos, retrasos con un promedio de cinco horas y, sobre todo, en algunas zonas del territorio español que no tienen transporte alternativo, como son los archipiélagos canario y balear, donde han quedado prácticamente aislados los usuarios de la compañía de bandera o de cualquiera de las otras por la repercusión en cadena de esta huelga de controladores. Según la cifra, debe haberla, por la incidencia que tiene en la productividad de Iberia, por las cancelaciones, por las indemnizaciones a viajeros, etcétera, aunque la causa no sea imputable directamente a Iberia pero sí a colectivos del mundo de la aviación civil que están ahí.

El tercer punto —con esto voy terminando prácticamente, señor Presidente— es que en la utilización de flota usted ha dicho que prevé un incremento —incluso ha señalado la cifra de compra de 130 aviones nuevos y una baja de 50 viejos— que va a dedicar fundamentalmente a la utilización de flota a largo y medio radio.

No he escuchado nada, señor Presidente de Iberia, sobre el mercado africano. Usted ha hablado de una serie de captaciones de mercados exteriores, pero no ha dicho nada del mercado africano. Como en el folleto informativo del plan estratégico que usted nos ha repartido he visto una referencia interesante, porque es estratégicamente lógica, que menciona el nudo de Barajas como distribuidor fundamental de tráfico aéreo que llega a España, quiero preguntarle si no cree que también debe de haber otros centros distribuidores o intercambiadores, como ustedes les llaman, y no sólo el soporte Barajas, sino el que pueden suponer Barcelona, Baleares o Canarias. Porque, mire usted, señor Presidente, cuando el Gobierno piensa en una política de apertura de mercados exteriores, que nosotros apoyamos sobre los mercados africanos, cuando recientemente se ha producido el viaje del Presidente del Gobierno, don Felipe González, a Angola, que ha ido acompañado, según la información que ha dado a la Comisión de Exteriores el señor Ministro Fernández Ordóñez, de 51 empresarios españoles, no es lógico que los empresarios españoles, al tratar de ir a Angola, tengan que salir desde otro sitio para llegar hasta allí. Sería lógico que se pudiera utilizar la tremenda infraestructura aeroportuaria que tiene la aviación civil en el Archipiélago canario, con los aeropuertos que tradicionalmente han comercializado o han servido de apoyo y de infraestructura con el mercado africano, como es el aeropuerto de Gando en Las Palmas. Es ilógico que no se esté utilizando y que los empresarios no puedan apoyarse en esta unidad territorial para ir a mercados tradicionales en Dakar, en Senegal, en Guinea Ecuatorial, y no digamos si se abre el mercado de

Angola con las gestiones del Presidente del Gobierno y los 51 empresarios. Que les digan que tienen que ir a coger el avión a París para desplazarse hasta allí parece bastante extraño. Llamamos la atención sobre la ausencia de que Iberia lo tenga en cuenta en su captación de mercados, idea que se está apoyando, y nosotros lo recibimos con gran satisfacción. Creemos que una compañía, sea Iberia, sea Aviaco, sea Binter consiguiendo el aumento operacional de territorio, debe poder extenderse hasta allí.

Usted ya habló aquí —parece sensato— de que Binter Mediterráneo haga una triangulación con puntos de apoyo en Cataluña, Baleares y litoral levantino. ¿Por qué a Binter no se le deja operar en Canarias con determinadas plazas del continente africano, sirviendo cualquiera de estos grandes aeropuertos canarios como el que he citado sencillamente de intercambiador? No le estoy pidiendo que meta una línea de Iberia para ir a Angola o a Senegal o a Dakar, sino que se utilice la misma estrategia —que me parece correctísima—, con los medios directos de producción, que la que usted ha utilizado en el nudo Barajas-Iberia.

Finalmente, y con esto termino, señor Presidente, quiero preguntarle si en las actuaciones que va a realizar Iberia dentro del mundo europeo y dentro del «ranking» que nos ha señalado, ocupando Iberia el cuarto puesto, detrás de Air France, British Airways y de Lufthansa, existe algún proyecto, dentro del marco de los tratados de la Unión Económica Europea, de ir o a un «pool» de compañías de aviación europeas o a una integración de mercados, o de qué manera los principios de convergencia estructural empresarial que se prevén a partir de los próximos años con el Mercado Unico pueden afectar a Iberia; si Iberia está interesada; si va a ser pronto un imperativo de la circunstancia en la estructura de los mercados propios europeos el que tenga que ir a un «pool» o a una compañía única. ¿Qué previsiones tiene Iberia sobre ese respecto del mercado europeo?

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camacho.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Señor Presidente de Iberia, he podido leer aquí rápidamente el plan estratégico del Grupo Iberia y, a la vez que lo leía, escuchar sus palabras, lo que resulta un poco complicado. De la lectura que he hecho y de las palabras que he oído, esto me parece un cuento imposible de realizar. Voy a ver si en dos minutos, que es el tiempo del que se puede disponer, me refiero al plan estratégico. Es una pena no haber tenido este documento del plan estratégico hace quince días o un mes, yo se lo pedí a la Comisión como un documento. Es un informe que he pedido al Gobierno, éste ha tardado en mandarlo, y lo ha traído usted en mano.

Usted ya sabe, y no voy a entrar en ello, que el Grupo Popular está en total desacuerdo con la estructura del Grupo Iberia en unidades de negocio. Nos parece

que es la atomización de la compañía, que es una de las causas fundamentales de las pérdidas, es como crear muchas compañías dentro de la misma compañía y estropear una marca que, hasta ahora, tenía un prestigio reconocido en el mundo, que es Iberia, y que ahora será Viva, Iberia Intercontinental, Europa, España, Aviaco, etcétera.

Creemos, y hay ejemplos elocuentes, que el sistema por el que se ha optado es el menos rentable, de cara a la productividad y a la competitividad de la compañía, que además no utiliza el avión en la debida forma, porque los aviones de Viva no prestan servicios a Iberia, a Aviaco y duermen en los aeropuertos, con lo cual, la rentabilidad de las horas de vuelo, que es con lo que se cotiza un avión y donde se producen beneficios, está muy infravalorada.

Volviendo al plan estratégico conjunto del Grupo Iberia, no sé con quién lo habrá hecho usted conjuntamente, pero parece que se lo ha hecho un adversario, porque el planteamiento de volúmenes actuales (página 13) dice: la gran importancia que tiene el mercado España, Europa Occidental con 34 millones de pasajeros y 50 millones de PKT. La importancia del mercado doméstico español, con 17 millones de pasajeros y 8,5 millones de PKT. En tercer lugar está España Atlántico Norte, que se deja en un tercer plano y se pone a Iberoamérica en línea de salida por importancia.

El Grupo Popular no entiende a cuento de qué las inversiones tan cuantiosas en la compra de compañías iberoamericanas. Usted ha dicho que ya está adquiriendo Aerolíneas Argentinas, Coviassa y Austral, y siguen conversaciones para la Dominicana y para alguna otra. La primera pregunta que hago es: ¿en qué situación de beneficio se encuentran esas compañías? ¿Las inversiones que ha hecho Iberia son rentables para el Grupo Iberia o no? Porque en un mercado libre, de libre comercio, el comprar compañías arruinadas, como están la mayoría de esas compañías, no me parece que sea lo más interesante. Lo que se podría hacer es comprar la línea, pero no la compañía. Por tanto, no entendemos cómo es posible que estemos haciendo esas inversiones, desajustando además el mercado doméstico y el mercado europeo, que es el mercado más importante que tenemos, porque, en cuanto se implante la libertad de circulación, podremos ser invadidos por las otras compañías aéreas que sean más eficientes que Iberia o Viva o Aviaco, las que operen en España y en Europa. Lo dice usted, además: Iberia debería potenciar aquellas rutas más atractivas y con mayor potencial de crecimiento. Pero no hagamos una cuenta de la vieja que es, como Iberoamérica está tan mal, yo subo un 67 por ciento de golpe, con lo cual el potencial de crecimiento lo está usted subiendo, pero está usted subiendo el crecimiento del pobre. Suba usted tres puntos en Europa, y estará usted realmente generando beneficios, y no 67 puntos en Iberoamérica. Europa es el mercado más atractivo para Iberia, debido al elevado volumen de tráfico que genera nuestro país. Y ¿qué se está haciendo en Europa? Hoy mismo se lee en el

periódico que la SAS y la KLM ya están estudiando la fusión; Air France y Sabena ya la tienen.

Usted nos ha venido aquí con datos de 1990. Yo creo, señor Presidente, que no se puede venir a la Comisión diciendo que trae datos de 1990. Eso es lo que le he oído decir a usted al principio.

En este momento me ha parecido oírle, según leía el libro, que no hay prevista ninguna alianza con un socio europeo. Esto descalifica, por completo, el capítulo que acabo de leer sobre alianzas en Europa (página 43). Gastan un folio para decir que la formación de una alianza con una compañía europea sirve para el dominio de rutas y aeropuertos, mayor cobertura y mejor producto, el tamaño para obtener economías de escala y eventual mejora y eficacia de la gestión. Y resulta que, le he oído a usted decir, no se estudia la posible asociación con un socio europeo. La pregunta que me queda por hacerle es: ¿se está estudiando con algún socio americano? Porque no tiene razón de ser toda esta inversión en Iberoamérica y toda esta potencialidad que se está dando por el Grupo Iberia al punto de Miami, que puede ser muy interesante tener el punto de Miami, y puede ser muy interesante tener las líneas de Iberoamérica, pero, quizá, no las sociedades de Iberoamérica y, por supuesto, que no signifique abandonar España.

El señor Mardones ha estado muy certero en los números que ha hecho, yo los subrayo y no los voy a repetir, pero usted no puede invertir 760.000 millones de pesetas porque no los tenemos en España, no porque no los tenga usted; ayer oí al Ministro Solchaga, y no los tenemos en España. Van a quitar seguro de desempleo, lo hemos oído todos ayer al Ministro. Por tanto, no sabemos cómo va a llegar usted a un plan donde dice a la Comunidad Europea... Por cierto, le pregunto a usted si es cierto que la Comunidad le ha autorizado ya la ampliación de capital, porque de esa ampliación de capital parece que sólo el 16 por ciento va al plan estratégico. Iberia dice a la CEE que su ampliación es para pagar el 16 por ciento del plan estratégico. Declaraciones del señor Aguiló. Como parece que lo dudaba usted le leo el periódico. Entonces, si es el 16 por ciento del plan estratégico, cómo llega usted a 760.000 millones, porque también oímos decir que no iba a haber ni una ayuda a empresa pública en el futuro. Ya no va haber ayudas; que se autofinancien.

Ahora viene una pregunta muy concreta: ¿Está usted intentando vender la sede social de Iberia de Campos Velázquez, Sociedad Anónima, calle Velázquez? ¿Con qué procedimiento? ¿A quién? ¿Por cuánto? Es una pregunta concreta y le rogaría una respuesta también muy concreta.

El plan de flotas, que venía en la comparecencia que yo había pedido, dice en la página 42 que el plan de desarrollo de flotas de las compañías participadas debe estar racionalizado en conjunto con el Grupo Iberia, por lo que a estos efectos será necesario desarrollar una planificación conjunta. Una planificación conjunta, ¿de quién? Porque es una compañía que está en ex-

pansión en Iberoamérica. No sabemos cómo va a terminar. Está en claro deterioro en Europa y en España. ¿Cómo se va a renovar esa flota? Y desde luego que usted no llega a comprar 200 aviones porque es que no le van a dar ni crédito. Yo ya no pregunto de dónde va a sacar usted el dinero, es que no se lo van a dar. Y como no se lo van a dar, usted no va a poder comprar esos aviones que nos ha dicho. En la comparecencia siguiente ya hablaremos de la flota que tenemos en España y de su situación actual que está causando más de un disgusto.

Yo creo, señor Aguiló, que leer este plan estratégico y contradecirse en sí mismo, leer el «Diario de Sesiones» de hoy y contradecirse a sí mismo, descalifica por completo el plan.

En el nudo de Barajas (página 50) le quiero hacer una pregunta muy concreta. Aquí dice: si dispusiera de un terminal propio en Madrid... Leo literalmente en el párrafo cuarto del nudo de Barajas. Quiero hacerle a usted una pregunta y quiero una confirmación suya. Se dice que usted ha negociado con la Compañía de Fomento de Obras y Construcciones por 90.000 millones de pesetas la construcción de la terminal de Barajas. Yo querría que usted me lo confirmara porque, de ser así, cómo se ha podido hacer ese contrato por usted, cuando lo desconocen el resto de los órganos de la compañía; es una cuestión muy personal suya con el señor Consejero Delegado de FOCSA, que ya sabemos qué empresa es, una empresa extraordinariamente importante y respetable para nuestro Grupo, pero usted es una empresa pública, por eso está aquí sentado. Como empresa pública, un contrato de esa envergadura, si es cierto que son 90.000 millones de pesetas, hecho a dedo y sin la debida transparencia requerirá una explicación, porque cuando usted nos trae hoy el plan estratégico resulta que ya parece que se está trabajando en la terminal de Iberia de Barajas por una cifra nada despreciable. ¿Cómo se va a pagar? Cuando estamos hablando de dinero me parece que hay un serio problema que tendrá que aclararnos.

Veo en la página 65 lo siguiente: «Principios de gestión. No se podrán alcanzar los objetivos de mejora en la toma de decisiones perseguidos con la nueva organización si ésta se limitara a un cambio en el organigrama del Grupo. Unidades de negocio y unidades corporativas.» Muchos disgustos le están dando a usted las unidades de negocio, 55.000 millones de pérdidas, y mucha desilusión en el personal y en los trabajadores de Iberia.

En la página 66, donde habla usted de la información para la toma de decisiones, dice que se necesita para asegurar la óptima toma de decisiones, así como para permitir a sus superiores orgánicos la revisión de los criterios de toma de decisiones y evaluación de la calidad de las mismas. Si la terminal de Barajas se contrata por usted y si se negocia la venta de «Campos de Velázquez» y si, además, las unidades de negocio están llevadas autónomamente por sus respectivos res-

ponsables, no sabemos realmente lo que está usted haciendo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camacho, le ruego concluya.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Termino.

En la página 71 se dice que el mantenimiento es esencial. Es esencial, la prueba está, en la comparecencia siguiente lo veremos, en el deterioro que está sufriendo la flota de Iberia y los percances que estamos padeciendo todos los españoles. Aquí habla usted de ajustar su dimensionado en realización de las revisiones en el menor tiempo posible. Es que ahora tardan mucho en hacerse las revisiones, y se lo voy a demostrar a usted luego, pero es que, además, se mandarán las revisiones, como se están mandando hacer, a Alemania o a otros países, porque lo que se está desmontando entonces es el mantenimiento dentro de España.

Termino, señor Presidente, diciendo que estoy francamente preocupado con el plan de ajuste de personal en 3.300 personas pactado con los sindicatos. Mire usted, señor Presidente de una empresa pública, hoy hemos leído que Repsol ha hecho un plan de ajuste de personal y ha gastado 40.000 millones. Nos hemos enterado esta mañana. No vaya a ser que se derive el dinero de la inversión que usted ha obtenido por la ampliación de capital para gastos corrientes o para gastos de indemnización a personal, a esas jubilaciones anticipadas que va a hacer usted o a esa complacencia sindical que también está logrando, y no vayamos a invertirlo en las necesidades de la compañía, porque esta es una cuestión de singular trascendencia.

Por otro lado, usted está viendo lo que ha pasado —y tengo una lista aquí a su disposición— con los pilotos en formación. Mire usted, el 50 por ciento de los pilotos en formación, y tengo aquí los nombres y apellidos, son personas enchufadas de Iberia. Está aquí la lista a su disposición, y subrayada, a ver por dónde estamos eliminando personal y por dónde estamos metiendo personal. Estos son los pilotos en formación, bien llamados en Iberia «pef», que suelen ser hijos de algunas personas de la compañía, en lo cual el Grupo Popular no tiene nada que decir, pero sí le tendría que decir que al menos se hiciera por nivel de competencia y de preparación.

Termino, señor Presidente, y luego tendremos ocasión de hacer alguna aclaración si usted lo permite.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Convergencia i Unió, el señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente de Iberia, en primer lugar, saludarle en nombre de nuestro Grupo.

Nos ha presentado su exposición en tres puntos. Sobre la posición actual de Iberia nos ha hecho un relato histórico por encima de la posición actual, y me chocan algunos puntos por cuanto que es una situación ca-

lificada por usted como positiva, no diré triunfalista, quizás el triunfalismo viene después cuando dice que en Iberia todo puede ir muy bien, que va a mejorar y lo dice claramente al hablar de los beneficios desde 1987 a 1991 y hacia el futuro, con un cambio totalmente radical.

En el mercado nacional hay dos cosas que me han chocado. Usted nos habla, y lo cita rápidamente, de tarifas bajas. ¿Quiere esto decir que esas tarifas, dentro de poco, no van a ser tan bajas? Es decir, ¿van a subir las tarifas?

Después me preocupa en parte que usted considere, y así lo manifiesta, que la compañía se ve amenazada por los trenes de alta velocidad y por las autovías, también por la liberalización. ¿Va a influir el que la posición de Iberia esté amenazada por los trenes de alta velocidad para que, dentro de las grandes magnitudes de inversiones que el Gobierno pueda tener, haya retrasos en trenes de alta velocidad en defensa de la compañía de bandera española?

En el segundo punto usted nos habla del plan estratégico, lo hemos recibido hoy. Tenemos un plan estratégico, hay que estudiarlo a fondo. Me parece, por lo que he ojeado y he oído que usted explicaba, que es un plan verdaderamente con un cierto triunfalismo, que va ligado con el tercer punto cuando nos habla de la proyección de los resultados. Todos quisiéramos que fuese así, pero parece que con las coyunturas que está sufriendo todo el mercado en que se mueve la compañía es muy optimista hablar de 55.000 millones de beneficio para el año 1996, o que el propio año 1992 haya 4.000 millones de beneficio.

Usted nos ha dado toda una serie de datos numéricos que tendremos que consultar en el «Diario de Sesiones», lo que será difícil porque las personas que van tomando las notas lo hacen de oído. Me hubiese parecido muy bien que a los miembros de la Comisión también se les hubiese dado la información de su intervención, que seguro que se ha entregado a los medios de comunicación y que leeremos mañana, para así tener los datos ordenados. A nosotros se nos da una información, que es el plan estratégico, pero el resumen de su intervención, con todos los números que usted ha dado de palabra, tendremos que esperar a leerlos en el «Diario de Sesiones» de la Comisión, aunque lógicamente, sin la estructura ordenada que un cuadro puede dar para hacer un buen trabajo en la propia Comisión.

Por tanto, nosotros, en este momento, recibimos sus palabras y del estudio de las mismas a través del «Diario de Sesiones» y del plan estratégico o de alguna otra información que mañana por los medios de comunicación tengamos —porque parece ser que los tienen más claros que los que nos han dado a nosotros— sacaremos nuestras conclusiones para poder intervenir en otras ocasiones.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Vasco (PNV), tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: En primer lugar, dar la bienvenida al señor Aguiló por su comparecencia y, como ha dicho mi compañero del Grupo Catalán, después de ese aluvión de datos que nos ha facilitado, lógicamente hay que asimilarlos. Le aseguro que leeremos detenidamente su intervención y sacaremos conclusiones de la misma. En este momento es muy difícil sacar conclusiones de su intervención a bote pronto, por decirlo de una forma coloquial.

Quisiera pedirle algunas aclaraciones de su intervención. Ha dicho usted que Iberia es una compañía mediana o pequeña, sin contar las participadas americanas, y que es la cuarta en Europa. Y yo pregunto: ¿también con las participadas es la cuarta en PKT?

Después ha hablado de la cobertura. Hay una cobertura débil, dice, en Estados Unidos, Canadá y Extremo Oriente. Yo quisiera saber qué acuerdos se piensan adoptar, como usted ha insinuado, para potenciar esta cobertura en estos lugares. Quisiera que me ampliara en qué consisten los acuerdos sobre marketing y los datos sobre lo que piensan hacer a corto y medio plazo, sobre todo a medio.

Dice que tienen alianzas con Aerolíneas, Ladeco, Viasa y Austral; esta última, por ser de Aerolíneas, al cien por cien. Hubo una serie de problemas con Aerolíneas, no sólo financieros, sino incluso políticos. Se trataron estos temas en el Parlamento argentino; intervinieron gobiernos. ¿Qué ha pasado con todo eso? Porque incluso había voces autorizadas en Argentina, por lo menos de una mayoría, si no absoluta, bastante amplia, que querían rescindir el contrato y el acuerdo. Había también problemas de financiación. Usted ha dicho que esto está solucionado y me gustaría que matizase un poco.

Del programa de incentivos Iberia Plus yo quisiera saber también en qué situación se encuentra, qué salud tiene en estos momentos. Sabemos que el Air Plus International Company ha desaparecido. Nos dieron unas tarjetas y ahora nos han dicho que ha habido unos problemas internacionales y va a desaparecer. Sin embargo, Iberia dice que va a mantener ese programa en exclusiva. Yo quiero saber por qué desaparece internacionalmente este programa de Air Plus y, sin embargo, Iberia ha decidido mantenerlo en exclusiva.

Por otra parte, me gustaría que me ampliase los datos sobre la salud que tiene actualmente y la rentabilidad del programa Amadeus, del cual son cofundadores. En este momento, yo creo que se puede hacer una primera valoración sobre este programa.

Antes han hablado de las alianzas europeas. No sé si ha dicho que han desistido a corto plazo, a medio o a largo. Si han desistido, ¿por qué lo han hecho? Y, si no han desistido, ¿qué acciones piensan ejercer sobre este tema? Entiendo que es fundamental el asunto de las alianzas europeas, que ya se han esbozado aquí, de Lufthansa, de Sabena, de la compañía francesa, etcétera. Me gustaría que me aclarara esta situación.

Ha dicho que las tarifas eran bajas. Yo le pregunto: ¿Tarifas bajas comparadas con qué, con quiénes? Los

que viajamos en avión vemos que en otras compañías extranjeras comparativamente las tarifas son más bajas. No sé si es un espejismo, usted nos dirá. Cuando uno tiene que pasar por taquilla en Iberia y tiene que coger un vuelo de línea regular, entre comillas, «le asan». Sin embargo, hay ofertas de fines de semana, días no sé si azules o verdes o como les llamen, que pueden suponer una rebaja. Pero en las líneas comerciales regulares yo no veo que las tarifas sean bajas. Dígame con quién se comparan para afirmar que son bajas.

Me gustaría que por lo menos esbozara qué criterios se siguen para la elección de rutas, sobre todo domésticas, y qué criterios de rentabilidad siguen. Porque pasa algo muy curioso. Como ha dicho el señor Presidente, estoy hablando en nombre del Grupo Vasco (PNV). Los vuelos que había antes —ahora los han vuelto a implantar— Madrid-Bilbao, el de las nueve de la noche y el primero de la mañana, tengo idea de que eran los más rentables por ocupación de todos los viajes que cubre Iberia en el mundo. Siempre estaban llenos y había lista de espera de gente que se quedaba fuera. En vez de aumentar el número de viajeros posibles, quitaron esos vuelos. Ahora los han vuelto a incluir, pero me gustaría saber qué criterios siguen, simplemente esbozados.

Y ya termino, refiriéndome a la imagen de Iberia. Yo creo que Iberia tiene suficientes problemas propios que la hacen tener en muchos casos una imagen, quizá, deteriorada por retrasos, incumplimiento de horarios, etcétera, pero observo que incluso tiene mala imagen muchas veces por problemas que no dependen de ella. No dicen la verdad. ¿Por qué no dicen la verdad? ¿Por qué no cuentan las cosas como son? En otros países lo hacen. Tenemos complejos.

Hace poco tiempo ha tenido lugar un drama. Una delegación interpalamentaria tenía que ir a Camerún. El vuelo tenía que ir por París. Salió el vuelo de Barajas con tres horas de retraso, con lo cual perdieron el vuelo a Camerún el sábado pasado, aparte de que perdieron las maletas —pero eso es aparte, puede pasar— y tuvieron que estar allí en un hotel, sin maletas. Había hombres y mujeres; el drama para las mujeres es mayor, lógicamente. No pudieron coger el vuelo siguiente. El domingo tomaron la decisión de volver a Madrid; volvieron a perder el vuelo. Total: que la interpalamentaria, de ocho o diez representantes, se ha quedado con dos o tres.

Parece ser que había una huelga de controladores aéreos, que están trabajando a reglamento. ¿Por qué no lo dicen? ¿Por qué no dicen que había una huelga de controladores aéreos? Hablan de saturación de vuelos, condiciones meteorológicas adversas, de yo qué sé cuántas cosas, cuando todos sabemos que por detrás hay unas huelgas, encubiertas o no, en algunos casos. Pues díganlo, díganlo y no tendrá que cargar Iberia con esa responsabilidad. Que cada palo aguante su vela. La imagen se va deteriorando muchas veces incluso por

problemas que no son suyos. Hay que decir las cosas como son, con naturalidad.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Costa.

El señor **COSTA COSTA**: Permítanme, como representante del Grupo Socialista, compartir algunas de las preocupaciones que sobre la compañía Iberia tienen otros grupos y que tienden claramente a mejorarla desde una posición crítica y, en cambio, a no compartir y excluir de mi planteamiento todas aquellas actitudes que pretenden desprestigiar una compañía española, que pretenden socavar el prestigio de esta compañía y que, por tanto, no sirven al interés general ni al interés común de todos los españoles.

Hago esta consideración previa porque creo que hay que delimitar claramente dónde y cuándo se ejerce la responsabilidad política y la función de los parlamentarios en este Parlamento. Yo creo que el interés general de todos los grupos parlamentarios está en que Iberia sea una compañía que funcione correctamente, que se autofinancie, que obtenga beneficios y que sea capaz de competir en el mercado. Este es el interés que mueve a nuestro Grupo y a partir del cual voy a hacer las siguientes consideraciones sobre el plan estratégico presentado por el señor Aguiló.

Yo creo que el plan estratégico viene a posicionar al grupo Iberia ante la realidad del nuevo mercado único europeo de 1993, así como del aumento de la competitividad que requiere la liberalización y la competencia de la industria del transporte aéreo en Europa y en el contexto occidental, para ampliarlo más, es decir, el contexto en que se movería la compañía Iberia. Por tanto, este plan intenta abordar los nuevos escenarios en que se va a mover el tráfico aéreo en Europa, especialmente con el continente americano y, como tercer escenario, con el Este. Y lo intenta abordar quizás desde una visión bastante optimista para la propia compañía, que yo espero que se cumpla por el bien de Iberia y por el bien de nuestro país.

Yo creo que la acelerada dinámica en la que está envuelta la industria del transporte aéreo, en el que se suceden crisis, renovación de flotas, alianzas, como la que mencionaba un portavoz parlamentario hoy, abunda en la necesidad de reflexionar y analizar el contexto en que Iberia va a desarrollar su actividad. No es un contexto estático, sino muy dinámico y, por tanto, cualquier previsión que se haga a cuatro o a cinco años, entiende nuestro Grupo que puede resultar modificada por factores externos totalmente a la propia compañía. Es una consideración que si bien está contenida en el conjunto de elementos que conforman el plan estratégico, quizás no viene suficientemente explicitada dentro del propio plan.

Hay que decir que el plan estratégico no intenta inventar nada, sino que lo que hace más bien es analizar y ordenar una serie de fórmulas que han resultado exitosas en la industria del transporte aéreo y las encar-

dina en este plan de futuro de la propia compañía. Estas características comunes en las compañías aéreas, que se han mostrado eficaces en la desregulación del transporte aéreo en Estados Unidos, son básicamente las siguientes: dominio en un mercado, cobertura amplia, tamaño de la compañía y eficacia de la gestión. Serían los cuatro puntos de este plan.

Iberia está en buena disposición en dos de estos cuatro parámetros, que son su tamaño y el dominio de un mercado. El tamaño de la compañía es un tamaño importante y tiene un mercado en el que Iberia está altamente especializada, que sería el mercado de Iberoamérica, donde hay que enmarcar todas las actuaciones tendentes a posicionarse en este mercado, adquiriendo compañías, que es una de las vías posibles para entrar en este mercado y quedar bien situado en él. Esto le da un valor añadido a la compañía Iberia, que no tenía hasta estos momentos.

A continuación, voy a tratar de los otros dos mercados, el nacional y el europeo. Estando probada una posición muy sólida en el mercado interior —en estos momentos está prácticamente en régimen de monopolio—, el escenario que el plan estratégico plantea es siempre con las hipótesis más favorables para el Grupo Iberia. Yo creo que es optimista pensar que Iberia puede mantener el período que abarca el plan estratégico el 85 por ciento del mercado interior, que es la hipótesis sobre la que se trabaja en el plan estratégico, porque evidentemente ya tiene en estos momentos una competencia de compañías españolas —algunas de las que se han creado últimamente empiezan a ser importantes en el tráfico interior— y tendrá en el futuro una competencia de otras compañías europeas que van a intentar operar en determinadas líneas del mercado nacional. En este sentido, habría que ser cautos y esperar a que de la eficacia de la gestión de la compañía se pudiera derivar el que efectivamente se cumpla este objetivo de mantener el 85 por ciento del mercado nacional.

Respecto al crecimiento europeo, dentro de las líneas europeas, Iberia ha puesto ya una serie de instrumentos para asegurar el éxito de este crecimiento dentro del mercado europeo. Ahí también hay que ser cautos, quizás en dos sentidos. En primer lugar, Iberia opera en el mercado europeo con dos productos, el producto Iberia Europa y la compañía Viva, que estaría altamente especializada en lo que serían segundas ciudades o destinos turísticos, del plan estratégico.

En cuanto al producto Iberia-Europa resulta todavía difícilmente competitivo respecto a las otras compañías aéreas del contexto europeo, y se reconoce en el propio plan; por lo tanto, el crecimiento de este segmento y el éxito vendría dado por la mejora en la gestión global de los recursos de la compañía que el propio plan plantea, y también dependerá de una política de precios mejor que la que tiene ahora, más competitiva, respecto a las compañías de bandera de otros países o las que se vayan conformando en estos próximos años.

Respecto al mercado de Viva, lo que sería mercado segundas ciudades o, sobre todo, mercado turístico, que es en el que se plantea una gran expansión, nuestro Grupo coincide en que, cada vez más, las compañías chárter van a tener menor segmento del mercado europeo —del que ahora cubren un espacio muy importante—, que este espacio lo van a poder cubrir compañías regulares, pero también es verdad que éste es un producto muy especial que vendría conformado por un bajo precio y, seguramente, por la necesidad de ofrecer servicios complementarios. Yo creo que los servicios complementarios estarían insertos dentro de la estrategia de la compañía, dentro del programa Amadeus, es decir, que estaría muy vinculado a la capacidad de ofrecer servicios de reservas incluidas dentro del paquete que ofrezca la compañía en estos escenarios y a la conformación, evidentemente, de comunicación entre ciudades y aeropuertos que tengan «a priori» un alto tráfico en compañías chárter con estos países. Creo que esto está bien reflejado en el plan estratégico y que se tratará de ir aplicándolo conforme se vaya produciendo la incorporación de la nueva flota, que creo que tendrá —por lo que deduzco del conjunto del plan— una gran importancia respecto a la futura estrategia tanto de vuelos nacionales como de vuelos en este segmento.

Creo que los escenarios que presenta el plan Estratégico conforman un abanico de posibilidades amplio, pero parece razonable, como consecuencia de la realidad actual y de los números de la propia compañía, esperar un crecimiento anual similar al del mercado, afianzando la posición de Iberia en los tres escenarios que generan una gran parte del volumen de esos negocios. Ya ha dicho también el Presidente, lo dice el propio plan, que la estrategia futura de la compañía estaría conformada básicamente por tres escenarios: el escenario iberoamericano, el escenario europeo y el escenario del mercado nacional, en el que ocupa una posición absolutamente privilegiada, sin descartar otros escenarios como el del Este o el del Lejano Oriente, que van a tener una importancia menor en el futuro de la compañía. Para hacer que esos escenarios funcionen adecuadamente y produzcan los resultados previsibles, se establece una división de los medios materiales para adaptarlos de la manera más óptima posible a los diferentes recorridos y de ahí se deriva también una división operativa de la compañía, una división sobre la que, por cierto, se oyen voces críticas. Es una cuestión sobre la que es perfectamente válido opinar, pero lo que no es válido es que a esta nueva estructura de la compañía se le atribuyan resultados que no son consecuencia de ella sino que son consecuencia de la anterior estructura de la compañía.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Costa, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **COSTA COSTA**: Termino rápidamente, señor Presidente.

Creo que para el funcionamiento del Grupo hace falta esperar el tiempo necesario para que produzca esos efectos, y es verdad que en el plan estratégico se hace una reflexión importante sobre este tema, aunque sea breve, y se hace en el sentido de la necesidad de que cada uno de los responsables de la compañía asuman interiormente que pertenecen al Grupo y que las decisiones que tienen que tomar sean plenamente coherentes con los objetivos finales del Grupo. Para ello, se dotan de unos instrumentos de información que deberían conseguir que la toma de decisiones se produjera con el mayor conocimiento de los datos necesarios. Por lo tanto, también hay un elemento personal muy importante, como es la capacidad de las personas, que no ponemos en cuestión, para operar en este nuevo escenario. Hasta ahora el Grupo Iberia venía operando en un escenario competitivo entre las distintas marcas del Grupo. A partir de estos momentos deberían operar como grupo y complementándose unas a otras, y esto debería ser yo creo que más asumido todavía por los responsables del Grupo.

En el propio plan, que no en la exposición del Presidente que ha hecho una referencia a ello, echamos en falta un tema que nuestro Grupo considera de vital importancia, es la referencia al capital humano de la compañía y a la formación de ese capital humano. En una compañía de servicios, como es el transporte aéreo, creo que esto es fundamental. Es fundamental que el personal de la compañía esté mentalizado, que el trato con el usuario se produzca de una manera determinada, amable y correcta sobre todo, y que el usuario siempre tiene que tener la sensación de que ha estado bien servido y ha sido amablemente recibido en los servicios de la compañía. Yo creo que ahí hay bastante que mejorar. Espero que entre los planes de formación a que ha hecho referencia el Presidente se pueda obtener esta mejor formación del capital humano, y creo que éste es uno de los déficit todavía de la compañía Iberia respecto a otras compañías competidoras dentro del mercado europeo especialmente...

El señor **PRESIDENTE**: Concluya, señor Costa.

El señor **COSTA COSTA**: Acabo enseguida, señor Presidente. Otros objetivos...

El señor **PRESIDENTE**: No, no, le ruego que concluya, porque es que tenemos otra comparecencia y yo les ruego a SS. SS. que se ajusten al tiempo de que se dispone, porque si no va a ser imposible que tramitemos las dos comparecencias completas.

El señor **COSTA COSTA**: Sí, señor Presidente. Muchas gracias por su amabilidad en la concesión de este tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Presidente de Iberia tiene la palabra para responder a las cuestiones planteadas.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA IBERIA** (Aguiló Alonso): En cuanto a las cuestiones planteadas por el señor Mardones, he anotado una preocupación por la ampliación de capital, quién ha concurrido a la ampliación, cuánto y cómo se piensa remunerar ese capital.

El accionista principal de Iberia es el Grupo INI, y el accionista ha desembolsado íntegramente sus 120.000 millones aproximadamente. Hay un porcentaje pequeño de otros accionistas, que no llega al 1 por ciento, es el cero coma algo por ciento; de esos accionistas algunos han acudido a la ampliación y algunos no han acudido. El Consejo de Administración decidió ofrecer al accionista principal, el Instituto Nacional de Industria, si quería ir a ese pequeñísimo porcentaje que no había sido cubierto por otros accionistas; el Instituto Nacional de Industria dijo que sí, y su porcentaje se ha elevado unas décimas de punto con razón a esta ampliación. O sea que 120.000 millones cubiertos íntegramente y prácticamente por todos los accionistas.

¿Cómo se puede proyectar una corriente de beneficios hacia adelante habiendo sido unos años malos y unos años con pérdidas? Indudablemente para esto se hacen los planes, para revertir las tendencias, la tendencia estructural que había habido en Iberia, aún en los años de beneficio (porque ésta es una industria cíclica y hay años buenos y años malos), la tendencia estructural de Iberia había sido un crecimiento porcentual de los gastos mayor que el crecimiento porcentual de los ingresos. Eso ya lo puse de manifiesto en mi comparecencia anterior, y es una tendencia que se pretende revertir en este período. Las cifras presupuestadas son un 13,7 por ciento de crecimiento de los ingresos; frente a un 9,5 por ciento de crecimiento de los gastos, para un volumen de oferta que va creciendo (lo digo para combatir estas dos cifras con una línea de referencia) en torno al 7 por ciento, tiene un 9,5 de los gastos y un 13,7 de los ingresos. Ese cambio de tendencia es lo que posibilita el que aparezcan beneficios.

Preguntaba con quién es la deuda y a qué coste. La deuda se repartirá en diferentes monedas y en diferentes bancos. Iberia tiene créditos con prácticamente todos los bancos españoles y tiene créditos en prácticamente todas las divisas. ¿Qué es lo que procura el Grupo Iberia cuando se endeuda? Tener un riesgo equilibrado frente al cambio de monedas; es decir, que los ingresos que percibe el grupo Iberia en cada una de las monedas, en dólares, en yenes, etcétera, estén prácticamente compensados con los créditos que tiene solicitados en ese tipo de moneda.

El nivel de gastos financieros que va a tener Iberia está detallado en las cifras que le he mencionado, y es en torno a unos 23.000 millones de pesetas, para un endeudamiento total que varía desde 240.000 millones en el año 1993, a 345.000 millones en el año 1996. O sea, que ya se hace usted una idea de la tasa de interés.

Normalmente, los créditos que tiene Iberia son baratos, porque su solvencia le permite acudir en muy

buenas condiciones al mercado de capitales, entonces, las tasas de interés que salen de la financiación de aviones y de los préstamos de operaciones normales del grupo suelen ser unas tasas bastante bajas.

En cuanto a la productividad, pregunta el señor Mardones si existe una política de incentivos al personal. Decididamente, señor Mardones, es algo consustancial con un programa de este tipo. Parte de la remuneración estará ligada a la consecución de los objetivos y a la aportación de valor añadido al proceso de actividad del grupo, con lo cual está claro que sí que existe ese deseo de incentivar al personal. Esto se instrumenta de varias maneras. Los trabajadores directos lo tienen como pluses a la producción, y los trabajadores indirectos lo tienen por un programa de dirección por objetivos, que fija una serie de objetivos con una ponderación anual, y que permite recibir una parte sustancial del salario en términos de consecución de esos objetivos.

Preguntaba también por la convergencia de las cuentas de Iberia. Ya he respondido que el incremento de costes será menor que el de ingresos.

Ha hecho una pregunta muy interesante sobre la posible incidencia de las huelgas. Indudablemente, una compañía de transporte aéreo es frágil en cuanto a una presión de las huelgas, tanto propias como ajenas. Ahí acierta, señor Mardones. Es muy difícil en un entorno social conflictivo llevar hacia adelante una compañía, no ya mejorando sus resultados, sino simplemente, en la situación normal, sin empeorarlos; es muy difícil. El riesgo de que una huelga de controladores, como usted decía, afecte sustancialmente a Iberia, es un riesgo cierto.

Ahora, me pregunta usted: ¿Existe hoy algún tipo de conflicto en este sentido? Yo le tengo que decir que no tengo constancia oficial de que ello exista. No puedo darle ningún dato más, porque no he recibido ninguna comunicación en el sentido de que haya ningún problema con esos colectivos. El único problema en este sentido que tiene hoy la compañía Iberia es la huelga de trabajadores de limpieza, que afecta al aeropuerto de Barajas, que es una huelga con unos servicios no directamente contratados por Iberia, sino contratados por el aeropuerto, pero que Iberia, como principal usuaria de ese aeropuerto, sufre, como sufren los pasajeros que tienen que viajar.

Se ha referido también si esta huelga o este conflicto que pudiera haber ahora en otros colectivos eran la causa de los retrasos actuales. Estos últimos días habrán podido leer en la prensa una serie de retrasos importantes. Puede que haya alguna excepción, pero la mayor parte de ellos han sido debidos a incidencias climatológicas; ha habido mal tiempo en general en muchos aeropuertos españoles, y especialmente en Barajas, con lo que ya se ha convertido en famosa configuración Sur, que provoca que de 40 operaciones a la hora, que es la tasa normal de operaciones que puede recibir Barajas, cuando existe ese viento Sur pasa sólo a poder procesar 30 operaciones a la hora. Una re-

ducción de 1 sobre cuatro, una reducción del 25 por ciento, es muy significativa y provoca retrasos en cadena que luego se van trasladando a los otros aeropuertos. Por lo menos los últimos días es claro que la causa de esos retrasos ha sido la climatología.

Después, ha preguntado también el señor Mardones sobre la flota, y ahí ha mezclado, quizá porque yo no he podido tener tiempo para explicarlo bien, dos cosas diferentes: un incremento de utilización de la flota que se refiere al número de horas por avión que vuela cada flota, es decir, el 747 tiene que pasar (cito de memoria) de 12,1 horas a 13,4 horas por avión cada día, eso es una cosa, luego, el incremento de vuelos que se consigue por el incremento de flota es otra cosa, que se suman las dos para producir ese incremento de oferta del 7 por ciento sostenido que necesitamos poner en el mercado.

Luego ha habido una serie de preguntas referidas al mercado africano. Quizá le haya parecido a usted que no hemos hablado del mercado africano. Lo que sucede es que, como nosotros tenemos servicios solamente con los países del Norte de África, esos los hemos incluido genéricamente en el mercado europeo, quizá indebidamente, pero están metidos en esas cifras, no es que nos hayamos olvidado de ellos, sino que para no hacer una línea con muy poco tráfico la hemos incluido en el mercado general europeo, pensando en que ir a Grecia es bastante parecido que ir a cualquier otro país que esté en el Mediterráneo, por aquella zona, en cuanto a duración del viaje y en cuanto a frecuencias, etcétera.

Si hay intercambiadores, no sólo en Barajas. En esa afirmación está usted acertado. Nosotros estamos haciendo un enorme esfuerzo en Barcelona para crear un punto de intercambio —alguna gente en la industria lo llama «hub», pero un «hub» necesita mucha más cantidad de operaciones para ser denominado así, y prefiero usar la palabra utilizada por el señor Sedó de intercambiador—, y en Barcelona lo que hacemos es un punto de intercambio, pero exclusivamente con Europa. La posición geográfica de Barcelona posibilita que haya vuelos de toda España hacia Barcelona que se concentren ahí y que salgan hacia Europa. Con eso se consiguen dos cosas, en primer lugar, en muchos casos, acortar el tiempo del vuelo —no es necesario venir a Madrid y salir después hacia un punto más hacia el Este— y, en segundo lugar, descongestionar el nudo de Barajas que en este momento tiene una infraestructura más deficitaria que el aeropuerto de Barcelona. O sea, que eso funciona así.

También ha mencionado si podría hacerse algún tipo de intercambiador en Palma de Mallorca o en Canarias. El aeropuerto de Palma de Mallorca no es propiamente un intercambiador, es un aeropuerto muy importante como receptor de tráfico, pero no de conexión; es decir, nadie va a Palma a conectar con otro vuelo; se va a residir allí, a disfrutar allí de unos días de vacaciones. Por lo tanto, aunque el aeropuerto de Palma en verano quizá se pueda catalogar como el segun-

do o tercero de España, no es un aeropuerto de intercambio, lógicamente.

En Canarias sucede algo parecido, no tanto, hay más intercambio desde Canarias, pero sucede algo parecido. De hecho, S. S. ha mencionado la posibilidad de que algún vuelo partiera de Canarias hacia África, y ya sucede así. La conexión actual con Guinea va por Las Palmas; antes iba a través de Nigeria. Los vuelos con Nigeria se suprimieron, y con esta puntualización entro en otra pregunta que usted ha hecho: ¿Por qué se suprimen vuelos con África? Se suprimen porque el tráfico o la corriente de viajes que hay entre España y África es muy pequeña. El número de viajeros potenciales de España —me parece que usted mencionó Angola— es tan pequeño que no justifica, en absoluto, una ruta con un avión grande y, por lo tanto, de bastantes pasajeros para que no tenga que hacer veinte mil escalas. Eso no posibilita colocar una ruta, no hay volumen suficiente para apoyar esa ruta. Efectivamente, ahora, cuando se quiere operar con países del sur de África es necesario ir a París, que está bien conectado, o a Lisboa, donde la compañía portuguesa también tiene buenas conexiones.

Preguntaba también, por último, respecto a este tema, si Binter no podría ser adecuada para hacer alguna conexión entre Canarias y África. En caso de existir esas conexiones con algún país africano, probablemente las distancias serían poco adecuadas para ese tipo de aviones. Binter tiene aviones muy adecuados para distancias muy cortas. Por supuesto que podría, porque realmente el alcance es largo, pero el tiempo de viaje se estira demasiado y sería más conveniente, en el caso de que se hiciera, utilizar aviones de Iberia.

Por último, ha preguntado sobre un posible «pool» —ha utilizado esta palabra— con compañías europeas. Aprovecho para responder en este momento a alguna otra solicitud sobre alianzas europeas. Ya hemos dicho que no es prioritario en Iberia en estos momentos llegar a algún tipo de alianza. Luego entraré en más detalles apoyándome en las preguntas de las otras intervenciones de SS. SS.

Respondiendo al señor Camacho, S. S. se queja de no haber tenido el documento. Efectivamente, el documento se les ha repartido ahora, pero el documento es público en tanto en cuanto ha sido publicado íntegramente en el periódico. Por lo tanto, desde luego que tienen ustedes derecho a pedir el documento, yo estoy encantado de dárselo. Aprovecho también para decir al señor Sedó que me hubiese gustado mucho más ofrecer esta información con el apoyo de transparencias. Me hubiese encantado haber podido exponerla con transparencias, pero parece que no es costumbre en esta Casa utilizar ese método, para facilitar la labor de transcripción de las intervenciones —las transparencias no resultan fáciles de transcribir—. No tengo inconveniente en hacerles llegar un ejemplar de la exposición y dárselo, encantado. Las transparencias se han quedado en mi despacho. Yo las hubiera traído aquí encantado y hubiésemos podido seguir todos los

números con mayor facilidad, pero los usos parece que desaconsejan esa práctica.

El señor Camacho insiste, como en otras anteriores comparecencias mías, en trasladar a los cambios habidos en la estructura de Iberia toda suerte de males y de desgracias que sufre la compañía. Yo nuevamente debo decirle, señor Camacho: se equivoca usted, no es así, y, además, maneja usted mal los conceptos. Dice usted: el cambio de estructura de la compañía ha estropeado la marca de la compañía. Se equivoca, señor Camacho. Aviaco existe desde hace mucho tiempo y vuela con sus siglas desde hace mucho tiempo. El cambio de estructura no ha alterado, en absoluto, el uso de las siglas de Aviaco, ni de Viva ni de Binter ni de ninguna. Ninguna de esas compañías ha sido creada en mi período de gestión. Todas estaban creadas antes y todas están volando con su indicativo y con su propia marca. La estructura no tiene nada que ver con la marca. Por tanto, no hay ningún deterioro de la marca por la estructura. Todo sigue como está.

Pregunta usted sobre la situación de las compañías iberoamericanas, dice que si están arruinadas o no están arruinadas. Mire usted, señor Camacho, las oportunidades de compra surgen cuando surgen. Surgen cuando los propietarios de una compañía deciden privatizar o vender esa compañía, y es problema del comprador decidir qué precio paga por lo que venden. Por lo tanto, cuando se fija el precio que se oferta por una compañía, se hace en función, naturalmente, del estado de la compañía, como se hace siempre. Por lo tanto, no cabe decir si es bueno o no comprar este tipo de compañías. Se compran de acuerdo con un precio, ajustado en función de su estado, y con unas posibilidades de operación conjunta.

En mi anterior comparecencia ya dije que la principal ventaja de participar en estas compañías radica en los potenciales de mejora que se introducen por utilizar una gestión de un grupo grande, como es el de Iberia, en unas compañías que vivían aisladas con un control muy burocrático por parte de la administración del Estado. No olviden ustedes que una compañía pública en España tiene un status muy diferente del de una empresa pública en cualquiera de estos países, que está muy integrada, muy imbricada en el aparato administrativo del país. Aquí las cosas son distintas.

Decía el señor Camacho: ¿Por qué no compran ustedes las líneas en vez de las compañías? Señor Camacho, ¿ha salido alguna línea al mercado? ¿Se cree usted que el Gobierno argentino o el Gobierno venezolano o el Gobierno chileno sacan sus líneas al mercado? Naturalmente que no. Sacan sus compañías al mercado, y lo que usted puede comprar son compañías. Si quiere las compras y si no quiere, no las compra. Usted puede criticar que estén bien o mal compradas, pero no se invente productos para comprar que no existen en el mercado.

Creer en Europa frente a Iberoamérica le parece a S. S. una mejor política. Señoría, lamento decirle que el índice de crecimiento en Europa en este programa,

si ojea los datos que tiene y si hubiese usted oído los datos que he ofrecido, es mayor en Europa que en Iberoamérica. Se crece el 11,7 por ciento anual en Europa y sólo el 10,1 por ciento en Iberoamérica. Ese crecimiento diferente da lugar en el año 1996 a unos millones de pasajeros/kilómetro transportados del orden de 10.000, similares en los dos mercados. O sea, que ambos crecimientos son igualmente importantes en el plan estratégico de Iberia.

Su señoría pregunta si vamos a vender la sede o no vamos a venderla, a quién, cómo y por cuánto. En principio, no tenemos ningún reparo a vender o no vender. No se ha iniciado ninguna acción, pero en principio no hay ningún reparo. Se pretende que la compañía saque partido de sus activos productivos, no de activos inmobiliarios que no producen un rendimiento a la compañía. ¿A quién y cómo? La compañía Iberia es una sociedad anónima que tiene unos mecanismos de administración, su consejo de administración y su accionista y se rige por principios de derecho privado. Respetará escrupulosamente los mecanismos de administración que tiene establecidos y no dude usted de que se hará limpiamente y bien.

La flota. Dice usted que no se podrán comprar 200 aviones. Pues mire usted, señor Camacho, ahí está el plan que dice cuándo se van a ir comprando cada uno de ellos y cómo se van a financiar. También dice usted que no nos van a dar el dinero. Hasta ahora el Grupo está consiguiendo el dinero, y lo está consiguiendo con un coste mínimo, a un coste bastante mejor que la media de la industria; por tanto, no pasa de ser un mal augurio.

También dice usted que si existe un contrato con una determinada compañía para construir una terminal en el aeropuerto de Barajas. No hay tal contrato, señoría, no existe tal contrato. La cifra que usted ha mencionado es una estimación que hemos hecho de lo que podría costar una terminal en el aeropuerto de Barajas, que es del orden de 90.000 millones de pesetas. Esa terminal puede estar financiada íntegramente por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de su nueva Empresa Nacional de Aeropuertos, o puede estar financiada en colaboración con grupos privados o íntegramente por grupos privados. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene legislación suficiente para encarrilar esa inversión del modo que le resulte más conveniente para cumplir sus programas de inversión.

Dice usted también que si los ingresos derivados de la ampliación de capital se van a derivar hacia gastos de ajuste. Mire usted, la economía de una empresa no es como la de una ama de casa, donde el dinero que va llegando de distintos sitios se mete en sobrecitos que luego se ocupan para determinados gastos domésticos: esto para la compra, esto para el piso. Hay una financiación que, como he dicho, se produce, parte por ampliación de capital, parte por endeudamiento y aparte por beneficios generados por la propia empresa y no repartidos, y todo eso se utiliza en financiar los pro-

gramas de gasto. Y en los programas de gasto está la gasolina, los sueldos de cada mes y están también, naturalmente, las indemnizaciones que reciben los trabajadores que se jubilan voluntariamente o se marchan de la compañía. Todos son gastos y todo sale de la misma bolsa única.

Al señor Sedó le he contestado, en parte, en cuanto a sus problemas de las cifras. Preguntaba si las tarifas eran bajas o no, y si mi afirmación de que las tarifas son bajas significa que van a subir más de lo normal. Yo querría decir que las tarifas son bajas en relación con las tarifas domésticas de otros países europeos. En las tarifas domésticas rigen unos principios de mercado distintos a los que rigen en las tarifas internacionales: en unas hay competencia y en otras es el Estado quien regula los niveles de tarifas; pero, proporcionalmente a las distancias, las tarifas domésticas españolas son más bajas que las tarifas domésticas de otro país europeo cualquiera. Eso es lo que yo he dicho, y lo he citado no como un punto fuerte, potencial de crecimiento para Iberia, en el sentido de que fueran a crecer más, sino como un punto débil, como característica o debilidad de un sistema de buena posición en el mercado, que es ser el único operador. Somos el único operador, pero con unas tarifas bajas en el mercado doméstico. Nada más que para eso. Si a usted le preocupa, señoría, si eso puede ser utilizado para no invertir en otros medios de transporte, le debo decir que esa no es nuestra misión. Yo no sé cómo se puede utilizar esto. Lo que sí es verdad es que, comparativamente, las tarifas son bajas, nada más que eso.

No es previsible que suban mucho. Aprovecho para decirle, contestando también al señor Vallejo, que lo que sucede es que la estructura de tarifas domésticas en el país no está equilibrada respecto de los costes de cada ruta y algunas rutas subsidian a las otras. Por eso, en la última subida, se ha propiciado una subida media y luego se han balanceado unas tarifas con otras, de manera que unas suben un poco más y otras suben un poco menos para que, en el futuro, se vayan equilibrando a los costes respectivos. Nos han autorizado que la subida máxima sea un 9 por ciento, cuando la subida media es del orden del cinco y pico.

También ha preguntado sobre los cuadros ordenados, pero ya le he contestado en ese sentido.

Al señor Vallejo le responderé que la posición de Iberia, sin tener en cuenta las compañías participadas, es claramente similar a la del resto de las cinco compañías medianas que hemos citado, que son Escandinavian, Alitalia, KLM, Swissair e Iberia, las cinco tienen un volumen muy similar. La posición que ocupa Iberia por sí sola en torno a esas cinco es alrededor de la mitad, según el parámetro que se coja para medir. Puede estar la tercera o la segunda de ese grupo, o la cuarta, en función de lo que utilicemos para medir. Si se cuenta, en cambio, el grupo, Iberia abandona ese grupo de las cinco medias y se coloca muy cerca de Luft-hansa, que es la más pequeña de las tres grandes.

En cuanto a cobertura, que era uno de los puntos que ha citado el señor Costa claramente como una debilidad de Iberia en este momento, tengo que decir que para conseguir cobertura caben dos caminos: introducir oferta propia, a través de nuevas rutas y nuevos aviones en esos mercados donde sé es débil, o llegar a algún acuerdo con compañías extranjeras. Nosotros, en los mercados que no hemos elegido como mercados de desarrollo, es decir, en el mercado asiático, y en el mercado africano, en los mercados que no son Europa, Iberoamérica y doméstico, hemos elegido acuerdos con compañías extranjeras.

Quiero anticipar aquí otra vez que no se trata de una alianza general, como las que mencionó el señor Camacho o el señor Costa; son acuerdos concretos para «marketing» de determinadas rutas. Los acuerdos que las compañías aéreas hacen en este tipo de asuntos suelen ser de espacio reservado, o bien de compartir los gastos de determinado avión, sobre temas de este tipo, pero siempre son acuerdos puntuales con determinadas rutas. Nosotros tenemos en Iberia bastantes acuerdos de esta clase y podremos seguir desarrollando bastantes más.

El señor Vallejo también ha preguntado en el sentido de que había habido problemas con Aerolíneas Argentinas que habían saltado a la prensa. Efectivamente, hubo una oposición política al proceso de privatizaciones emprendido por el Gobierno argentino, que utilizó la privatización de Aerolíneas Argentinas como *pim, pam, pun* para recibir todos los ataques. Eso sucede por dos razones, primero, porque Aerolíneas Argentinas fue una de las primeras empresas en privatizarse —me parece que cronológicamente fue la segunda, después de los teléfonos, pero prácticamente al tiempo que los teléfonos—, y la segunda razón importante es que una compañía aérea de bandera tiene una repercusión en la imagen pública mucho mayor que cualquier otra cosa, mayor que los teléfonos; de los teléfonos se espera un buen servicio, pero la compañía de bandera lleva los colores nacionales a una serie de países y se utiliza metiéndose en ella y viviendo rodeado de esa idea de nacionalidad en una serie de situaciones fuera del país. Eso conlleva que el usuario sea mucho más receptivo a toda noticia que se produce en torno a la privatización de una compañía de bandera; por tanto, las noticias tienen más enganche o repercusión en la prensa. Pero, la polémica no era tanto por la privatización de Aerolíneas Argentinas, sino como por el proceso de privatización en general del Gobierno, que era atacado en esa especie de rompehielos que fue el proceso privatizador de Aerolíneas.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: ¿Está solucionado ya?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA IBERIA** (Aguiló Alonso): Ahora ya está solucionado. La compra-venta está completamente cerrada, el plan de inversio-

nes correspondiente a estos dos años está cubierto y la compañía está operando normalmente.

En cuanto al problema que ha mencionado de Iberia Plus y de Air Plus tengo que decirle que son cosas distintas. Iberia Plus es un programa que pretende premiar a las personas que viajan mucho, de manera que, si usted hace un viaje a un determinado sitio, gana unos puntos que puede luego utilizar para otro viaje que le va a salir gratis. En cambio, Air Plus era una tarjeta, es un medio de pago que se utiliza para abonar hoteles, alquileres de coche, billetes de avión, etcétera. Lo que ha sucedido con Air Plus, que era una marca que estaba potenciada por una serie de compañías europeas, es que todas ellas han llegado a la conclusión de que ya no responde a las necesidades actuales del mercado y que más vale que desaparezca. Luego insistiré sobre este punto, porque esto no es más que el reflejo de que las condiciones del mercado han pasado de ser un mercado de acuerdos bilaterales, donde todo el mundo funciona de acuerdo con un código regido por IATA, a un mercado competencial donde ya vale todo y cada compañía quiere tener sus instrumentos de «marketing» propios. Eso es lo que propicia que instrumentos que antes eran útiles ahora dejen de serlo y desaparezcan del mercado. Lo que ha sucedido es que Iberia entiende que como complemento de su programa Iberia Plus, la tarjeta Air Plus puede ser un medio de pago adicional ligado a ese programa, y va a intentar desarrollarlo por sí sola por ahí. Esa es la mejor explicación que le puedo dar.

Me pregunta por el estado actual de Amadeus. Amadeus es una compañía que está empezando a operar en estos momentos. Desde primeros de año se empezó a hacer lo que en la jerga se llama el traslado de operaciones, es decir, las reservas que todos los pasajeros están haciendo ahora en cualquier parte del mundo, en vez de entrar ya por Iberia y ser enviadas a Amadeus para que tuviera conocimiento de ellas, ya se realizan a través de Amadeus directamente. Hemos ido pasando todas las compañías nuestro sistema de reservas de Amadeus. Entonces puede decirse que a mediados de año Amadeus empezará a tener ya un ritmo de operación normal, procesando por sí mismo todas las reservas que se van produciendo en las compañías. Es pronto, por tanto, para saber resultados económicos o proyecciones de resultados para años venideros y supongo que quizás el año 1993 ya sea un año normal de operación.

En cuanto a las tarifas bajas lo he comentado ya contestando al señor Sedó.

Pregunta también el señor Vallejo criterios para establecer determinadas rutas. Los criterios que sigue la compañía Iberia para poner determinadas rutas son criterios de mercado, de aprovechar la potencialidad de tráfico que existe entre dos aeropuertos distintos, y a partir de ahí dimensionar el servicio. No conozco con detalle el problema de Bilbao, de que se quitaron unos vuelos y se pusieron otros. Si tiene interés, me puedo enterar y darle documentación concreta sobre

eso, pero en principio nosotros estamos deseosos de que surjan tráficos entre dos puntos para poder poner nuestros aviones a cubrir ese servicio e incrementar nuestro negocio. No hay en eso ningún problema por parte nuestra.

Ha mencionado también los problemas relativos a un vuelo a Camerún con un retraso de tres horas. Desconozco también cuál es el problema.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: El problema es en general.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA IBERIA** (Aguiló Alonso): Iba a eso ahora. Esto lo ha relacionado con el problema de la información, que parece el más serio. Aprovecho la oportunidad que usted me da para detenerme un poquito en ello, porque nosotros como compañía tenemos un grave problema de información, y es que la información que se da en el aeropuerto de Barajas, si usted se ha fijado, es que se dice: «La Compañía Iberia anuncia que su vuelo...» No es una persona de Iberia ni un servicio de Iberia quien da esa información, es un servicio del aeropuerto. Por tanto, la información que se da es la que el servicio del aeropuerto considera conveniente dar, no la que las compañías dan.

Muchas veces nosotros no tenemos información de por qué el control de Torrejón o antes el de Paracuellos nos dan un retraso en el vuelo ni nos dicen cuánto retraso va a ser. Simplemente nos dicen: «Hay problemas de control de tráfico aéreo. Esperen ustedes.» Cuando nos dicen «Esperan ustedes» no podemos dar más información porque no la sabemos; no sabemos si es que hay muchos aviones, si es que hay mal tiempo, si es que hay un posible conflicto de algún colectivo, no sabemos por qué. Hay veces que nos dicen: «Tienen ustedes un retraso de cuarenta y cinco minutos.» En ese caso nosotros sí podemos trasladar a nuestros pasajeros que el retraso previsto es de cuarenta y cinco minutos, pero no disponemos de la información que sería conveniente que los pasajeros recibieran.

En algún caso ese servicio de control de Aviación Civil tampoco conoce cuál va a ser la demora y tampoco la podría dar. O sea, que no intento con ello trasladar la culpabilidad. Quiero decir simplemente que es una información que la compañía desconoce, la compañía Iberia y todas las compañías que operan en España. Estamos en absoluta igualdad de condiciones con los demás. Con un avión de cualquier otra compañía, de Air France, que se retrase pasará lo mismo que le ocurre al de Iberia, que la compañía no podrá decir ni cuánto ni cuándo si no se lo dicen de control de tráfico aéreo.

Por último, voy a aprovechar la intervención del señor Costa para remachar un poco lo de las alianzas. Indudablemente el señor Costa ha formulado acertadamente cuál es el problema. No es que Iberia sea contraria a ningún tipo de alianzas, en absoluto, y piensa que será algo positivo en el futuro —con esto también contesto al señor Camacho, que ha preguntado sobre

esta cuestión en concreto—. Lo que sucede es que ahora, en este momento, Iberia dice que no es prioritaria una alianza porque puede condicionar excesivamente en estos momentos los proyectos que se contienen en el plan estratégico de desarrollo del Grupo Iberia, y los beneficios esperables de una tal alianza, hoy, no son los suficientes como para empujar a la búsqueda de esas alianzas. ¿Significa esto que estemos en contra? Decididamente no. Significa que estaremos atentos a las oportunidades que vayan surgiendo y que seguiremos con mucho cuidado el proceso de lo que está sucediendo en la industria, pero en principio no es una prioridad urgente de Iberia lanzarse a ello.

Quiero señalar también...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Aguiló, le ruego termine.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA IBERIA** (Aguiló Alonso): Señor Presidente, es que he hablado sólo media hora y me han estado preguntando durante una hora. Deme usted por lo menos otra media hora para contestar.

Decía que no ha habido en Europa alianzas, lo que ha habido son compras. Lo que ha sucedido es que Air France ha comprado una participación significativa de Sabena y ha comprado una participación significativa en Air-Inter y ha comprado un 40 por ciento de las líneas aéreas checoslovacas. Hay otras compañías que han comprado participaciones significativas de otras más pequeñas. Se están produciendo de hecho compras de participaciones de compañías pequeñas por compañías grandes, pero no hay procesos de alianza. Hay una alianza en marcha, que es la European Quality Alliance, que está hecha entre Swissair, Escandinavian, Delta Airlines y Singapur Airlines, que es una compañía con un intercambio de participaciones muy pequeño y con unos objetivos de sinergias y de funcionamiento de grupo muy limitados y radicados fundamentalmente en el buen servicio que da ese grupo de compañías a los pasajeros. Es por hoy, digamos, la única alianza significativa que existe en el panorama europeo, la European Quality Alliance. También voy a aprovechar la intervención del señor Costa para explicar por qué el mercado doméstico pensamos que vamos a pasar del ciento por ciento al 85 por ciento de cuota. Indudablemente, la apertura de mercados que va a propiciar la Comunidad Europea hará que haya nuevos operadores en este mercado, y pensamos que podemos perder algo de cuota. Además, este mercado crece menos que los otros precisamente por la competencia que puede recibir de otros medios de transporte; o sea que este mercado doméstico tiene un crecimiento estimado del 7,7 por ciento acumulativo anual, y en Europa del 11,7 por ciento, por lo cual se prevé que las nuevas auto-vías españolas y los nuevos servicios de tren hagan que ese mercado crezca menos que en Europa.

Por último, una referencia a la formación. Efectivamente, no sé si en el plan, porque no lo recuerdo de me-

moria, se dice, pero tenemos un programa de formación muy ambicioso, con un coste que creo recordar que es, no tengo la cifra aquí, en torno a los 4.000 millones de pesetas, que abarca un amplísimo abanico de trabajadores. Estimaba antes, como he dicho en mi intervención, que cuarenta mil alumnos pasarán por las aulas de Iberia para mejorar su formación. En estos momentos sí que puedo decir que además de la formación tecnológica habitual de pilotos, etcétera, y tripulantes de cabina de pasajeros, se están impartiendo cursos de gestión y de atención al público para estos tripulantes de cabina de pasajeros, en forma de cursos de dos días, separándoles del servicio durante ese tiempo, que están teniendo, en principio, una buena aceptación y que son considerados como muy positivos para el futuro de la compañía.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Aguiló, por la información precisa que ha suministrado a esta Comisión. **(El señor Sedó i Marsal pide la palabra.)** No voy a dar un segundo turno. En la siguiente comparecencia se habla también de situación actual de la flota y de perspectivas de futuro. Si hay alguna referencia que se quiera introducir en las intervenciones, no tengo inconveniente, pero creo que debemos ir a la otra comparecencia para la cual tenemos un plazo de una hora y, por tanto, les ruego tanto al señor Aguiló como a todas SS. SS. que moderen, en la mayor medida posible, la utilización de los tiempos. Sería malo dejar la segunda comparecencia para otra ocasión. Por tanto, le ruego que haga una intervención lo más sintética posible. Quiero agradecerle, señor Presidente de Iberia, la respuesta precisa que ha dado a las cuestiones que se han planteado y también le agradecería la máxima concisión en las intervenciones.

— **PARA EXPLICAR LAS ANOMALIAS SUFRIDAS POR EL DC-10 DE IBERIA EL DIA 28-11-91 EN VUELO MADRID-SANTO DOMINGO-HABANA; EL INCIDENTE DEL JUMBO 747 QUE HACIA LA RUTA MADRID-NUEVA YORK EL DIA 23-12-91 Y EL CONTENIDO DE LA NOTA DE IBERIA DEL DIA 11-1-92, EN LA QUE SE CALIFICA DE DUDOSA LA CONDUCTA DEL DIPUTADO DON BLAS CAMACHO ZANCADA, POR HABER FORMULADO UNA PREGUNTA DE CONTROL AL GOBIERNO, ASI COMO PARA INFORMAR DE LA SITUACION ACTUAL DE LA FLOTA DE IBERIA Y DE LAS PERSPECTIVAS DE FUTURO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 212/001529)**

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

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA IBERIA** (Aguiló Alonso): Voy a intentar otra vez sintetizar lo más posible este asunto.

En realidad se trata de unas preguntas sobre unos incidentes surgidos en unos aviones. En este caso me tengo que referir obligadamente a la lectura de unos textos, puesto que no es propio del Presidente de una compañía entrar en detalles tecnológicos de lo que ha sucedido con las averías de un avión. Por tanto, voy a referirme muy textualmente a los partes que se han producido y a intentar explicar con palabras, lo más sencillas posible, lo que ha pasado.

La pregunta concreta es sobre las anomalías surgidas con el DC-10 de Iberia el día 28 de noviembre de 1991, en el vuelo Madrid-Santo Domingo-Habana; el incidente del Jumbo 747 que hacía la ruta Madrid-Nueva York el día 23 de diciembre de 1991 y el contenido de la nota de Iberia del día 11 de enero de 1992, en la que se califica de dudosa la conducta del Diputado don Blas Camacho Zancada, por haber formulado una pregunta de control al Gobierno, así como la situación actual de la flota de Iberia y de las perspectivas de futuro. Esta es la pregunta. Voy a contestar rápidamente a las tres cosas.

Respecto al incidente que hubo en el vuelo Madrid-Santo Domingo, para explicar esto y la nota que provocó, debo leer los titulares de los periódicos del día 11 de enero. «Diario 16» dice el día 11 de enero «Un avión de Iberia a punto de estrellarse al llevar 4.000 litros de agua en su tanque de combustible. Tuvo que realizar un aterrizaje de emergencia cuando trasladaba 205 pasajeros». Es un artículo, como he dicho, de «Diario 16» y pueden ustedes ver la foto del señor Camacho haciendo esa afirmación. **(El señor CAMACHO ZANCADA: La hace el periódico.)** El señor Camacho denuncia un hecho y el periódico pone esos titulares. Eso es textual. La nota que explica el incidente y a la que alude la pregunta de S. S., es la siguiente, que voy a leer textualmente: «La Compañía Iberia desmiente en todos sus términos la información filtrada por el Diputado del Partido Popular, Blas Camacho, aparecida en «Diario 16» del sábado 11, en la que se afirma que un avión de Iberia estuvo a punto de estrellarse en Puerto Rico. Dicho texto es irresponsable y alarmista al contener» —texto del periódico— «juicios de valor cuyo objetivo parece ser causa grave daño para la imagen de la Compañía de bandera española, por lo que se estudiarán cuantas acciones puedan intentar». «En relación con dicha información, la compañía niega que se produjera un aterrizaje de emergencia, que existiera riesgo alguno de que la aeronave se estrellara o que se comprobara la existencia de 4.000 litros de agua en los tanques del DC-10, por cuanto con dicha cantidad de líquido es prácticamente imposible que este tipo de aeronave llegara a realizar el despegue.» Así pues, no se realizó un aterrizaje de emergencia, no hubo riesgo para el pasaje, los tanques no contenían 4.000 litros de agua, ni tampoco es cierto que el aparato volviera vacío a España, como se informa en dicho periódico.

El pasado día 28 de noviembre, la tripulación del vuelo Madrid-Santo Domingo detectó anomalías en las bombas de los depósitos de combustible del DC-10 que

cubre habitualmente esta ruta. Al comprobar dichas anomalías, procedentes de los tanques de combustible, el comandante de la nave decidió prudentemente, y en su uso de su autoridad, aterrizar en San Juan de Puerto Rico para revisar la anomalía. En ningún caso, tal como consta en la hoja de ruta del vuelo, se produjo una situación de emergencia equiparable y mucho menos de riesgo que pudiera implicar un accidente de la aeronave. Tras la decisión de tomar tierra en San Juan, el aparato realizó todas las maniobras y el aterrizaje mismo sin mayores problemas, desembarcándose al pasaje y procediéndose entonces a revisar los tanques causantes de la anomalía. No había 4.000 litros de agua; los técnicos de mantenimiento del aeropuerto drenaron una cantidad de agua considerada insignificante (posteriormente, esto no apareció en la nota, se descubrió que fueron 83 litros de agua, no 4.000, como se decía en el periódico) si tenemos en cuenta los 140.000 litros de combustible que cargan estos DC-10. Una vez realizada esta operación, el aparato continuó hasta Santo Domingo, donde fue sometido a nuevas comprobaciones, entre ellas, procedimientos de drenaje de combustible y revisión de las bombas y de motores, comprobándose que éstos y aquéllas no habían sido afectados. El mismo aparato DC-10 permaneció en Santo Domingo una noche para realizar una revisión más completa, descrita anteriormente, y al día siguiente regresó a España desde el aeropuerto de la República Dominicana, con el pasaje previsto (no vacío, como se afirma erróneamente en la información de dicho diario) sin que durante el vuelo se detectara ninguna anomalía ni en los sistemas ni en los tanques de combustible. Una vez llegado a Madrid-Barajas, siguiendo las rigurosas normas de seguridad de la Compañía, la aeronave fue sometida a una nueva revisión para realizar más comprobaciones, una vez superadas las cuales se incorporó normalmente a la actividad, encontrándose en estos momentos realizando rutas intercontinentales. Paralelamente, y en el momento de conocerse la situación a bordo del DC-10 rumbo a Santo Domingo, se procedió a una revisión minuciosa, por parte de la compañía suministradora de la gasolina a Iberia, de los sistemas de abastecimiento de combustible de Barajas, revisándose los hidrantes de los que procedía el combustible de la aeronave y, de acuerdo con dicha compañía, se clausuraron los hidrantes correspondientes durante unos días, hasta que se comprobó que no había nada anormal en estos sistemas de suministro de combustible. Desde el pasado día 28 —se refiere aquí al 28 del mes de diciembre— no se ha registrado ningún otro incidente operacional por esta causa, manteniéndose, como es práctica habitual de la compañía, un exhaustivo control del combustible de toda la flota de Iberia.

A propósito del Diputado Camacho, del Partido Popular, hay que decir que Iberia ocupa buena parte de su tiempo elaborando respuestas a sus requerimientos, contestando siempre —esta es la parte de la nota a la que se refiere el señor Diputado en la última parte de

su pregunta— a las cuestiones parlamentarias con los datos y en la forma debida, pero es esta la primera ocasión en que antes de presentar su pregunta al Gobierno en el foro adecuado, el Parlamento, realiza una filtración periodística a un diario. Por ello, es inevitable preguntarse, ante la conducta seguida por el señor Camacho y la información por él filtrada, plagada de graves errores, cuáles son sus verdaderas intenciones y, desde luego, sobre la valoración informativa que ha dado a dicha información el diario aludido. No hay, por tanto, como ustedes habrán podido comprobar textualmente, ninguna crítica a la conducta parlamentaria del señor Camacho; ninguna.

Paso con eso al otro incidente al que se alude en la nota, que es el relativo al día 28 de noviembre de 1991, en el vuelo Madrid-Nueva York.

A las 20 horas salió de Barajas el vuelo de Iberia 951, con destino a Nueva York, en un Boeing 747, que sustituyó al que anteriormente iba a realizar el vuelo y que tuvo que abortar el despegue. A las 14,30 horas de hoy —del día 23 de diciembre— el vuelo IB-951 de Madrid a Nueva York abortó el despegue al comprobar el comandante que se encendía el indicador de entrada en pérdida, lo cual supone que existe una posibilidad de no realizar el despegue con todas las garantías. Comprobaciones posteriores, no definitivas, hacen suponer que se trata de una alerta que se ha disparado lo que ha conducido al piloto a frenar como medida precautoria. Ninguno de los 182 pasajeros que iban en el avión ni las tripulaciones sufrieron daño alguno. El avión, que tuvo que frenar bruscamente, sufrió daños en las ruedas del tren de aterrizaje, aunque se detuvo con total seguridad. Los pasajeros desembarcaron con normalidad y fueron trasladados a la terminal. Se dispuso un nuevo avión para realizar el vuelo. Todos los equipajes tuvieron que trasladarse de un avión a otro. Además, se ha tenido que desembarcar el equipaje de unos diez pasajeros que decidieron no realizar el vuelo finalmente. Todo ello ha demorado un poco la salida definitiva. Este es el segundo asunto que se menciona en la nota.

Señor Presidente, me va a permitir que, como estos días han aparecido en la prensa unos nuevos incidentes relacionados con éstos, dé también puntual conocimiento a esta Comisión de lo que ha sucedido en estos incidentes. Voy a intentar ser nuevamente muy breve. El día 2 de abril de 1992, un Boeing 747 que hacía la ruta de Tokio a Madrid, de nombre «García Lorca», tuvo el siguiente incidente. Descripción del incidente: En el ascenso se observan variaciones bruscas de los indicadores de motor y se ilumina una luz de detección de incendio en el motor. Se para el motor por el procedimiento de incendio de motor en vuelo. Posibles causas: En tierra se inspecciona el motor y se encuentra que el conducto de sangrado del motor está roto, lo cual produce daños en cables eléctricos, hace saltar la alarma y produce agarrotamiento de la palanca de gases. El motor no llegó a incendiarse sino que sufrió una avería en el sistema del indicador de incendio, por lo que

el avión, como es el procedimiento, aterrizó y se procedió a cambiar el motor para arreglar dicho manguito.

El segundo incidente que quiero comunicarles y explicarles es el producido el día 19 de marzo de 1992, un aborto de despegue de un Jumbo 747, matrícula CBR9, en el vuelo de Iberia 983 que se dirigía de Madrid a Buenos Aires. El nombre de este avión es «Calderón de la Barca». Durante el despegue se produjo una entrada en pérdida del motor número 1, por lo que el piloto decidió abortar el despegue con un resultado de daños en ruedas y frenos del avión. Como posibles causas el informe preliminar señalaba la ingestión de aves en el motor número 1, que fue luego comprobado al examinar el interior del motor, encontrándose en él plumas y manchas de sangre. Esta versión ha sido discutida por parte de la prensa, pero ha sido confirmada por un ornitólogo de la Universidad Complutense de Madrid. Existen fotografías claras donde se ven los restos de un pájaro dentro del motor siniestrado. El ornitólogo ha dicho que este pájaro era un mochuelo, con lo cual se explica de alguna manera las reticencias que tenía algún responsable del aeropuerto diciendo que por las noches no existen pájaros en el aeropuerto; siendo un mochuelo ya es más habitual que existan por las noches. Si SS. SS. tienen interés les pudo dar la «ratio» de este tipo de incidencias para que vean que son muy frecuentes en la navegación aérea.

Por último, otro incidente referido a contaminación de combustible, similar al que he relatado anteriormente, en el vuelo Madrid-Buenos Aires, de fecha 27 de septiembre de 1991. Un avión 747, matrícula CDNP, bautizado como «Juan Ramón Jiménez», al acelerar para el despegue el motor número 3 lo hace lentamente. Sin llegar a moverse el avión se descubre que el motor está en pérdida, se para ese motor y se regresa al aparcamiento. Como posibles causas se encuentra combustible contaminado en tres tanques. Este incidente con el combustible es anterior al que he relatado al principio, es del 27 de septiembre. Como acciones tomadas se limpian y drenan los tanques y circuitos del combustible, se cambian los filtros y se cambian dos motores. El avión dispone de nueve tanques independientes y catorce bombas. Como con cualquier bomba se puede alimentar a cualquier motor desde cualquier tanque, las posibilidades de que las bombas pudieran tener algún riesgo es prácticamente nula.

Con esto, señor Presidente, creo que he dado una versión rápida y sintética. Estaré encantado de responder a cualquier pregunta en torno a estos incidentes, con el deseo de que quede bien claro lo que ha sucedido y cuál es la postura de la Compañía en estos casos.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Presidente de Iberia.

Para plantear la cuestión de la comparecencia, tiene la palabra el señor Camacho, que ha sido el solicitante de la comparecencia. Señor Camacho, tiene la palabra por diez minutos.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Señor Presidente, en primer lugar me va a permitir que califique de intolerables las palabras del Presidente de Iberia, porque aquí no se está haciendo un juicio a un periódico ni a un periodista ni a unos titulares, ni a un jefe de prensa de Iberia, que parece ser es el que está dirigiendo todo este debate, porque es lo único que se ha hecho, leer las notas informativas del Jefe de Prensa de Iberia. El Presidente tiene que haber llegado más al fondo de las cuestiones. Por tanto, sirva la protesta del Grupo Popular, por lo que acabamos de oír en esta Comisión contra un periódico que es libre y que puede titular lo que quiera...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camacho, la respuesta del señor Presidente de Iberia es considerada correcta por parte de este Presidente. Usted plantee las cuestiones que quiera, que serán respondidas parlamentariamente. Ruego, además, que se utilice la cortesía parlamentaria que yo creo que es habitual en esta Casa y que no merma en absoluto la capacidad de ejercer la oposición por parte de SS. SS. Está en el uso de la palabra.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: De acuerdo.

Este Diputado está esperando las acciones judiciales que pueden venir contra él, como dice la nota de Iberia; hasta ahora no han llegado, y el Presidente ha dicho que era el texto de un periódico. No puede titular Iberia que desmiente la información sobre el aterrizaje de emergencia y contradecir al Gobierno cuando me responde el 20 de marzo de 1992, por escrito, que lo que se hace por el piloto es que decide tomar tierra en San Juan (suponemos que no sería a tomar una piña colada). Eso lo dice el Gobierno. Ustedes reconocen que había anomalías; ustedes reconocen que se drenó una cantidad insignificante de agua; usted dice que 80 litros es insignificante. La norma 1.000-8901 E, de características de filtros, y la 1.000 T-5624 N, no permiten más que una tolerancia de dos micras por millón. Por tanto, para la seguridad del aparato no debería llevar más de 0,8 litros de humedad, porque los filtros coalescentes tienen que cumplir su función y la humedad es un peligro para la navegación aérea en esos porcentajes de la USM americana, que son las normas en vigor para todo el mundo. Por tanto, 80 litros es una cantidad que pone en peligro la seguridad del aparato, según todas las normas internacionales de aviación, civil y militar. Hubo un peligro efectivo y el piloto así lo consideró y tomó tierra.

Usted dice que el aparato volvió con pasaje, lo cual es una gravísima responsabilidad para usted, señor Presidente, porque ese avión estuvo después sometido tres semanas a riguroso control. Parece mentira que volviera con pasaje —debe ser porque están mal de beneficios, efectivamente—, y ustedes dicen que vuelve para estar después inmovilizado y sometido a diversas revisiones técnicas durante tres semanas (respuesta del Gobierno de 20 de marzo de 1992).

Usted dice, señor Presidente, que a este Diputado le contestan las preguntas, siempre mal, pero lo que nunca me imaginé es que llegara a engañar usted desde la Compañía al propio Gobierno, y lo voy a demostrar. Una breve referencia a mi persona. Soy un Diputado que no tengo ninguna intención dudosa: Pregunta cuáles son mis verdaderas intenciones. Yo no tengo intención dudosa más que de controlar al Gobierno y evitar un grave percance aéreo, de los que hemos tenido media docena desde que se suscita esta nota de prensa. Y un ciudadano es libre de hablar con los periodistas cuando quiera y decirles lo que le dé la gana, y no es usted quién para decir dónde un Diputado tiene que hablar. Por tanto creo, señor Presidente, que es usted el que se tiene que atener a sus responsabilidades por haber amenazado a un Diputado. Mi Grupo Parlamentario ha dirigido sendas cartas al Presidente del Congreso de los Diputados y al Ministro de Relaciones con las Cortes, protestando por su nota de prensa, el 21 de enero de 1992, que aún no han contestado.

Le voy a decir más. Ha caído en mis manos un informe respecto al vuelo al que ha aludido usted en su comparecencia, de 27 de septiembre de 1991, que contradice su nota informativa y sus propias palabras cuando dice que nunca había aparecido agua en ningún avión de Iberia. Lo que sucedió el 27 de septiembre de 1991 fue lo siguiente; y hay que ponerlo en conocimiento de los señores Diputados. Se aborta el despegue, se drena y sale agua. Por cierto, señor Presidente, el drenaje de un avión en Puerto Rico lo hicieron a chorro abierto. No hay nadie que pueda determinar en este momento qué cantidad de agua se sacó. Por tanto, niego también lo de los 80 litros, porque eso se drena a chorro abierto, sin control, y así me lo han hecho constar en Puerto Rico. Se lo digo a usted para que lo sepa.

Ahora viene aquí una cuestión que es de singular importancia. Usted en ese avión iba a volar Madrid-Buenos Aires-Chile con el señor Ministro de Industria, Aranzadi. Se aborta el despegue, se quedan en Barajas la noche del 27 al 28. El comandante Fernández Montes sale en otro avión diez horas más tarde, y como está también la flota de la Compañía, otro comandante toma ese mismo avión la noche del 28 al 29 cuando va usted con el señor Ministro de Industria a Buenos Aires-Chile, lo cual fue una temeridad. A pesar de lo que usted dice de mí yo temo por su vida, y lo que estoy haciendo aquí es defenderla, así como la de un Ministro del Gobierno socialista. La nota interna de Iberia, que tengo a disposición de SS. SS., dice lo siguiente. Vuelve a la cabecera de pista para comprobar la aceleración del motor y se paró. Retorna y se cancela el vuelo hasta el día siguiente que se realiza con otro avión por él. Pero ese mismo avión sale y resulta lo siguiente, que enterado de la parada del motor por contaminación de combustible, con la enorme cantidad de agua, 70 litros en Madrid, cuando llega a Buenos Aires el comandante vuelve a drenar para seguridad y salen 30 litros a la llegada de ese mismo avión a Buenos Aires

—es decir, usted ha viajado con 30 litros de agua en ese avión—, «con el que hice el vuelo de regreso, sin querer comentar las consecuencias que esto hubiera podido tener. Creo que se debe hacer una completa investigación con todas las consecuencias que pudieran derivarse de la operación.» Firmado: José Francisco Rodríguez Montes, comandante del aparato.

Los servicios técnicos de Iberia hacen un informe que firma el señor Gómez Salcedo que dice lo siguiente (y aquí lectura de prensa por lectura técnica de su Compañía; creo que la calidad es evidente): El hecho se puso en conocimiento del departamento de combustibles y del laboratorio para que realizara investigaciones. Se dio orden de proceder al drenaje de los tanques de combustible media hora después de repostado. Se llevó a cabo el más exhaustivo control de la situación de todos los aviones de la flota de Iberia intercontinental en lo referente a la existencia de agua en los tanques y alguno más de la flota. El resultado es el siguiente: Aún no está claramente determinada la estación en que se cargó el combustible —fíjese usted lo que ha dicho de los hidrantes de Campsa— y entre paréntesis, me consta que se están haciendo obras por Campsa, precisamente en las líneas de abastecimiento de combustible, que lo tendrá usted que explicar otro día. El agua encontrada tenía en una elevada proporción aspecto terroso y, como resultado de los análisis, indicios de proceder de aguas fecales por la cantidad de bacterias encontradas. El estado de la flota se encontró dentro de las normas. Una vez en el hangar se inició el cambio del control de combustible por ser éste el indicio de la avería que se presentaba y al comenzar su desconexión apareció un líquido no identificable como combustible y de aspecto terroso señalado, por lo que se paró el cambio y se procedió a drenar otra vez los tanques. Tenía 130.000 kilos de combustible, encontrándose otra vez 30 litros de agua sucia en los tanques 3 y 4 y central. Trás proceder al total drenaje y rodaje del posterior motor el avión quedó listo. El 2 de octubre entra en revisión y vuelve a aparecer agua. ¿Cómo puede usted decir...? Aunque usted no ha dicho nada, ha leído la prensa.

Pero le voy a decir más. Respecto al vuelo de Río de Janeiro-Sao Paulo-Madrid-Río de Janeiro-Sao Paulo, aquí tengo la hoja de mantenimiento, que está a su disposición y que tan mal está tratada por usted, que dice que se drenan todos los tanques por el piloto y que los tanques se cambian encontrando residuos de gelatina y agua.

Otro avión. El avión al que usted ha hecho referencia, de 23 de diciembre de 1991, el Jumbo Madrid-Nueva York entra en pérdida. Se oye el «shaker», que llaman, una señal acústica de alarma. Tome nota de ese avión, señor Presidente de Iberia. Me han confirmado una docena de pilotos que ese avión sigue volando, que no se ha reparado y que se han familiarizado con el ruido. Por tanto, se mueve la palanca de mandos, entra la señal acústica «shaker» y todavía está volando en estos momentos en la Compañía. Ha dicho el señor Pre-

sidente de Iberia que era el «Juan Ramón Jiménez». No sé si era ése, pero la matrícula es FDLG. El día 14 de enero pedí el libro de vuelo, y el parte de averías, y usted que contesta a tantas preguntas de este Diputado, a tantos informes, señor Presidente, desde el 14 de enero está incumpliendo el Reglamento de esta Cámara. Usted me debía haber mandado el libro de vuelo y el parte de averías y hasta esta fecha no los he recibido.

El señor **PRESIDENTE**: En cualquier caso, señor Camacho, eso es responsabilidad del Gobierno y no del señor Presidente de Iberia.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: De acuerdo, señor Presidente.

El 12 de enero de 1992, en el vuelo Buenos Aires-Madrid —otro vuelo— tienen que abortar el despegue y se vuelve a drenar agua, señor Presidente de Iberia. Ahora nos encontramos ya con el Boeing 747 de Madrid-Buenos Aires, que aborta el vuelo porque falla y entra en pérdida el motor número 1. Yo no sé si usted padece ya el mal síntoma de meter en pérdida a la Compañía y meter en pérdida a los aviones. Hay diez pasajeros contusionados en Barajas, al borde de la pista número 19, que tienen que abandonar el aparato por las rampas neumáticas. Y usted, señor Presidente, no ha hecho referencia a este incidente en el que, como usted sabe, ha habido heridos. Pero zanjar la cuestión de la ingestión de pájaros, del mochuelo, con una foto es realmente inadmisibile. O se trae un informe técnico —que vamos a solicitar a la Cámara— perfectamente hecho o contra su palabra está la del director del aeropuerto que dice que en el año y medio que lleva allí no se ha producido ningún incidente de esta categoría. Un mochuelo no para un Jumbo; eso lo sabemos todos los que estamos aquí. En el aeropuerto de Barajas hay halcones que se dedican a limpiar de aves el aeropuerto y, por tanto, nunca se puede producir este tipo de averías. Es la primera vez en la historia de la aviación, en España por lo menos, y esperemos que traiga usted un informe correcto.

Voy a terminar, señor Presidente. Usted se ha callado el incidente del 24 de marzo de 1992, Boeing 727 Bilbao-Madrid, que tuvo que realizar un aterrizaje —el 24 de marzo, le hablo de hace dos días— por conato de incendio porque no le funcionaron los mandos correctamente —según han dicho, está sometido a investigación— y saltó la señal de alarma de incendio de un motor.

En abril de 1992 usted sabe lo que ha pasado en Granada. Se dice que el viento. Se dice, pero aquí hace falta una explicación seria de lo que está pasando en Iberia y no estamos entrando en los números ni en las compañías. Hace falta una explicación seria porque tenemos un avión partido en el aeropuerto de Granada y no sabemos las causas; un avión que tiene 27 años de vida, más o menos, aunque con 40.000 horas de vuelo, y según los técnicos parece que puede volar 90.000 más.

Yo no estoy tratando de desprestigiar a la Compañía. Estoy tratando de alarmarle a usted, personalmente, y en vista de que usted después de tantos meses no se entera, tenemos que decírselo, como grupo de la oposición, en el Congreso de los Diputados, porque es realmente grave la situación de inseguridad a la que está usted llevando a la Compañía. Yo espero una contestación técnica y, por favor, no me lea dos notas de prensa. La primera la conocía porque me la enviaron, la segunda la he oído ahora, pero nos ha leído los periódicos.

Señor Presidente de Iberia, creo que son intolerables sus palabras, se lo vuelvo a decir, y lo hago porque esperaba que pidiera disculpas por esa nota de prensa. Pensaba que usted iba a pedir disculpas a este Diputado y yo se las hubiera aceptado, pero es que ha hecho usted suya la nota y ha respaldado honradamente a su jefe de prensa, que la debió redactar. Naturalmente usted es el único responsable de la Compañía, por tanto, el único responsable del mantenimiento de la flota de aviones y el único responsable de los incidentes, ya accidentes —porque lo que hemos visto en Barajas el día 19 ha sido un accidente—, de esta Compañía. Y por ese camino, señor Presidente de Iberia, no sólo no va a salir el plan estratégico, sino que está usted echando mucha tierra encima de ese plan estratégico, de la Compañía Iberia y de este país.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Catalán, Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: En mi intervención voy a plantear unas cosas pendientes que entraban también en este tema, que las voy a tocar muy rápidamente porque no quisiera romper la línea que en estos momentos tiene la comparecencia del señor Presidente de Iberia, ya que el tema que actualmente se está tratando es muchísimo más grave que las referencias que yo tengo que hacer en la primera parte de mi intervención.

El señor Aguiló nos ha dicho que el plan estratégico había salido íntegramente en los periódicos y lo podíamos conocer. Quizá el compañero Costa lo pudo conocer porque demuestra que tenía conocimientos del plan y me alegro muchísimo, pero quisiera que, como otros organismos hacen, cuando un plan estratégico se da a la publicidad, al menos se envíe una copia a los miembros de la Comisión de esta Cámara que muchas veces recibimos muchísima información de otros organismos. En todo caso, lo que quizá debería el señor Presidente de Iberia es hacer revisar el orden de prioridades que pueda tener dentro de su organismo, porque en los puestos más altos, en las prioridades protocolarias, para decirlo de alguna manera, deberían estar los componentes de la Comisión de esta Cámara.

Por otra parte, también quisiera mencionar la flota, que está como tercer asunto del orden del día, aunque no se ha tocado. He visto y tengo en estos momentos la información que se ha dado a la prensa. He de decir

y corregir, porque nobleza obliga, que la información que se ha dado a la prensa es correcta, pero no es lo que yo antes comentaba de los datos numéricos en cuanto a inversiones, a beneficios que podría tener la Compañía en la proyección de resultados que usted nos había dicho. En todo caso los tendremos que consultar en el «Diario de Sesiones», porque esta no es una información que se ha dado la prensa. Por tanto, quiero corregir lo que yo antes reprochaba de que no nos los había dado. Lo que sí le pediría es que nos mandase esos cuadros que usted tiene, porque nos pueden resultar muy interesantes. Tengo que decir una cosa y es que en la información que usted nos ha dado nos hablaba de 130 nuevos aviones con retirada de 50, y que de 120 aviones pasaban a 200. Es una información que se ha dado numéricamente sin explicación, simplemente datos de renovación. Creo que hay que ponerlo un poco en cuarentena porque no me cuadran los números. En la información que se ha dado a los medios de comunicación en cuanto a la flota, a mí no me salen los 200 aviones. No sé si cuando habla de 200 aviones se refiere a la suma de Iberia, Aviaco, Viva y en todo caso Binter... **(El señor Presidente de la Compañía Iberia, Aguillo Alonso: Será en 1996.)**

¿Será en 1996? En estos momentos aquí se nos habla de que a 31 de marzo Iberia tiene 118 aviones, 78 corresponden a la renovación, pero 42 ya están funcionando. No critico nada, pero quiero decir que tal como están dados los números y según la interpretación que se puede hacer, puede originar confusión sobre todo lo que hemos dicho de 130 aviones, 50 se retiran... Sería conveniente quizá dejar este documento en cuarentena y elaborar otro que contenga las fechas más marcadas y que no dé lugar a confusión.

Por lo demás, quiero reiterar aquí simplemente, con muy pocas palabras, que quedamos muy preocupados por lo que se nos ha expuesto aquí. Se habla de aviones que sufren incidentes, por lo general curiosamente son los Jumbos, los aviones grandes con salidas para viajes internacionales. Aquí la preocupación puede estar en dos puntos: una, la información que ustedes pueden dar y, otra, los tipos de mantenimiento que se les puede hacer; hay un manguito roto, ¿qué pasa aquí?

En cuanto al incidente del pájaro, yo creo que, como ha dicho el señor Camacho, el informe tiene que ser mucho más amplio, mucho más extenso, no porque por la noche no puede haber pájaros, ya que alguna vez tiene que ser la primera.

Sobre el tema del combustible que reiteradamente va saliendo, ¿de dónde viene este combustible? ¿Puede ser causa continua de tantos incidentes? A mí me parece que esto es muy grave y aquí hay que actuar. ¿Qué pasa? ¿Pueden entrar los drenajes de aguas fecales dentro de las líneas de suministro? Verdaderamente es muy preocupante y se juega con la seguridad de la vida de las personas. Por tanto, yo pediría al señor Presidente de Iberia que a este tema se le diese un toque de máxima urgencia, que yo supongo que internamente ya lo debe tener, pero estamos hablando otra

vez de lo que antes en otro campo hablábamos, de la información. Si no se da la información veraz, se obtiene un cúmulo de rumores que son preocupantes, y por parte de nuestro Grupo entraremos —que hasta ahora no lo hemos hecho— a fondo en el tema para dar garantía a todas las personas que quieren hacer uso de los aviones de la compañía, de forma que no pregunten, como hacía yo antes anecdóticamente, qué avión era, para no cogerlo.

Señor Presidente, creo que usted tiene que dar una información veraz de este tema.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Vallejo, por el Grupo Vasco (PNV), tiene la palabra.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Realmente quiero expresar nuestra preocupación, no solamente por lo que ha dicho el señor Camacho, sino también por lo que ha dicho el señor Presidente de Iberia. Yo no quiero hacer ninguna valoración sobre esas afirmaciones, porque yo pienso que las va a aclarar el señor Presidente; si no es ahora, porque igual necesita algunos datos, cuando los tenga sí queremos esa información que puede aclarar todos estos incidentes.

Sí me gustaría saber, sobre todo, en relación con esa norma que ha citado el señor Camacho, si la posibilidad de contenido de agua en el carburante es así o no, si los 80 u 83 litros que ha dicho antes son muchos o son pocos. Yo no lo sé. Entonces, si hay una norma, sí nos gustaría que se aclare simplemente y que nos diga cómo han solucionado este problema.

Por otra parte me ha quedado antes una pregunta. Esos 50 aviones que van a ser retirados, ¿en este momento qué servicio cumplen, en qué situaciones están? ¿Están cubriendo vuelos regulares? ¿Qué tipo de aviones son y qué se piensa hacer con ellos cuando se retiren? ¿Van al desguace? ¿Se venden al Tercer Mundo? ¿Se emplean para chárter? ¿Se renuevan, se corrigen simplemente? Quisiera conocer la situación en que están ahora esos 50 aviones, de qué tipo son, de qué modelo y adónde van.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Costa.

El señor **COSTA COSTA**: Intentaré ser breve, redundando en las manifestaciones que hice en mi anterior intervención, las que deslindan la preocupación responsable de los grupos de esta Cámara y del conjunto de los ciudadanos españoles, así como de los responsables de la Compañía Iberia, y la de los que utilizan determinadas informaciones para obtener espacios publicitarios a costa, a veces, de un alarmismo y de un daño a las compañías españolas, que son graves para la economía de las mismas, y que son absolutamente extrapolados y sacados de contexto.

Yo simplemente le pediría al señor Presidente de Iberia que para que todos podamos tener algunos datos que nos permitan ubicar estos hechos en el contexto

de la aviación en el mundo, pudiéramos conocer los datos comparativos de este tipo de incidentes en la aviación occidental, que sería nuestro punto de referencia, y el tratamiento que obtienen estos mismos incidentes por parte de los responsables de las compañías públicas o privadas en esos países, porque nos preocupa a todos, es una actitud compartida, que sucedan estas cosas y todos estamos convencidos —yo creo que al menos la mayoría de los grupos están convencidos— de que usted es el más preocupado de todos, porque es el responsable de la compañía y a quien en cualquier caso se le pedirían cuentas si sucediera un accidente fatal, cosa que no ha pasado hasta estos momentos. Pero es que en esta especie de marea por intentar desprestigiar a la compañía, ya no se duda en utilizar cualquier medio, e incluso un accidente tan lamentable como el ocurrido en Granada también viene bien para ponerlo encima de la mesa y hacer un poco más de sensacionalismo, que eso siempre queda bien.

Yo creo que realmente se está jugando a un alarmismo imprudente por parte de determinados grupos y desde luego absolutamente contrario a los intereses que deberíamos defender los que somos miembros de esta Cámara. Se trata de una compañía pública, de una compañía que funciona con medios públicos a veces, aunque actúe en derecho privado.

Por tanto, en este contexto permítame que mi Grupo le dé todo nuestro soporte para seguir actuando rigurosamente en la solución de los incidentes que su compañía pueda tener y que son comunes, entiendo yo, a las compañías que operan en Occidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas tiene la palabra el señor Presidente de Iberia.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA IBERIA** (Aguiló Alonso): En primer lugar, respecto a las preguntas del señor Camacho quiero aclarar que cuando Iberia dice en su nota que se ejercitarán las acciones pertinentes, utilizando una frase habitual en estos casos, él ha interpretado que eran contra él, pero esa es su interpretación, la nota no dice que sean contra él. Esto como primera observación. La segunda está relacionada con una valoración que ha hecho el Diputado señor Costa respecto al posible alarmismo que tienen determinadas manifestaciones, valoración que yo no he querido hacer, pero agradezco al señor Costa que haya puesto ese tema tan candente encima de la mesa.

Si un comandante en uso de sus atribuciones y a la luz de una situación determinada decide tomar tierra, a eso no se le puede llamar un aterrizaje de emergencia; es una absoluta irresponsabilidad por parte de alguien decir que ha habido un aterrizaje de emergencia, porque siguiendo el procedimiento programado para estos aviones, un comandante decide tomar la actitud prudente de aterrizar antes de lo previsto. Es lo mismo que si por decidir aterrizar en San Juan en vez de

en Santo Domingo, porque hay mal tiempo en Santo Domingo, se dijera que el aterrizaje es de emergencia.

En ningún caso —y esto me interesa recalcarlo mucho— ha habido problemas de inseguridad. En estos incidentes ha fallado en algún caso un motor. Nuestros aviones que están haciendo los vuelos intercontinentales tienen tres o cuatro, y todos ellos están preparados para volar con dos motores todo el trayecto, con lo cual nunca ha habido inseguridad para los pasajeros, nunca. Me esfuerzo en destacar esto y todo lo que se diga en contrario tengo que reconocer, no quería haber entrado en este punto, pero tengo que reconocer que es puro alarmismo.

Me parece que ha sido el señor Vallejo quien ha insistido en la pregunta de si 83 litros es mucho o es poco. Tiene usted razón al preguntar eso. Cuando en la nota de Iberia se dice que es significativo, se señala que lo es frente a los 4.000 que había dicho la prensa que había habido. Naturalmente, 83 litros pueden producir lo que produjeron, una entrada en pérdida del motor; puede suceder, así fue y se siguió el procedimiento habitual en estos casos: apagar ese motor, intentar encenderlo de nuevo y luego proseguir la ruta sin ese motor o con el mismo si funciona, y buscar un aeropuerto para ver qué es lo que sucede. Naturalmente que está fuera de normas. Si estuviera dentro de las normas, no se habría producido la entrada en pérdida de el motor; o sea que cuando se utiliza el adjetivo se hace en función del hecho que ha dado lugar a la nota en la que se contesta, y lo que no son cuatro toneladas de agua; cuatro toneladas de agua serían un camión de agua, e indudablemente el avión no llevaba cuatro toneladas de agua.

También es indudable que SS. SS. tienen razón. Se produjo una contaminación de combustible. ¿Dónde y cuándo? Eso es muy difícil de detectar, porque estos aviones se están moviendo constantemente y repostan en muchas rutas, y no es normal que ninguno de ellos o casi ninguno haga siempre la misma ruta de ida y vuelta, sino que encadenan sus rutas de manera que el avión que hoy ha ido a Santo Domingo, mañana puede ir a Japón o pasado puede ir a Suramérica, o estar haciendo una serie de rutas, con lo cual cada avión repostado en muchos sitios diferentes, y dentro de esos sitios diferentes es difícil investigar en qué momento se produjo la entrada de agua en el avión, porque el agua se queda en el depósito de combustible. (El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: O es una suma.) Puede ser una suma, pero también el agua se puede ir quedando en el depósito de combustible y puede responder a una entrada en ese depósito de hace mucho tiempo.

Hay además una circunstancia que agrava la complicación de la investigación de dónde se ha producido la entrada de agua en el depósito de combustible, y es que un avión repostado en diferentes puntos de los distintos aeropuertos que toca, no amarra siempre en el mismo punto, con lo cual si hay un hidrante defectuoso en cualquier aeropuerto, pongamos Barajas por ejemplo, puede suceder que un avión esté repostando

en Barajas durante meses y no le toque ese hidrante, o que ese hidrante se utilice o no se utilice, o que ese día haya agua o no haya agua. Con esto no quiero decir que sea un problema insoluble, pero da una idea de la complejidad que tiene investigar por qué hay agua en un avión.

Pero yo quiero destacar dos ideas fundamentales: en ningún caso ha habido menoscabo de la seguridad de los pasajeros, en ningún caso, porque los aviones están preparados para hacer frente a incidencias de este tipo, y por algo tienen sus sistemas duplicados, triplicados o cuadruplicados, en ningún caso ha habido riesgos de seguridad, y en todos los casos se han observado escrupulosamente los procedimientos señalados para cuando sucede este tipo de averías. Posteriormente, si me permiten, entraré en lo que el señor Costa ha dicho, con muy buen criterio, sobre qué significan estos incidentes en relación con el resto de la industria, si son muchos, si son pocos, si son demasiados. Entraré en eso posteriormente, pero, sobre todo, me interesa aclarar que en ningún caso ha habido riesgos de seguridad.

El señor Camacho se asombraba también de que un avión, después de que se ha detectado una avería, pueda volar a los dos días. Pues naturalmente. Si la avería se puede resolver en horas, se resuelve, que es lo que tienen que hacer los técnicos y los ingenieros de mantenimiento, resolver la avería cuanto antes. Si el problema está bien detectado y existe agua en los depósitos, se drenan los depósitos, se les elimina todo el agua, se revisan las bombas y los motores y no han sufrido ninguna alteración, al avión, por utilizar una terminología médica, se le da de alta y vuela, naturalmente que vuela, al momento siguiente de darle de alta puede volar. En el caso que ha mencionado el señor Camacho de un avión que estuvo tres semanas en Madrid después de volver de un viaje de éstos, no tenía nada que ver con el accidente, era una revisión programada de ese avión; tenía que entrar en talleres y entró en talleres durante ese tiempo. ¿Significa eso que hubiese una avería que se haya tardado tres semanas en resolver? No, de ninguna manera, no se trabajó en esa avería durante las tres semanas, no fue así. El avión entró en su procedimiento normal de revisión.

Respecto a los choques de aves con aviones, a ustedes les parecerá inaudito, pero me voy obligado a tirar de estadísticas. El número de choques de aves con aviones a lo largo de 1991 es el siguiente: uno en enero, cuatro en febrero, dos en marzo, cero en abril, cuatro en mayo, once en junio, cinco en julio, siete en agosto, cinco en septiembre, seis en octubre, dos en noviembre y tres en diciembre. **(El señor VALLEJO DE OLEJUA: ¿En Iberia?)** En Iberia. Esto significa... **(El señor CAMACHO ZANCADA: ¿En Barajas, de noche?)** Perdón, esto significa que los choques con determinadas aves constituyen un problema normal. ¿Quieren ustedes saber cuántos choques ha habido por aeropuertos? En Alicante uno, en Barcelona ocho, en Bilbao uno, en Madrid cinco, en Málaga, tres, en Mallorca, dos, en Sevi-

lla uno, Tenerife-Norte dos, en Valencia uno, en el extranjero siete y en ruta quince. Hasta abril puedo darles los datos correspondientes a 1992: dos en enero, tres en febrero, siete en marzo y uno en lo que llevamos de abril. Total de número de choques en 1991: 35 choques sin daños, 14 con daños y uno que llega a afectar el vuelo, en el sentido de que obliga a tomar acciones al comandante, a cambiar su ruta o a lo que sea. Si no recuerdo mal, este último caso fue un avión de Aviaco que sufrió un impacto de un pájaro que le destrozó el radar, y entonces el comandante, a la vista de que iba sin radar, pidió tomar tierra. ¿Había riesgo? No, simplemente el comandante tiene un instrumento menos y decide ser prudente y aterrizar. En 1992 ha habido trece incidentes, siete sin daños, cinco con daños, pero sin afectar el vuelo, y uno con el vuelo afectado. Los vuelos afectados que figuran en los datos son los siguientes: uno se produjo en 1992 y fue el de aborto de despegue y el otro el que he dicho antes y tengo aquí otro caso de aborto de despegue de 1991 que no recuerdo de qué avión es, me falla la memoria.

Por tanto, los choques de aves con aviones son frecuentes, e igual que los tiene Iberia los tiene cualquier otra compañía del mundo. Normalmente no tienen ningún riesgo. ¿Qué ha sucedido en este caso? Que el avión iba a despegar y tuvo el impacto. Entró en parada el motor y abortó el despegue. Esto de abortar el despegue es una denominación que también tiene mucho morbo, comprendo que el Partido Popular reaccione contra este tipo de denominación, pero, en definitiva, ¿qué significa? Significa que el comandante estima que en vez de salir y hacer todo su viaje con tres motores, es mejor no salir. También podía salir y volver a aterrizar en el mismo aeropuerto. Son las tres decisiones que puede tomar: continuar viaje, y lo hace con tres motores en vez de con cuatro, el avión está preparado pero no es prudente; y decidir despegar y volver a aterrizar en el aeropuerto, o decidir no despegar en una operación que técnicamente se conoce como abortar el despegue es una decisión que toma el comandante con absoluta responsabilidad sobre ella, y se toma en función de la velocidad que haya alcanzado el avión cuando va a despegar. Hay una velocidad crítica por encima de la cual el piloto debe mandar al avión despegar, debe tocar los mandos correspondientes para que el avión despegue, porque sería más peligroso pararle en ese momento. Si no se ha llegado a esa velocidad, que es la velocidad crítica, el piloto puede decidir abortar el despegue del avión, que significa quitarle potencia a las turbinas, meter el freno y frenar. Los aviones tienen la velocidad crítica, ésa es la que el piloto debe decidir o no despegar, dimensionada para que la pista tenga tamaño suficiente para el procedimiento de hacer reversa con las turbinas, frenar y detener el avión dentro de la pista. Así es como funcionan las cosas, no es más que puro procedimiento. En otros casos se llega a utilizar impropriamente el término aborto de despegue, y se utiliza para un comandante que se dirige a despegar y en el trayecto del despegue o cuando está

parado observa que hay anomalías en los motores. Entonces, prudentemente, vuelve a la terminal e investiga qué es lo que pasa en sus motores, en su avión, o en las alarmas que se enciendan o en cualquier otro incidente que pueda surgir. Eso no constituye propiamente un aborto de despegue, sino que el comandante decide que es más prudente no salir y no ponerse en cabecera de pista a acelerar motores, sino volver y revisar la anomalía.

Dice el señor Camacho que el director del aeropuerto está en contra de las manifestaciones de Iberia. No es así. **(El señor CAMACHO ZANCADA: Yo no he dicho eso.)** Lo ha dicho textualmente, mire usted el acta, señor Camacho. El director del aeropuerto no está en contra. El director del aeropuerto ha declarado a un periódico que considera poco explicable que sucediera esto, porque no es normal que haya pájaros por la noche. Eso es lo que dijo el director del aeropuerto. El director del aeropuerto es un excelente profesional y sabe que la mayoría de los accidentes con pájaros suceden por la mañana y con luz del día, que es cuando los pájaros vuelan más. En este caso se dio la circunstancia de que era un mochuelo. No creo, señor Camacho, que le parezca raro que un mochuelo vuele por la noche, pero, desgraciadamente, es así, salió. Por eso, al director del aeropuerto le parecía raro. En ningún caso —y lo ha manifestado repetidas veces— el director del aeropuerto quiere manifestar discrepancias con la versión que ha dado Iberia, y lo ha hecho saber así a los medios de comunicación; simplemente, le pareció extraño.

Realmente, no dispongo de estadísticas de incidentes por tipos de pájaros, pero probablemente los accidentes con mochuelos sean bastante más raro que con otro tipo de aves, primero porque hay menos mochuelos y segundo porque vuelan por la noche, que hay menos vuelos. Probablemente, en eso tenga razón el director del aeropuerto de Barajas, que es un excelente profesional, al decir que es raro este tipo de incidente a esa hora y con ese pájaro.

Luego ha mencionado el accidente de Granada. El accidente de Granada es otra cosa, señor Camacho, es otra cosa; no es un incidente, es un accidente. Es un accidente que ustedes conocen casi tanto como yo de lo que ha sucedido y que está en estos momentos siendo investigado por la Comisión de Seguridad en Vuelo que tiene constituida la Dirección General de Aviación Civil. Esta Comisión, normalmente, se toma sus trabajos con mucha calma. Lo que sabemos hasta ahora es lo que ha aparecido en la prensa, que un avión, que parece que no tuvo ninguna avería ni en vuelo ni cuando iba a aterrizar, tuvo un problema al aterrizar y el avión chocó en la pista y se desgajó parte del avión, en el proceso de aterrizar, a lo largo de la pista, quedando separado en dos trozos, uno por detrás de las alas, que era la parte de la cola con los motores, y otro delante, que llegó incluso a sobrepasarle en el recorrido por la pista. Se sabe que no hubo, gracias a Dios, víctimas fatales del accidente. Hay un herido que todavía está gra-

ve, está en coma en la unidad de vigilancia intensiva del hospital, y ha habido dos o tres —me parece— heridos con diversas roturas. Recuerdo de memoria una mujer que se fracturó la pelvis al saltar del avión al suelo, cuando ya el avión estaba parado, parece que cayó mal con los nervios; otra persona con rotura de clavícula y otra persona con rotura de algún otro hueso, que no recuerdo cuál. Ha sido claramente una suerte que no haya sucedido más. Las fotografías del avión partido que ha mostrado la prensa son realmente impresionantes, pero gracias a Dios no ha sucedido nada.

¿Causas posibles del accidente? Tendremos que esperar a que la comisión de investigación desarrolle, investigue y compruebe todos los datos que figuran en los registros del avión, haga declarar a los pilotos y a los controladores de la torre, y sabremos por qué se ha producido este accidente. Lo que sí parece descartable, en principio, es que haya habido ninguna anomalía en vuelo. El vuelo se estaba desarrollando con normalidad y lo que sí había es mal tiempo. Es todo lo que sabemos hasta ahora. No quiero con eso decir ni que no haya podido haber una avería en el último momento ni que no haya podido ser debido a otra cosa que el mal tiempo. Nos lo dirá la comisión. Lo que sí parece es que, en el vuelo, lo único que se registró fue mal tiempo y no hubo ningún problema en el funcionamiento del avión.

Ha mencionado también el señor Camacho otro incidente, que cito rápidamente, de un B-727, de Bilbao-Madrid, donde hubo un conato de incendio. No hubo realmente un conato de incendio, hubo una falsa alarma de incendio, que es distinto. Las falsas alarmas son un problema que tienen los mecanismos electrónicos de los circuitos de seguridad, y lo prudente es hacer caso de ellas, aunque no exista el fondo que esa alarma intenta detectar. O sea, no hubo incendio en ese caso, y el piloto, simplemente, al ver que se encendía la alarma, decidió tomar tierra para verificar que no había habido incendio. Bajó en el aeropuerto de Vitoria, verificó que todo estaba bien y punto final. El avión entró ya en revisión para comprobar por qué había saltado la alarma, pero no hubo en realidad incendio.

Alterando un poquito el orden de las exposiciones, creo que debo entrar en si este tipo de incidentes se puede considerar normal o se puede no considerar normal. Yo tengo aquí los datos, podría traer más, pero me parece significativo computar sólo aquellas compañías realmente parecidas a la nuestra en cuanto a nivel tecnológico y en cuanto a nivel de país, y he tomado los datos del grupo Atlas. El grupo Atlas, como ustedes conocen, está formado por Air France, Alitalia, Sabena, Lufthansa e Iberia. Es, por tanto, un grupo que tiene un alto prestigio de mantenimiento en todos los ámbitos de la industria y que está formado por compañías de primera fila en el entorno europeo. Creo —pero no tengo datos para demostrarlo— que la estadística de averías de la aviación americana es mayor que la europea; pero, por favor, no tomen esto como algo definitivo. Sólo digo que tomo los europeos

porque son los más próximos y son los datos que mejor conocemos.

Voy a dar las tasas de incidentes técnicos por mil horas de vuelo de las diferentes flotas en el grupo Atlas. En el grupo Atlas, el número de incidentes por mil horas de vuelo, en el Boeing 747, es 0,54. Tasa de incidencia de Iberia, 0,38, 0,38 incidentes por mil horas de vuelo. Estos valores que doy son los últimos que ha producido Atlas. Saben ustedes que la programación de las compañías aéreas se realiza de marzo a septiembre. Por tanto, los últimos datos que ha producido Atlas son los del semestre marzo-septiembre de 1991. Los próximos serán agosto-marzo 1991/92. No tengo ningún inconveniente en enviárselos a ustedes o, si ustedes los solicitan, hacerlos llegar, porque creo que es la manera —digamos— racional y científica de aproximar estos problemas.

En el DC-10, el porcentaje de incidentes de Iberia está un poquito por encima del de Atlas. El grupo Atlas tiene 0,24 incidentes por mil horas de vuelo e Iberia tiene 0,30. Hay que decir aquí que, al hablar del grupo Atlas, están metidas las cifras de Iberia, y los DC-10 de Iberia pesan mucho en la media total, porque es la compañía que más DC-10 tiene del grupo Atlas; pero, en fin, doy el dato igualmente. Y en Airbus 300 el número de incidentes por mil horas de vuelo en Atlas es 1,41 y en Iberia 0,89.

Para que se hagan ustedes una idea, si aplicásemos la misma tasa de incidentes del Boeing 747 a todos los Boeing 747 que vuelan en el mundo, como hay unos 2.800.0000 horas de vuelo de Jumbo, aplicándoles la misma tasa, nos saldrían 1.500 incidentes al año. Eso significa, señores Diputados, que todos los días hay más de cuatro incidentes parecidos a éstos en el mundo. Todos los días más de cuatro incidentes en Boeing 747 en el mundo, incidentes como éstos.

¿Qué es lo que sucede? Alguna señoría ha hablado también de cómo se utilizan estos incidentes en relación con la comunicación al público. Las compañías, naturalmente, pretenden ser discretas, porque el alarmismo es algo que no beneficia ni a los consumidores ni a las compañías ni a los partidos de la oposición que quieren atacar a los gobiernos propietarios o que manejan las aerolíneas en ese momento. No beneficia a nadie, a nadie, porque cuando ustedes estén en el Gobierno tendrán que afrontar igualmente estos problemas. **(El señor CAMCHO ZANCADA: Ya los he afrontado.)** Entonces, como no benefician a nadie, las compañías pretenden que estos incidentes no tengan gran repercusión en la prensa.

¿Qué es lo que ha hecho Iberia en relación con estos incidentes? Esto me gustaría destacarlo claramente. Cuando surgió esta polémica, Iberia mandó una información detalladísima a todas las direcciones de los periódicos. Mandó un expediente en el que estaban todos los partes de los pilotos, todos los partes de los mantenimientos, todas las relaciones de lo que había pasado, un dossier de unas diez o quince páginas, que se mandó a todos los periódicos, y se les dijo: señores, Ibe-

ria considera que estos datos deben ser conocidos por ustedes, pero considera también que son datos que no beneficia en nada que se den a la publicidad. Y la respuesta de los medios de comunicación fue unánime: ni uno solo lo publicó, ni uno solo lo publicó. Esto demuestra que existe, cuando se plantean las cosas debidamente, una cierta comprensión de que no beneficia a nadie el dar a la luz estos incidentes.

El señor Sedó o el señor Vallejo —no recuerdo cuál de los dos— quería tener una idea de qué significado tenían estos incidentes. Todos los días hay en el mundo cuatro incidentes, aplicando la tasa de unas compañías que están mejor gestionadas que las otras, probablemente sean más; he hecho una extrapolación en definitiva. No parece que esto sea realmente preocupante.

Por otro lado, podría haber también una construcción racional en el sentido de decir que los aviones son antiguos o se mantienen mal y a causa de ellos surgen numerosos incidentes. No hay tal; de los incidentes que estamos pasando revista ni los de la gasolina, los de los pájaros ni muchos otros tienen como motivación problemas de mantenimiento, son problemas externos a la compañía, y aquellos que han tenido como causa un problema de mantenimiento han sido, generalmente, en sistemas de detección de averías que han funcionado irregularmente sin que realmente se produjeran las averías, como el avión de Vitoria o como el avión —no recuerdo ahora cuál es— al que se le encendió la luz de que un motor estaba parado y realmente no estaba parado. Por tanto, incidentes reales debidos a los mantenimientos no hay tantos, lo que sucede es que si se ponen en una secuencia temporal y se manejan con cierta precipitación, pueden dar lugar a una falsa impresión, la de que la edad de la flota o un escaso mantenimiento han sido la causa de esos incidentes.

Debo apresurarme a decir, rápidamente, para que el señor Camacho se tranquilice, que el cambio de estructura o de gestión que se ha operado en Iberia desde que yo ocupó la presidencia no ha tocado para nada el sistema de lo que en Iberia se llama el área de material, que ocupa el mantenimiento y las revisiones de los aviones; no se ha tocado para nada, sigue exactamente como estaba. La operación de los aviones descansan en tres pilares básicos: pilotos, mecánicos de vuelo y procedimientos. Los pilotos siguen siendo igualmente excelentes, igual que lo han sido siempre; los mecánicos y los técnicos también, y los procedimientos no se han tocado. Por tanto, mucho cuidado, señor Camacho, con adjudicar a la gestión financiera, económica, etcétera, de la compañía alguna repercusión sobre ese posible fallo de mantenimiento.

En cuanto a la edad de la flota, también está surgiendo, por lo menos me parece a mí, cierta idea, yo creo que poco acertada, sobre la edad que tiene la flota de Iberia. Si usted, señor Vallejo, quiere detalles del año en que entró cualquier avión, los tengo aquí, le puedo dar fotocopia, pero para ahorrarles a ustedes leer mes y año en que entró cada avión le puedo decir que la

edad media de todos los aviones del Grupo Iberia es de 9,4 años. Estoy metiendo Iberia, Aviaco, Viva y Binter; 9,4 años. Naturalmente, esto es una media entre aviones más antiguos y aviones más modernos. Hay flotas que tienen una edad de 0,6 años; por ejemplo, la flota del Airbus-320 y flotas, como la MD-87, que tiene una edad media de 1,2 años. Hay otras que son algo más antiguas, como la del 727 y la del DC-9. Cuando los 727 y DC-9 abandonen (luego explicaré dónde van) que va a ser progresivamente en estos años, pero este año ya salen muchos, si en este momento retirásemos estos aviones que ya están prácticamente sustituidos, la edad media de la flota del grupo Iberia bajaría a 6,1 años.

Cabe decir que estos son valores medios correctos o valores medios en el rango de lo que es habitual en otras compañías europeas, pero es una población muy dispersa, hay unos muy antiguos y otros muy nuevos. Esto no es así, y voy a explicar cómo está Iberia en relación con sus aviones más viejos para que ustedes tengan todos los datos. La edad media de la flota de Jumbo-747, en Iberia, es de 11,4 años; el avión más antiguo tiene 21 años. Podrían decir ustedes que aviones de más de 20 años es un disparate tenerlos. Con independencia de la racionalización del dato de que un avión no es viejo ni es joven, que luego entraré en él, voy a pasar revista a cómo están otras compañías de prestigio y ruego a los señores periodistas que, por favor, no mencionen estas cosas; no quiero nunca hablar de la competencia en mis manifestaciones, pero es conveniente que los señores Diputados lo conozcan. Iberia tiene un solo Jumbo-747 mayor de 20 años; Air France tiene ocho, KLM, otro; British Airways, nueve; Continental, tres; Northwest, 17; IWA, nueve; United Airlines, 11; y la Japan Airlines, diez. O sea, no es, en absoluto, extraordinario ni anormal que las compañías tengan 747 con más de 20 años en funcionamiento, y podría seguir con todas las flotas, pero voy a incidir en algo importante. Hay una idea equivocada de cómo se mide la vejez de las cosas. Si alguien dijera que el señor Camacho está viejo porque nació el día 24 de diciembre de 1939, probablemente sería reo de hablar con poca precisión, porque lo viejo que esté S. S. no tiene nada que ver con su fecha de nacimiento. Sin embargo, en aviación eso se cuida muchísimo y los procedimientos de revisión están ligados a la horas de vuelo que hace cada avión. De manera que no es fácil hablar de la edad de las cosas. Por ejemplo, no sé si ustedes saben que la edad de un motor no se puede definir, ¿por qué? Porque un motor al final no es más que un número de matrícula y las piezas que tiene dentro han sido repuestas a medida que han ido cumpliendo sus diferentes ciclos de vida. De manera que podemos tener un motor con una pieza que tiene dos años, otra que tiene cuatro, otra cinco, otra ocho, otra doce y el motor tiene una matrícula de hace veinte. Esa podría ser una situación normal.

Les voy a decir otra cosa que quizá SS. SS. no conozcan; la mayor parte de las averías que se han citado aquí son averías de motores, que son las averías nor-

malmente preocupantes de un avión. Los sistemas de detección de alarma son también propios de los motores. No sé si ustedes saben que los motores de las compañías aéreas son intercambiables. El motor que sustituyó, por ejemplo, al del famoso mochuelo, es un motor que había estado antes en Air France funcionando dos o tres años y antes en Sabena. ¿Por qué es esto? Porque los componentes son idénticos, está certificado que tienen las revisiones adecuadas con arreglo a las horas de vuelo que se han producido y las compañías se los intercambian. ¿Por qué se los intercambian? Pues en función de dónde se encuentran los respuestos, para no hacer traslados extra de determinados motores, porque un traslado de motor es bastante complicado de hacer. Entonces se utiliza el motor que está más a mano. A lo mejor SS. SS. tampoco saben que hay motores de determinados aviones que se utilizan para otros aviones. Por ejemplo, los motores del DC-10 son los mismos que los del Airbus y cambiando tres cosas se pueden utilizar indistintamente en unos y otros. Por tanto, señorías, me parece que no se puede hablar de que un motor sea joven o sea viejo. Un motor está bien mantenido, como lo está el señor Camacho, que se conserva en muy buena forma, o no está bien mantenido. Y ¿eso cómo se mide? Por la tasa de averías de mantenimiento que tiene ese motor, y las tasas, como acabo de decir, están dentro de los valores admisibles para la industria.

Vuelvo a repetir, no creo que se pueda hablar de riesgo para la seguridad de los pasajeros o de los aviones de Iberia. Ha habido un excelente comportamiento por parte de los profesionales de aviación que están a cargo de estos aviones, tanto de los pilotos, como de los técnicos en mantenimiento, y ha habido una respuesta adecuada a los problemas normales que han ido surgiendo. Si el choque de un pájaro paraliza un motor hay que abortar el despegue si se está en las condiciones que he dicho antes que era lógico abortar el despegue, y no se puede considerar eso como una mala actuación.

Me parece que sólo me queda responder a la pregunta de la flota. En algún caso me han preguntado qué pasaba con los aviones que se iban a dar de baja o a jubilar. Lo normal en estos casos —la industria siempre actúa igual— es que los aviones se vendan a terceras compañías que consideran que todavía están en buen estado de mantenimiento para utilizarlos. En esto puedo dar un dato anecdótico, que no es demostrable pero es significativo. Normalmente la venta de aviones usados en Iberia obtiene un buen precio en el mercado, porque se considera que los procedimientos de mantenimiento de la compañía son óptimos y que aviones con determinados años de antigüedad están bien mantenidos y, por tanto, son acreedores de mayor valor y no se suelen vender mal.

Hoy por hoy la venta de aviones usados ha entrado en un período más difícil porque al quebrar una serie de compañías el mercado de aviones de segunda mano está saturado y eso ha producido una baja de precios,

pero lo normal es que los aviones sistemáticamente se vendan en el mercado de segunda mano y hay compañías de otros países que los siguen utilizando. Eso es lo normal y lo que está programado para la flota de 727 y de DC-9 del grupo Iberia es simplemente venderlos.

Pido disculpas si no he contestado a todo, creo que he contestado prácticamente a todas las preguntas y espero haber dado satisfacción a los intereses de los Diputados en cuanto a conocer datos de todo esto. (El señor Camacho Zancada pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camacho, estamos fuera de tiempo.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Van a ser dos minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Medio minuto, pero le quito la palabra al medio minuto, señor Camacho.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Primero para decir que el Grupo Popular nunca ha sido alarmista ni ha tenido morbo. Esperamos las encuestas de último semestre, pero nueve accidentes son muchos para preocuparnos a todos y me interesaba también por la vida del Ministro de Industria y del señor Aguiló cuando he dicho lo que ha pasado en ese vuelo.

Por otro lado, las respuestas que me ha dado el Gobierno no coinciden exactamente con lo que ha dicho aquí el señor Aguiló y, sobre todo, decirle y hacerle una censura con mucho afecto, porque ha tenido dos gestos de humor que le agradezco: saber la fecha de mi nacimiento y decirme que me conservo fuerte. Le voy a decir que quizás el fallo ha estado, señor Aguiló, en que tengo una experiencia política aquí y cuando usted ha dicho que cuando nosotros estemos... He visto cómo hacía oposición el Partido Socialista cuando estaba en el Gobierno y le aseguro que he sido absolutamente suave y considerado.

En segundo lugar, no vaya usted primero a los periodistas a decirles: No publiquéis esto, porque mirar los datos, venga usted primero a las fuentes, que seremos los Diputados, vaya usted también a ellos, que los respetamos muchísimo, pero, ¿por qué a nosotros no se nos da esa información? Con una reunión con los miembros de la Comisión de Industria en su despacho de Iberia, a raíz de estos incidentes, para explicarnos todo esto, quizá hubiéramos salido de este atolladero.

Hemos pedido ahora unas informaciones, tengo unas pendientes de contestar. Quisiera que esas vinieran bien por la vía normal o que nos cite usted en su despacho y nos explique cuáles son los incidentes.

Para redondear su buen humor y para terminar esto con mucha más calma, si le rogaría que no dude de las intenciones de este Diputado y que por favor rectifique aquí si puede porque las intenciones de este Diputado han sido siempre correctas, constitucionales y hasta cordiales. (El señor Sedó i Marsal pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Brevísimamente le concedo la palabra, señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Una observación o pregunta casi para un sí o un no.

En lo que explica usted del aprovisionamiento de combustible comentándonos que un aparato puede haber cogido combustible en cualquier aeropuerto no solamente de España sino del extranjero y después de hidrante, mi pregunta es la siguiente, ¿otras compañías han tenido problemática de este tipo? Si supiésemos la comparación de otras compañías ya vamos eliminando zonas. Si nadie ha tenido problemas esto está pasando solamente en los aviones de Iberia, en todo caso en el hidrante equis de tal sitio. Por tanto, sería interesante que se nos diese información de cómo está para ver dónde puede estar este hidrante.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Aguiló tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA IBERIA** (Aguiló Alonso): Brevemente decir que las compañías son bastante renuentes a facilitar datos de este tipo, por motivos obvios. Entonces hemos hecho algún acercamiento lateral, sin formalidades y sin papeles y lo que hemos aprendido no nos ha permitido avanzar en el descubrimiento de lo que pasó. Hemos recibido datos dispersos que ha sido muy difícil de cuadrar con los nuestros, datos que además, como digo, se obtienen más bien por amistades personales que porque se pueda producir esa información libre y transparentemente de cara a las compañías. O sea que por ahí hemos podido avanzar poco.

No obstante también si el problema fuese en Barajas probablemente sería mucho más afectada la compañía Iberia, porque el 70 por ciento del uso de Barajas lo hace la compañía.

Al señor Camacho darle las gracias por su última manifestación. Por primera vez no ha acabado pidiendo mi dimisión, lo cual agradezco (**Risas.**) y decirle simplemente que estoy encantado de que venga a mi despacho cuando quiera, sólo hace falta que me avise con un poquito de tiempo para poder reservar unas horas y darle toda la información que quiera.

Una precisión. Si esta información se dio a la prensa y no se le dio al señor Diputado, fue porque cuando se produjo este hecho el señor Diputado no había hecho la pregunta correspondiente. La noticia salió un sábado día 11 en «Diario 16» y la pregunta se planteó a la Mesa del Congreso el lunes siguiente que era 13 o 14. Probablemente, lo que usted habló en el periódico citado debió ser el viernes, nuestra nota es del sábado, la pregunta se realizó el lunes y a nosotros nos llegó mucho más tarde; por tanto nosotros acudimos a donde se había producido la noticia, que era a la prensa, y ahí mandamos la información. Si el señor Diputado se hubiese dirigido directamente a mí le habría dado esa información.

En cuanto a las intenciones, me desdigo si usted quiere, pero para desdecirse hace falta haber dicho que sus intenciones eran de una manera u otra y eso yo no lo he dicho. Lo único que pone en esa nota es que el grupo se preguntaba cuáles eran sus intenciones, pero yo encantado de desdecirme, aunque en ningún caso haya dicho que hayan sido de una manera o de otra. Encantado de desdecirme y, señor Camacho, espero que nuestras relaciones se canalicen por una vía más fluida que hasta ahora. **(El señor Camacho Zancada pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No hay más debate, señor

Camacho, todos hemos interpretado que la impresión del señor Aguiló es que usted está joven respecto de su fecha de nacimiento y de las horas de vuelo que lleva.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y cincuenta minutos de la tarde.

La Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en su sesión número 76, celebrada el día 7 de abril de 1992, no contó con la presencia de taquígrafos al coincidir con reuniones de otras Comisiones de la Cámara, motivo por el que no existe «Diario de Sesiones» de la referida sesión número 76.

Imprime RIVADENÉYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961