



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1992

IV Legislatura

Núm. 594

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 106

celebrada el lunes, 28 de diciembre de 1992

Página

ORDEN DEL DIA:

Comparecencia del señor Presidente de IBERIA (Aguiló Alonso), para:

- | | |
|---|-------|
| — Informar sobre la política general de «Binter-Canarias». A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista (número de expediente 212/002252) | 17900 |
| — Explicar el cese de actividades de determinadas líneas de Binter Mediterránea. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista (número de expediente 212/002274) | 17900 |
| — Explicar la situación económica, resultados e inversiones de la citada Compañía. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 212/001768) | 17911 |
-

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

COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE IBERIA (AGUILO ALONSO) PARA:

- **INFORMAR SOBRE LA POLITICA GENERAL DE BINTER-CANARIAS. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/002252).**
- **EXPLICAR EL CESE DE ACTIVIDADES DE TERMINADAS LINEAS DE BINTER-MEDITERRANEA. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/002274).**

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, deseándoles, en primer lugar, que el año próximo sea para todos un poco mejor de lo que ha sido el año 1992, que ha tenido, desde mi punto de vista, sus altibajos.

El orden del día de la Comisión contempla la comparecencia de don Miguel Aguiló Alonso, Presidente de Iberia, a quien damos la bienvenida y hacemos extensiva la felicitación navideña que les acabo de hacer a sus señorías.

Hay tres comparecencias. El Grupo Parlamentario Popular nos ha pedido que la por él solicitada se tramite en último lugar. Y hay dos del Grupo Parlamentario Socialista, referentes a Binter-Mediterránea y Binter-Canarias.

Vamos a iniciar la comparecencia tramitando conjuntamente las dos solicitudes de comparecencia del Grupo Socialista. Por tanto, le voy a dar, en primer lugar, la palabra al señor Aguiló para que haga una exposición de la situación de Binter-Baleares y Binter-Canarias, para después abrir un turno de preguntas.

Tiene la palabra el señor Aguiló.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (Aguiló Alonso): Las filiales de Iberia, Binter-Canarias y Binter-Mediterránea, tienen su origen en el deseo del Grupo Iberia como matriz del Grupo, de ir especializando los diferentes tráficos en función de parámetros exclusivamente empresariales, de longitud de etapa y densidad de tráfico, y, por otra parte, de especializar los mercados.

Las Binter nacen como compañías regionales, especializadas, como digo, en rutas probablemente cortas, de una cierta densidad de tráfico. La especialización de las dos se produce por dos diferentes mercados: uno, circunscrito específicamente a los transportes intercanarios, y el otro, el Binter-Mediterránea, con un propósito doble: por un lado, atender las rutas prioritarias con Melilla y, por otro lado, desarrollar tráficos de este tipo de aviación regional en todo el área del Mediterráneo. A partir de aquí separaré un poco la exposición para hacerla más clara.

Binter-Canarias se fundó en 1989 con cuatro aviones

CN-235 y un avión ATR-72, con un 11 por ciento de la cuota de mercado en el transporte intercanario. Ascendió a un 30 por ciento de la cuota en el año 1990, un 43 por ciento en 1991 y un ciento por ciento prácticamente en la actualidad. Hoy Binter dispone de diez aviones en propiedad y, además, fleta al Grupo Iberia todos aquellos aviones que necesita para cubrir las puntas de demanda que se presentan en esos tráficos. Gracias a la flexibilidad que proporciona el disponer de aviones del módulo de 40, 72 y 110 plazas, fletados a las otras compañías del Grupo Iberia, se consigue adaptar perfectamente la oferta a la demanda, dando un buen servicio y minorando costes.

La creación de Binter-Canarias ha supuesto para el conjunto del transporte interinsular prácticamente la duplicación del número de vuelos, porque uno de los factores en el que más se ha incidido es el aumento de frecuencias. Al disponer de aviones más pequeños se ha podido aumentar el número de veces que vuela cada avión, y eso ha conseguido duplicar las cifras de transporte, porque el factor frecuencia es normalmente el que tira de la demanda y el que hace aumentar el número de pasajeros.

Es de destacar también la calidad del servicio ofrecido, patente por su alta cota de regularidad, que es superior al 99 por ciento -la regularidad es la falta de cancelaciones de vuelo, prácticamente casi nunca se cancela ningún vuelo-, y la puntualidad está por encima del 93 por ciento, valor muy alto para las compañías aéreas.

Por otro lado, como la gestión de las compañías Binter-Canarias y Binter-Mediterránea está totalmente descentralizada, es mucho más cercana al cliente, lo cual ha contribuido a mejorar la atención del pasajero y la sensibilización del personal de la Compañía hacia las necesidades de sus clientes.

La estructura de Binter-Canarias y su adecuación al producto que sirve ha permitido mejorar los resultados totales del Grupo en cerca de 5.000 millones de pesetas, reduciendo el resultado negativo por debajo de los 1.400 millones de pesetas y con perspectivas de ir ajustándose progresivamente en los próximos ejercicios, debido principalmente a la reducción de los costes unitarios.

Lo que motivó la aparición de la Compañía Binter-Mediterránea fue ligeramente distinto. En Binter-Mediterránea había dos grandes ideas que se intentaban conseguir. Por un lado, hacerse cargo del tráfico entre Almería, Málaga y Melilla y, por otra parte, desarrollar tráficos regionales con otras ciudades más o menos del área del Mediterráneo. En enero de 1991, la Compañía tiene ya los aviones disponibles y empieza a operar aproximadamente a mediados de año. Se desarrollan una serie de enlaces con Valencia, con Barcelona, con Zaragoza y con Sevilla. Todos esos enlaces van consiguiendo, poco a poco, su factor de ocupación, empezando muy bajo -como el 20 o el veintitantos por ciento-, subiendo progresivamente hacia el 30, el 35 o el 40 por ciento, y se establece con una red de rutas que cubre aproximadamente el área del sudeste de España, de forma que en el invierno de 1991-92 había enlaces que unían Zaragoza, Barcelona, las tres capitales de las islas -Palma, Mahón e Ibiza-,

Valencia, Alicante, Almería, Sevilla, Málaga y, por supuesto, Melilla.

Estas redes iban poco a poco funcionando bien, pero recientemente se ha producido un cambio en la estrategia y se ha decidido que las expectativas económicas y la coyuntura que se presenta para el año 1993 no logra un entorno económico idóneo para desarrollar tráficos, por lo que hemos decidido concentrar la operación de Binter-Mediterránea en la conexión de Melilla con Almería y con Málaga. Esto no quiere decir por supuesto que se dejan desatendidas las otras rutas. Todas ellas están servidas por otras compañías del Grupo, principalmente por Aviaco. Aviaco se ha hecho cargo de los vuelos suspendidos de Binter-Mediterránea, que dejó de operar en estos destinos, exceptuando los de Melilla, a mediados de diciembre. Aviaco se hará cargo de todos los billetes vendidos para esas fechas y, a partir de ahí, será Aviaco quien se ocupe de esas rutas.

En principio, yo creo que es mejor parar aquí y contestar a todas las preguntas que tengan los señores Diputados.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (Pausa.)

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente de Iberia, nos ha expuesto una situación de Binter-Canarias y de Binter-Mediterránea aislada del conjunto del Grupo Iberia, cuando realmente son dos factores que no tienen un peso definitivo, desde el ángulo económico y social de todo el Grupo.

Yo quisiera que nos aclarara, señor Presidente, la importancia que tiene esta situación en el Grupo de Iberia, habida cuenta que fue aprobado por el consejo de Iberia el Plan estratégico del Grupo para el quinquenio actual -ya el año 1992 era el primero de este quinquenio-, y que toda la programación de ese quinquenio era realmente muy optimista, muy esperanzadora, pues suponía un cambio brusco en los resultados empresariales, que pasaban de unas pérdidas a unas ganancias manifiestas. Vemos que, al final del año 1992, que, repito, era el primero de ese quinquenio, no ocurre así, con estas dos partes, aunque no sean trascendentes, del Grupo Iberia, ya que Binter-Canarias tiene un resultado negativo de 1.400 millones, y en el caso de Binter-Mediterránea hay una reducción de actividad (siempre que se hace una reducción de actividad se debe a falta de perspectiva socioeconómica), pues persisten las conexiones de Melilla y Ceuta con Málaga y Almería, pero se sustituyen los servicios por otra compañía del Grupo, Aviaco.

Mi pregunta se refiere a la relación que existe respecto a la viabilidad o efectividad que va a tener todo el Plan estratégico de Iberia. Le pediría que, con sinceridad suficiente, nos aclarara a esta Comisión si todo esto no es un síntoma ya de quiebra económica no ya del Grupo sino

de Binter-Canarias y, sobre todo, de Binter-Mediterránea.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Mardones, por el Grupo Mixto, tiene la palabra.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Paso a comentar la información sucinta que nos ha traído hoy aquí, a esta Comisión, el señor Presidente de Iberia con respecto a Binter-Canarias.

Usted sabe, señor Presidente de Iberia, que sobre todo en estos últimos meses, las reacciones que se han producido en la opinión pública canaria con respecto a Binter-Canarias son bastante malas y desfavorables. La situación ha llegado a momentos de tensión. Incluso se llegó a cuestionar la operatividad y seguridad del avión CASA-Nurtanio, de los cuatro que tiene Binter-Canarias. Las cosas han llegado a tal extremo que no tuvo más remedio el Parlamento de Canarias que celebrar una sesión la semana pasada, en su Comisión correspondiente, para debatir una moción que presentó la Agrupación Independiente de Canarias, que, con una enmienda del grupo cogobernante socialista, fue votada y se aprobó por todos los grupos parlamentarios. Yo creo, señor Presidente, que usted debe tomar cartas muy directas en el asunto, como Presidente del «holding» Iberia, para que las aguas vuelvan a su cauce -la participación de ambas instituciones: gobierno de Canarias-Iberia-, porque lo que se merece el pasajero canario es volar con tranquilidad, con seguridad, con eficacia dentro de lo que es una compañía considerada regional o de tercer nivel.

A este respecto de calificación gramatical, quiero resaltar que en los «Diarios de Sesiones» de legislaturas pasadas su antecesor en el cargo, señor Andreu, que compareció ante esta Comisión, tuvo mucho interés en enfatizar que prefería hablar de compañía regional y no de tercer nivel, asunto en el que no entro ni salgo. Me voy a quedar con la denominación de compañía regional.

Entro en el primer punto. Señor Presidente de Iberia, ¿por qué no accede a lo que ya es una petición formal por acuerdo de todas las fuerzas políticas del Parlamento de Canarias del pasado día 22 de diciembre, en la que se solicita una participación de representantes del Gobierno autónomo de Canarias en el consejo de administración de Binter? Si es una compañía regional que vuela dentro del ámbito de la Comunidad Autónoma del Archipiélago canario y hay una serie de correlaciones en competencias que tienen determinadas consejerías del Gobierno de Canarias, como las redes de transporte terrestre, etcétera, que unen y enlazan con los núcleos urbanos los aeropuertos, ¿a qué se debe esta contumaz posición de Binter, «versus» Iberia, en no admitir una representación? Yo quería preguntarle si están dispuestos a considerar lo que ya no es una petición de un consejero, de una editorial de periódicos, de un partido político, sino un acuerdo firme de todas las fuerzas políticas parlamentarias hace escasamente semana y media cuando solicitan una representación del Gobierno autónomo de Canarias en el consejo de administración de Binter.

Segundo punto. Es posible, señor Presidente, que a la vista de todas las informaciones que se han venido publicando, llegue uno a dudar de a quién le interesa y a quién no que una compañía opere con el avión CASA-Nurtanio 235. En un análisis de cuenta de resultados y de explotación, si yo fuera Presidente de Binter y tuviera que garantizar un resultado económico, le diría, señor Presidente, que si es una compañía regional o de tercer nivel y tiene una estructura de gasto de tercer nivel, supongo que la tendrá en el tipo de avión que emplea y en las nóminas de los pilotos. Dudo mucho que las nóminas de los pilotos o el coste de personal sea de tercer nivel. Esto se dijo cuando empezó a funcionar esta compañía: que debía haber una diferencia entre el sueldo de un comandante de aeronave, un piloto de Iberia y el de aquel otro que perteneciera a una compañía de tercer nivel. Pero como hubo que introducir en Binter, para adiestramiento o funcionamiento inicial, a los pilotos de Iberia en comisión de servicio, usted sabe que el tema quedó tocado del ala. Si yo tengo que pagar en Binter un sueldo de un comandante y amortizar o compensar los costes de personal llevando solamente 40 pasajeros, mal voy a sacar una cuenta de resultados con un beneficio positivo. Cualquier diseñador de economía de empresas de transporte sabe que la relación coste salarial del sueldo del piloto o copiloto y los viajeros, tiene que ser lo más amplia y diferenciada posible, porque, si no, no hay manera de sacar beneficios.

Yo me he opuesto a que se cuestionase la seguridad del CASA-Nurtanio 235. Nunca lo cuestioné. Lo que sí había que cuestionar –y creo que en este tema ha rectificado el Gobierno de Canarias– era la operatividad y la rentabilidad económica de los CASA-Nurtanio. Yo creo que estos argumentos no le hacen ninguna gracia al Presidente de Construcciones Aeronáuticas. Yo formo parte del grupo de parlamentarios que hemos apoyado, en esta Comisión y en otros debates parlamentarios, el mantenimiento de Construcciones Aeronáuticas como empresa estratégica del sector aeronáutico español. Pero creemos que la viabilidad de Construcciones Aeronáuticas y la solución a sus problemas financieros no se consigue colocando al avión CASA-Nurtanio, un avión de diseño militar o mixto, en las compañías de tercer nivel. Apoyemos a CASA por otra vía, porque no podemos hacer no rentables a compañías de tercer nivel que, por los elevados sueldos de los pilotos, se vean obligadas a amortizarlos transportando solamente 36, 37 ó 40 pasajeros. Esta es otra de las cuestiones a la que querría que me contestase. No sé si se trata de una cuestión puramente económica, de que Binter ponga en funcionamiento aviones de la capacidad que ha solicitado el Parlamento de Canarias del módulo entre 65 y 80 como ocurre con los ATR –y no hay ninguna queja– o cualquier otro tipo de aviones, no ya de hélice, sino de reacción que hagan el servicio en el Archipiélago canario.

También me gustaría que el señor Presidente me informara sobre si existe algún tipo de proyectos para cumplir el acuerdo del Parlamento de Canarias en el sentido de aumentar la flota de Binter en el módulo 65/80 plazas, o de reactores para aumentar la programación y frecuencia

de vuelos en épocas punta en las que es tremendamente difícil encontrar plazas en determinados trayectos interinsulares y, por tanto, para garantizar carga (usted sabe que han aumentado las posibilidades de carga con los CN-235) y pasaje en un momento en el que podría ser necesario establecer un sistema de puente aéreo entre determinados circuitos.

La última pregunta, señor Presidente, es sobre si ustedes tienen prevista alguna reconsideración en la política tarifaria en los vuelos de Binter dentro del Archipiélago, porque otro de los acuerdos que la pasada semana aprobó el Parlamento de Canarias es respecto a la solicitud de congelar las tarifas de los billetes aéreos dentro del Archipiélago, lo que ha producido que determinadas instituciones o cabildos insulares hayan mostrado su preocupación y llevado al campo de los acuerdos en los cabildos insulares la protesta.

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

El señor **GARCIA QUER**: Agradezco la presencia del señor Presidente de Iberia en esta comparecencia solicitada por el Grupo Socialista y le doy la bienvenida a la Comisión de Industria.

La comparecencia ante esta Comisión fue solicitada por la aparición en los medios de comunicación y, por consiguiente, en la opinión pública, del famoso caso de un informe del consejero de turismo y transportes respecto al avión 235 Nurtanio. El Grupo Socialista entiende, respecto a la seguridad del vuelo, que un avión no vuela si no tiene las certificaciones correspondientes, tanto de la Dirección General de Aviación Civil, como de otro tipo si vuela hacia otros países, como, por ejemplo, la FAC, una de las disciplinas más importantes en cuanto a navegabilidad para conceder la certificación de alta a los aviones.

Nos gustaría que el señor Presidente nos aclarara todo lo que ha comentado el señor Mardones respecto al documento que ha saltado a la opinión pública. Nosotros entendemos que es un documento totalmente particular del ex director de Binter entonces, creo que se llama Genovés, pero consideramos que lo es a título personal y caduco. Hubo una comida de todos los parlamentarios nacionales con el Presidente de CASA, con el Presidente de Binter y con el Director General de Aviación Civil, en la que quedó perfectamente clara la seguridad de este avión. El Grupo Socialista cree que ahí puede haber otro trasfondo en el sentido de que los medios de comunicación han sensibilizado bastante a la opinión pública canaria, pero también se ha podido politizar el asunto. En cualquier caso, han existido iniciativas parlamentarias en el Parlamento de Canarias y todas las fuerzas políticas han considerado necesaria una colaboración más directa del Gobierno de Canarias con la presidencia de Binter, en el sentido de que algún miembro forme parte del consejo de administración de la Compañía Binter. Yo no sé si está así legalmente establecido, nos gustaría que nos despejara esta duda.

También nos gustaría que nos explicara la evolución de la Compañía Binter. Entendemos que Binter es una Compañía que se tiene que desarrollar más y nos gustaría conocer la flota que va a tener, ya que en el ejercicio de 1992 ha cubierto toda la demanda y ha habido más oferta que demanda. Asimismo, quisiéramos conocer esa situación de seguridad. El Grupo Socialista quiere saber qué nos dice el Presidente de Iberia con respecto al 235, y quisiéramos saber qué ocurre con la cobertura de carga, pues parece ser que está bastante conformada la carga con respecto a la demanda.

En cuanto al último punto, me gustaría saber si puede haber una colaboración entre el Gobierno y el consejo de administración de Binter, porque entendemos que esto no termina aquí. Creemos que se pueden alzar todavía más voces, y quisiéramos que se despejara totalmente este asunto, puesto que entendemos que el foro real y el foro legal es el Parlamento español con respecto a Binter.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista va a intervenir también el señor Costa.

Tiene la palabra, señoría.

El señor **COSTA COSTA**: Señor Presidente de Iberia, como ya ha dicho mi compañero, hemos pedido su comparecencia en esta Cámara para que nos explicara el cese de determinadas actividades de Binter Mediterránea. Pero antes de entrar en esta cuestión, permítame que haga algunas reflexiones previas referentes a la insularidad.

La insularidad comporta una realidad condicionada y limitada. Aislamiento y distancia son, en principio, las fuentes de dificultades o barreras a la movilidad de personas, mercancías, ideas y cambios de todo orden, más acusados que en las regiones continentales. Esta es una cita que viene perfectamente al caso cuando hablamos de comunicaciones, ya que, cada vez que se suprime un destino en el tráfico aéreo de las islas, se está cortando una carretera o una vía de tren. Así lo entendió el Consejo de Europa cuando, reunido en Tenerife en abril de 1981, incluía en su declaración final el siguiente texto: La fragilidad del equilibrio socio-económico en las regiones insulares es consecuencia de la noción de insularidad que supone características de aislamiento, distancia, dimensión reducida y, en el caso de los archipiélagos, incluso dispersión. En síntesis, éstos son los factores que determinan las limitaciones económicas de la insularidad. El aislamiento implica, por un lado, límites estrictos (los físicos de las islas) y, por otro, la mayor dificultad de relación con otras sociedades, que se traduce en el coste mínimo fijo de comunicaciones. En definitiva, la insularidad no debe considerarse como una anomalía económico-espacial, sino como un caso extremo de la influencia de la localización de un territorio con respecto a otros centros económicos sobre las características, potencialidades y límites de su economía.

Ya habrá comprendido, señor Aguiló, que hago esta larga introducción de referencia a las islas para centrar el debate de la comparecencia en lo que, para las Islas Baleares, significa su Compañía, que representa el 85 por

ciento del tráfico regular y el 15 por ciento del tráfico «charter»; es decir, Iberia es para las Islas Baleares su red de transporte de viajeros principal; el resto son caminos vecinales y comarcales por los que se transita si la autovía está cerrada. Y no me estoy refiriendo a problemas insolubles para una isla, como puede ser la mayor rigidez de horarios y destinos, o la concentración que supone los porcentajes antes mencionados que ostenta su Compañía y que produce, evidentemente, una profunda dependencia de todas las comunicaciones de viajeros con las Islas Baleares.

Los ciudadanos de las Islas Baleares recibieron la implantación de Binter Mediterránea con indiferencia pero, poco a poco, han ido depositando su confianza en ella y era opinión generalizada que Binter había iniciado un proceso positivo de comunicaciones con nuevos destinos, que requerían un tratamiento específico con aviones y frecuencias adecuadas a las circunstancias y dimensiones de esa insularidad. Sin embargo, es precisamente en este momento cuando se produce el cierre de la Compañía por sorpresa y en un momento de máxima demanda, a dos semanas de las fiestas de Navidad, en las que existe una especial demanda en el transporte aéreo de las islas, tanto desde el exterior como desde el interior. Quiero añadir aquí que, escasamente dos meses antes, habían sido presentados los resultados de la Compañía Binter Mediterránea incluso con un cierto triunfalismo por parte de la dirección de esa Compañía respecto a los objetivos planteados con anterioridad y que incluían un período de pérdidas de la Compañía que aún no se había culminado. Ello es así a pesar de conocer Iberia que uno de sus puntos débiles de competitividad lo es con los dos Archipiélagos (balear y canario), en cuyas líneas operan numerosas compañías privadas, siendo las líneas de Canarias y Baleares las que tienen en estos momentos una competencia real en el mercado, dado que en las mismas operan numerosas compañías bajo el título de «charter», situación que puede empeorar en un futuro muy próximo si no existe un posicionamiento estratégico en horarios, «slots», destinos, tarifas y nuevos productos por parte de la Compañía Iberia.

Siendo la actual situación favorable a los intereses de Iberia, dada la exclusividad de ésta en las rutas o red nacional, existen excepciones en la regulación aérea para el mantenimiento de las condiciones de concesión, como es la no atención adecuada de la demanda que surja en las rutas explotadas. Es por ello, señor Presidente de Iberia, por lo que me permito formularle algunas sugerencias ante los cambios derivados de la integración española en Europa y la consiguiente apertura de su economía. Es evidente que todo ello requiere los acoples necesarios derivados de la situación de cambio que se produce en todos los sectores económicos y a los que no es ajeno el sistema de transporte aéreo. La traducción de uno de los cambios tiene necesariamente que ver con la necesidad de políticas específicas de transportes y comunicaciones para las islas. Me estoy refiriendo a algo que creo que debe empezar a desarrollarse, a la necesidad de contratos-programa que garanticen que el aislamiento de los

archipiélagos sea el menor posible y sólo y exclusivamente el derivado de su propia dimensión, y no de otras intervenciones ajenas a la misma.

Es necesario que, sin alterar los equilibrios del mercado que garanticen la libre circulación de sus habitantes más allá de sus costas y que no estrangulen sus economías, se tenga en cuenta que el caso que nos ocupa, Baleares, tiene un nivel de dependencia del turismo, y por tanto del sistema de transporte, de un 80 por ciento. Todo ello induce a ir más allá de las políticas puntuales y coyunturales, como las tomadas en los últimos días, que han venido a mejorar la oferta preexistente. Los vuelos extraordinarios programados en los días de Navidad por el Grupo Iberia han venido a paliar ciertamente el déficit de plazas existentes y han supuesto un alivio en las comunicaciones de las islas. Pero mas allá de esas políticas coyunturales -como decía con anterioridad- existen, especialmente desde Barcelona o desde Palma, aeropuertos que actúan como centros de distribución para el conjunto de las islas y donde eran rechazadas reservas con un mes de antelación al estar los vuelos totalmente completos, reservas que afectaban especialmente a conexiones internacionales procedentes de Londres, Munich, Frankfurt u otros aeropuertos que, al no haber plazas en las comunicaciones, eran sistemáticamente rechazadas con un mes de antelación a las fiestas navideñas, no en los últimos días en los que, efectivamente, ha habido una oferta que, aunque tardía, ha venido a aliviar la situación anterior.

Resulta obvio que, en el sector servicios, la demanda debe ir precedida de oferta. Es una máxima para todo el sector servicios: no existe demanda si previamente no hay una oferta. En el caso de las comunicaciones con las Islas Baleares, la oferta está altamente ocupada y, a veces, supone un estrangulamiento para que la propia demanda se genere con libertad y pueda adoptar su dimensión real. Por ello, el Grupo Socialista solicita que el cierre de determinados destinos de Binter entre el Levante español y las Islas Baleares, así como en el interior de las islas, si es definitivo, no suponga ninguna disminución de plazas y destinos en la cobertura del Grupo Iberia -como decía anteriormente- entre las Islas Baleares y el Levante español. Solicitamos también que se mejore la cobertura del servicio del Grupo Iberia con las Islas Baleares, entendiendo por cobertura los horarios, frecuencias, destinos, tarifas y nuevos productos, en consideración a la especial situación que provoca el hecho insular, continuando así las mejoras en la prestación de servicios que la Compañía que usted preside ha venido produciendo en los últimos años.

Como habrá comprobado, estamos preocupados por dar respuestas positivas a las legítimas aspiraciones de los ciudadanos de las Islas Baleares de tener un sistema de transportes que, dentro de las limitaciones del hecho insular, permita el normal desarrollo de su economía y el no estar más aislados de lo que el hecho natural de ser islas nos obliga.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Aguiló, para responder a las cuestiones planteadas.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (Aguiló Alonso): Comenzando con la pregunta del señor Camisón, he de decir que es difícil manifestar qué proporción real tiene una compañía o una filial dentro del total del grupo, porque depende mucho del parámetro que se use. Si utilizamos, por ejemplo, los millones de asientos-kilómetro ofrecidos, que suele ser la medida, al final la oferta es lo que la compañía pone en el mercado y es lo que la obliga a disponer de aviones, de pilotos, de personal de mantenimiento, etcétera, casi con independencia de la demanda. Podría ser una buena medida lo que en la jerga se llaman los AKO. Los AKO que realiza Binter Canarias son 430 millones al año. Los AKO que realiza el Grupo Iberia en su totalidad son 42.000 millones al año. Con este parámetro de comparación, estaríamos en un 1 por ciento. Pero si tomamos como referencia a los pasajeros, la importancia es muchísimo mayor, porque el número de pasajeros que hoy transporta Binter Canarias está en torno a los dos millones, y los que transporta la totalidad del Grupo Iberia está en torno a los 20/22 millones, con lo cual ya estaríamos en el 10 por ciento, cifra más importante.

Pregunta también S. S. sobre la relación de la viabilidad de estas compañías con la del Grupo. Naturalmente, con un tamaño de este orden, si midiéramos por la oferta, un uno por ciento es poco significativo en las cifras del Grupo, pero no quisiera entrar en ese debate de si importa o no. Lo que sí es importante -y eso creo que merece la pena resaltarlo- es que con la introducción de Binter Canarias las cuentas del Grupo han mejorado significativamente. ¿Por qué es así? Porque se emplean unos medios productivos mucho más acoplados a la demanda allí existente. Los aviones del módulo de cuarenta y de setenta y dos plazas están muy apropiados para trayectos cortos. La etapa media en la Compañía Binter Canarias, de las nueve rutas que tiene la Compañía, es de 28 minutos, lo cual es una etapa muy corta, por lo que efectuarlo con aviones grandes sería absolutamente impensable. No hay un avión grande que soporte aterrizar cada media hora, pues necesitan muchas más horas de vuelo. Al final, lo que ha sucedido es que se han disminuido enormemente los déficit que tenía Iberia en esas mismas rutas y se ha proporcionado algo que el pasajero agradece, que es mejorar la calidad por la vía de las frecuencias. Si en vez de tener sólo un avión grande por la mañana y otro por la noche, dispone de ocho, diez, doce frecuencias a lo largo del día, el servicio que se ofrece a los pasajeros es muchísimo mejor, con lo cual se obtienen las dos cosas: se disminuyen las pérdidas que venía soportando el Grupo Iberia y se mejora mucho la calidad de servicio que se da al pasajero. A través de esos dos parámetros, la introducción de Binter Canarias ha sido, es y será claramente beneficiosa para el grupo de transporte aéreo.

Pasando a la pregunta del señor Mardones, que ha insistido mucho en las reacciones de la opinión pública canaria y ha contado con certeza que se vivieron momentos de tensión y que se llegó a cuestionar la seguridad, tendríamos que empezar a matizar quién cuestiona la seguridad: el pasajero, el usuario de la línea o el Gobierno

insular, que es el que, en definitiva, movilizó la diferente percepción de lo que la Compañía estaba haciendo sobre la seguridad, en base a un informe. Sí que vale la pena, como algún otro Diputado ha incidido también, explicar cómo fue aquello.

Efectivamente, el Gobierno canario, a través de su consejero de turismo y transportes, remitió al Gobernador Civil de Santa Cruz de Tenerife un informe que me permitió leer, porque sólo con el encabezamiento y las frases que contiene se explica el porqué de esta campaña de opinión.

Dice: «Excelentísimo señor, adjunto remito a vuestra excelencia un informe que, de manera no oficial, ha llegado a esta consejería, relativo a aspectos operativos del avión CN-235, de la dirección de operaciones de Binter Canarias. Dicho informe, cuya veracidad y autenticidad no nos consta» —dice el propio consejero— «encierra un contenido de hechos...» Y añade: «Como quiera que la Comunidad Autónoma de Canarias aún no ha asumido las competencias en materia de transporte aéreo, y habiendo desatendido la citada Compañía las insistentes peticiones del Gobierno de Canarias dirigidas a conseguir una presencia personal en el seno del consejo de administración de dicha empresa, es lo que me motiva, ante la gravedad de los hechos vertidos en el informe, de ser ciertos, a ponerlos en conocimiento de vuestra excelencia como máximo representante de la Administración central de esta provincia.»

Este documento ya dice que el informe les ha llegado de una manera no oficial. Es extraño que un consejero tome un papel que ha llegado de una manera no oficial y lo traslade a una instancia del Gobierno de la Administración central. Luego dice algo que no es correcto: Que el informe es de la dirección de operaciones de Binter Canarias. No es así. Ese informe no era de la dirección de Binter Canarias, ni siquiera era un informe, sino un conjunto de papeles sueltos y no constituían, en absoluto, un informe.

Más adelante añade: «... cuya veracidad y autenticidad no nos consta.» Es decir, que ni siquiera el consejero está seguro de lo que envía. Y lo manda en función de que no tiene representación en el consejo de administración de la Compañía, lo cual tampoco tiene absolutamente nada que ver.

Cualquiera que conozca la delimitación de responsabilidades en lo relativo a Aviación Civil en este país sabe que los consejos de administración de las compañías aéreas no debaten estos temas y que sólo hay un ente competente en temas de seguridad en transporte aéreo, la Dirección General de Aviación Civil, que es la que directamente investiga todo lo que sucede, da los permisos para que se opere y tiene el seguimiento, avión por avión, de todos los aviones matriculados en España. Por tanto, la Dirección General de Aviación Civil nunca hará transferencias en torno a seguridad en el transporte aéreo a ninguna comunidad autónoma y nunca en un consejo de administración se tratarán estos temas, ya que sólo hay un ente competente, y los gestores de las compañías aéreas nos preocupamos mucho de que los dictámenes y las

peticiones de Aviación Civil los cumpla el personal de mantenimiento.

Es muy curioso que se haya organizado esta mala opinión pública en torno a estos temas cuando la Compañía, en todas sus encuestas, ha tenido unos excelentes resultados de los pasajeros. La apreciación que los usuarios de la Compañía hacen de sus servicios es notable por su bondad. Todo el mundo está encantado, el número de reclamaciones es bajísimo y la Compañía tiene unos parámetros de servicio muy superiores a los de todas las demás compañías de transporte aéreo regional que están dando servicio en Europa y en América del Norte. Tanto es así que la Compañía, durante dos años consecutivos, ha obtenido el premio a la mejor compañía aérea regional de transporte aéreo, y eso no se da por casualidad. Se da porque las cifras objetivas cantan. En este tipo de premios no hay, en absoluto, opiniones subjetivas.

Tanto los pasajeros, que son los usuarios de los servicios de la Compañía, como la industria en general ha reconocido que Binter Canarias opera en unas condiciones inmejorables. El porqué se haya producido esta remisión de informe y esta campaña del consejero de transportes canario podría ser motivo de otras especulaciones políticas que a mí no me toca analizar aquí. Lo que sí puedo decir, respondiendo también a una pregunta más concreta que ha formulado el señor García Quer respecto a por qué Binter no accede a que haya representante del Gobierno canario en el consejo de administración de la Compañía, es que debemos ser muy claros. No lo hemos aceptado porque la legalidad vigente no lo exige. Lo que aduce el consejero para pedir esa representación es el artículo 62.2 del Estatuto de Autonomía de Canarias, que dice textualmente: En los términos y número que establezca la legislación general del Estado, la comunidad autónoma propondrá las personas que hayan de formar parte de los órganos de administración de aquellas empresas públicas de titularidad estatal implantadas en Canarias. La legislación general del Estado no establece absolutamente nada en torno a esta cuestión. Por tanto, la petición carece de fundamento jurídico, puesto que no se ha desarrollado una legislación general que fije el número de personas que deben formar parte del consejo de administración de la Compañía. Pero eso es también irrelevante porque las condiciones de cooperación que ha demostrado la Compañía con el Gobierno canario han sido excelentes, siempre se le ha dado toda la información que ha requerido y se ha acudido a todas las reuniones y requerimientos que el Gobierno canario ha tenido siempre con la Compañía a través de sus diversas consejerías. Todo ello suena más bien a algo de petición política o de sacar el informe para que haga de telón de fondo de la reivindicación de estar presentes en una compañía pública.

Como Presidente del Grupo de Iberia esto me coloca en una posición ciertamente confortable porque, por otro lado, el Grupo Popular está pidiendo la privatización inmediata de la Compañía Iberia. Por consiguiente, siempre es bueno que por los dos lados se pidan cosas diferentes: en un lado, que se vaya el Estado y en otro que

entre, lo cual significa que uno está más o menos en el medio y puede vivir más confortablemente con esa situación.

El señor Mardones también se ha referido al problema del avión CN-235 y ha cuestionado muy noblemente —no ha entrado en la seguridad, yo se lo agradezco— la operatividad y la rentabilidad de los aviones CN-235. Esa es una buena cuestión a plantear, pero a mí me gustaría separar dos cosas: lo que es el módulo, es decir, lo que es el tamaño del avión, aviones de 40, de 70, de 100 plazas, y lo que es la marca, el fabricante que ha construido el avión. También ha separado un poco la marca al decir que no tiene nada en contra del CN-235. Es bueno que centremos la cuestión en lo que es el módulo, es decir, qué es más rentable, un avión de 40 plazas, uno de 72 plazas o de 110 plazas, que son más o menos los tres que se están manejando en esta cuestión; no entramos ya en los grandes aviones de 300 y 400 plazas.

Ha mencionado muy correctamente que el coste de los pilotos se reparte entre 40 ó 72 asientos. Obviamente es así. En ese apartado, el coste por asiento de las tripulaciones es mayor en los aviones más pequeños que en los más grandes; los costes son parecidos y se reparten entre muchas menos plazas. Por tanto, tiene toda la razón. Lo que sucede es que el módulo de los aviones viene definido no tanto en términos de coste unitario de las tripulaciones dividido por asientos, sino en términos de adecuación al número de frecuencias que se intentan colocar en cada ruta o en cada red. En consecuencia, con un avión grande, so pretexto de llevarlo muy vacío, no se pueden hacer muchas frecuencias diarias entre una ruta que tenga poca densidad, pocos pasajeros, y hay que utilizar un avión pequeño para que el avión pueda ir y venir varias veces al día y proporcionar algo que es lo que más agradece el cliente: el número de vuelos que se hacen al día.

A partir de ahí, cabría preguntar: ¿hay algún momento o límite donde una ruta pida aviones más grandes o más pequeños? Eso es lo que estamos haciendo con la utilización de los diferentes aviones del Grupo Iberia en el transporte insular canario: tenemos aviones de 40, de 70 y de 110 plazas y los usamos en aquellas rutas y en aquellos momentos en los que mejor se adecuan a las puntas de demanda que naturalmente se producen en ese mercado. En algunos sitios sería absurdo operar con aviones grandes, en otros es absurdo operar con aviones pequeños y estamos operando con aviones más grandes. El módulo viene fijado no tanto por un cálculo de repercusión de costes unitarios sobre asientos, sino más bien en función de la adecuación de la oferta a la demanda y del número de frecuencias que se ponen en cada ruta.

En cuanto al proyecto de aumento de flota para garantizar las puntas de demanda —asunto por el que también se ha interesado el señor Costa—, he de decir que el problema de las puntas de demanda en cualquier red de transporte aéreo es siempre muy difícil de resolver, porque si todo el mundo quiere viajar en unas determinadas fechas sería necesario disponer de tal cantidad de aviones, que no operarían el resto del año, que sería absolutamente impracticable cualquier cálculo de rentabilidad

que se hiciera. En estos casos, aportamos nuevos recursos, nuevos aviones de otras compañías del Grupo para aliviar esas puntas de demanda; es lo que solemos hacer en todas las fechas navideñas y de comienzo de las vacaciones veraniegas. Eso funciona bastante bien. Desgraciadamente, siempre hay gente que se queda sin billete, pero la cantidad de aviones que van con plazas en las fechas más próximas a los días absolutamente punta es suficiente como para garantizar que el problema se tiene controlado y se maneja en cifras más o menos correctas. Normalmente, el día 31 de julio el avión va absolutamente lleno, pero si uno va hacia adelante o hacia atrás dos o tres días en seguida empieza a haber plazas, lo que indica que la demanda está bien atendida y que la oferta está bien colocada para atenderla.

Ha planteado el problema de la carga, al que también se ha referido el señor García Quer. Creo que ha habido un malentendido porque el citado problema de la carga está bien atendido por parte de Binter. Las críticas se han centrado en la menor capacidad de carga de los aviones turbohélices y en los riesgos que ello puede suponer para el servicio de tráficos desde las islas mayores a las islas menores. El factor de ocupación de carga en Binter-Canarias, en los diez primeros meses del año 1992, ha sido sólo del 28 por ciento, lo que muestra que sigue existiendo un claro exceso de oferta. Incluso en los enlaces y sentidos más desfavorables, ya no funcionando con lo que es la media de la compañía Binter-Canarias, sino funcionando con las rutas donde ese problema puede ser más acuciante, ese coeficiente de ocupación de bodegas, de carga, se ha situado en torno al 60/70 por ciento, y la ocupación de carga varía muy poco según las flotas. Aquí no hay ningún problema de atender la demanda existente, y la capacidad de oferta puesta por Binter-Canarias para la carga parece suficiente. Hoy, la capacidad total de carga ofertada por Binter alcanza los 49 millones de kilogramos y no parece que sea una cantidad inferior a la solicitada para el transporte interinsular.

El señor Mardones ha preguntado también si la Compañía tiene previsto reconsiderar la política tarifaria. Supongo que se referirá a si pensamos abaratar las tarifas. Yo diría que un deseo legítimo y lógico de cualquier representante de unos ciudadanos, en un entorno de transporte difícil como es la insularidad, son tarifas cada vez más bajas. En este punto estamos dentro de un marco mucho mayor, que es la última directiva de la Comunidad Europea sobre liberalización del transporte aéreo, que marca las pautas por las que debe ir la fijación de tarifas para las diferentes rutas. Lo que dice la Comunidad es que las tarifas de cada ruta deben corresponderse lo más posible con los costes. La Comunidad pretende que no haya subsidios cruzados de rutas; es decir, que no suceda como hace muchos años donde, por ejemplo, el puente aéreo Madrid-Barcelona podría estar subsidiando las tarifas interinsulares de Canarias o de cualquier otro sitio. El Grupo Iberia lleva dos años intentando cambiar ese movimiento. Si recuerdan sus señorías, el año pasado el Grupo Iberia aumentó globalmente el IPC en el conjunto de las tarifas, pero consiguió una autorización del

Ministerio de Transportes para hacer unos aumentos diferenciales en función de la adecuación de los costes a los ingresos de cada ruta, y se incrementaron más los precios de las rutas cortas y menos los de las rutas más densas que tenían una mejor relación ingresos-costes. Me parece recordar que en aquel momento el IPC era el 5,2, hubo algunas rutas que se subieron un 9 por ciento y hubo otras que tan sólo se subieron un 2 por ciento, aunque el global de tarifas permaneció fijado con arreglo al IPC y los ingresos subieron menos que el IPC, porque la política de descuentos de la Compañía ha propiciado que la gente viaje por menos dinero. Eso formaría parte de la siguiente comparecencia que se me solicita y lo trataremos posteriormente.

Pasando a la pregunta del señor García Quer, ya he hablado suficientemente del informe que ha mencionado, que envió el consejero de transportes al Gobernador Civil y creo que las dudas en cuanto a la oferta y la demanda y la carga están más o menos satisfechas. Puedo dar algún dato sobre cómo se ha incrementado la oferta en los años 1991 y 1992 para que quede claro el esfuerzo que ha hecho Binter-Canarias. Por ejemplo, los asientos o los AKO han pasado de 122 millones en 1990 a 433 millones en 1992; el número de pasajeros transportados por Binter ha pasado de 576.000 a 1.920.000 para este año 1992. El coeficiente de ocupación se ha mantenido durante todo este tiempo en torno al 75 por ciento porque se iba adecuando a medida que se iban poniendo más aviones y se ofertaban más asientos. Binter hace ahora 38.400 vuelos al año frente a los 15.550 que hacía en 1990. No sólo Binter ha crecido, sino que todo el Grupo Iberia en el interinsular canario ha crecido también, porque el total del Grupo Iberia en 1989 transportó 1.700.000 pasajeros y en 1992 ha transportado 2.100.000 pasajeros, pasando por 1.900.000 en 1990 y 2.000.000 en 1991, y el número de vuelos ha pasado de 26.314 a 45.179. En este último dato yo sintetizaría el beneficio real que ha obtenido el pasajero de las islas Canarias, se ha duplicado prácticamente el número de vuelos de que dispone, con lo cual la elección del horario más conveniente para las necesidades particulares se ha visto claramente mejorada.

Voy a contestar a las preguntas que ha efectuado el señor Costa sobre Binter-Mediterránea. En un momento ha dicho que hablamos con un cierto triunfalismo de los resultados de gestión, y es cierto. La compañía Binter-Mediterránea no deja de operar en las islas porque haya funcionado mal; la compañía ha tenido realmente una buena gestión. La verdad es que fruto del buen resultado de las operaciones del primer año, 1991, en el programa de invierno del 1991-1992 se amplió la red y se empezó a operar en Barcelona, Palma de Mallorca y Málaga. Barcelona se justificó por el objetivo de aportar viajeros a otras compañías del Grupo y Palma por un paso más en el servicio interbalear y en las relaciones con Valencia y Alicante. Málaga se estableció como centro de apoyo de mantenimiento para asegurar la operatividad del triángulo Málaga-Melilla-Almería y se puso en funcionamiento un servicio con Sevilla para empezar a operar a lo largo

de la Expo en la primavera y el verano de 1992. El resultado de ese incremento de demanda fue un incremento de viajeros, de LOAD FACTOR y de productividad, con lo que se mejoraron los resultados globales no sólo de la empresa sino del Grupo en esas mismas rutas, y el LOAD FACTOR empezó a evolucionar favorablemente como correspondía a unas rutas en las que el Grupo intentaba que se promocionasen nuevos tráficos.

En la temporada del verano de 1992 y dentro del Plan estratégico del Grupo Iberia se iniciaron las operaciones comerciales con Melilla, sustituyendo la antigua flota de Fokker-27 de Aviaco, y a partir de octubre Binter-Mediterránea se quedó en propio con esos enlaces de Melilla-Málaga y de Melilla-Almería. Se modificaron las condiciones de borde de ataque del ala del avión para que pudiese entrar en el aeropuerto de Melilla, que es muy limitado y sólo pueden entrar aviones bastante pequeños, y se empezó a hacer en propio el enlace de Valencia-Málaga como nexo de unión entre las operaciones que había en la parte de Andalucía y Melilla y del Mediterráneo. Con todo ese programa, en el verano se incrementó la actividad que, como se llevó a cabo con la misma flota y prácticamente con la misma plantilla, se mejoró enormemente la productividad. Los indicadores de tripulaciones por avión y de horas-bloque por avión y por día muestran una elevada productividad, superior incluso a la de Binter-Canarias, por lo que Binter-Mediterránea logró en esos meses unos objetivos empresariales significativos y claros que realmente suponen una buena gestión, un LOAD FACTOR del 63 por ciento, unos ingresos medios de 29,5 pesetas por PKT, un coeficiente de 5 puntos/7 horas bloque por avión/día, que para estas etapas medias tan cortas es un coeficiente muy alto y se cumplieron los objetivos estratégicos de posicionamiento y de captación de tráficos. Lo único que ha sucedido es que el Grupo ha decidido reordenar sus efectivos y dejar de operar en esas rutas donde se pretendía desarrollar tráficos. No tiene sentido insistir, por ejemplo, en una coyuntura económica como la actual, en desarrollar un tráfico Zaragoza-Barcelona, pues claramente el coche es más barato y se acabará imponiendo por la autopista. No tiene sentido seguir insistiendo en un momento en que la gente lo que hace es restringir viajes y procurar viajar de la manera más barata posible, y así con otros muchos itinerarios.

De todas maneras, quisiera recordar al señor Costa que la operación en Baleares es completamente diferente a la que existe en Canarias. En Baleares sólo hay tres aeropuertos que dan tres rutas y, en cambio, en Canarias hay seis aeropuertos que producen nueve rutas, ya que la comunicación no es entre todas las islas sino entre las islas pequeñas y las grandes. Eso hace que el diseño de la Compañía sea totalmente distinto porque, además, la conexión entre las islas Baleares y la Península es más densa y más frecuente que la conexión entre las islas Canarias y la Península. Muchos de los problemas que tienen los habitantes de las islas los resuelven trasladándose a la Península, fundamentalmente a Barcelona, y el

transporte interinsular no es tan denso, por utilizar palabras de demanda, como sucede en las islas Canarias.

El señor Costa solicita que el cese de operaciones de Binter-Mediterránea no suponga disminución de servicio, y yo le digo que por supuesto que no. Las islas Baleares serán absolutamente atendidas por la compañía Aviaco, que es la que venía haciendo esos servicios, y lo único que sucederá es que a lo mejor no exista la ventaja adicional de tener muchas frecuencias a lo largo del día, que era lo que podía poner Binter-Mediterránea en el mercado, y haya la necesidad de agruparlas más por la mañana y por la tarde y hacerlas con aviones más grandes que son con los que habitualmente opera Aviaco.

El señor **PRESIDENTE**: Saben SS. SS. que no hay un segundo turno sino solamente alguna aclaración muy breve sobre los temas tratados, porque tenemos otra comparecencia.

Tiene la palabra el señor Camisón, brevemente, por favor.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Nuestro Grupo ha atendido con sumo interés no sólo al Presidente de Iberia sino a los diversos grupos parlamentarios, y nos complace decir que en este caso coincidimos incluso bastante con la actitud y con lo que ha expresado el Grupo Parlamentario Socialista cuando ha denunciado un determinado grado de triunfalismo a la hora de presentar aquí el resultado de empresas públicas. Esto no deja de ser una actitud por parte del Gobierno de intentar enmascarar y llegar a conclusiones que no conducen a ninguna parte.

En lo que se refiere a las contestaciones que ha dado el señor Presidente de Iberia a este Diputado, debo decirle que he tratado de resumir un poco la inquietud a nivel público por la situación negativa de los resultados de explotación e incluso he preguntado si habría cierto grado de quiebra en Binter-Canarias y en Binter-Mediterránea. Reconozco que he formulado la pregunta con bastante delicadeza, pero es que el señor Presidente ha llevado esa delicadeza «in extremis» y ha obviado contestarme. Ni siquiera ha entrado a analizar si hay indicios o no de quiebra en la situación de resultados de explotación negativos de estas dos empresas.

El señor Presidente también ha hecho mención a un tema que yo no había abordado, cuando ha calificado en el programa de gobierno del Partido Popular las privatizaciones de indiscriminadas. Yo quisiera decir al señor Presidente que cuando el Grupo Parlamentario Popular propugna una serie de privatizaciones lo hace de manera absolutamente racional y no indiscriminada, y responderá en su día a los estudios lógicos y consecuentes que haya que realizar, parecidos a los que en su día hizo, por ejemplo, el Gobierno británico para privatizar la British Airways o los que está llevando a cabo el Gobierno alemán en relación con la empresa de bandera alemana Lufthansa.

En fin, lo fundamental, señor Presidente, en el caso del Grupo Parlamentario Popular es que a nosotros, como Grupo, nos preocupa mucho todo el tema del transporte

aéreo en los dos archipiélagos españoles, porque estamos de acuerdo en que efectivamente es el modo de transporte básico, junto con el marítimo, tanto de Canarias como de Baleares. A nosotros nos preocupa que se garantice, de una vez por todas, un transporte aéreo eficaz y seguro en ambos archipiélagos y, puesto que realmente en esta programación de modo de transporte aéreo han de jugar un papel importante tanto Binter-Canarias como Binter-Mediterránea, como última pregunta y en base a que nuestra inquietud es la garantía de esa seguridad del transporte aéreo en ambos archipiélagos, queríamos saber si el señor Presidente puede garantizar aquí, a pesar de estos resultados económicos negativos, que ambos archipiélagos han de contar con ese transporte de eficacia y seguridad que determina y también si para ello cuenta o no con el apoyo del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna otra aclaración? (El señor **Mardones Sevilla pide la palabra**.)

Señor Mardones, brevemente, por favor.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Sí, señor Presidente. Me atenderé a su indicación y, por tanto, no voy a entrar en enjuiciamientos de aquellas cuestiones subjetivas a las que se ha referido el señor Presidente de Iberia sobre especulaciones con motivo de informes, porque para eso ya estarán las respuestas. Me voy a limitar al punto de arranque de los acuerdos del Parlamento de Canarias, en los que se han clarificado y unificado las posturas tanto del Ejecutivo de Canarias, de los consejeros respectivos, como de los distintos grupos políticos.

En cuanto a las cuestiones de seguridad -tema que yo no he mencionado, pero que usted sí ha tocado-, me extraña que usted diga, señor Presidente, que los consejos de las compañías aéreas no entran en temas de seguridad, y esto mezclado con la representatividad del Ejecutivo canario en el consejo de administración de Binter. Señor Presidente, usted sabe que, cuando ocurre un accidente aéreo, los fabricantes, una vez analizadas las posibles causas técnicas por la caja negra, lo comunican a las compañías usuarias de la flota de los aviones que ha fabricado esa industria para que hagan determinadas correcciones o atenciones a sus equipos de mantenimiento, porque la autoridad aeronáutica de cada país, en este caso la española, da normas técnicas, pero no realiza el mantenimiento de las aeronaves; son los servicios correspondientes. Pues bien, en primer lugar, yo no he cuestionado la seguridad del CASA-Nurtanio sino su rentabilidad o su grado de eficacia económica. En segundo lugar, usted sabe, señor Presidente, que el diseño de las nuevas aeronaves, de cualquier envergadura, está basado en reducir la tripulación que va en la carlinga. Un avión de hace cuatro años llevaba un piloto, un copiloto, un radiotelegrafista y un mecánico de vuelo, y hoy está reducido a una consola con dos asientos nada más, porque saben que tienen que pagar, porque lo requiere la profesión, altos costes salariales y tienen que tener un ratio módulo/coste. Ahora bien, usted me lleva esto al tema de las secuencias (elimina el módulo y el costo, va a la frecuen-

cia y da una media de veintiocho minutos en el archipiélago canario) y dice que para saltos cortos, aviones cortos. En su próxima comparecencia sobre el otro tema que viene en el orden del día hablaremos de por qué razón entonces en saltos de tipo medio en el territorio peninsular, Madrid-Sevilla o Madrid-Valencia, ustedes quitan aviones más cortos y meten el Airbus; de ese tema ya hablaremos después. Es decir, no se me explica por qué esta regla de tres no se aplica en todo el territorio que cubre Iberia.

Finalmente, señor Presidente -y con esto termino-, tengo que decirle que creo que ambas partes, Gobierno autónomo de Canarias e Iberia, en este caso Binter, deben hacer un esfuerzo de aproximación para solucionar las reivindicaciones mutuas y que esto funcione. Si ustedes siguen manteniendo lo que dijeron en el Plan estratégico del Grupo Iberia que usted nos entregó el año pasado, en la página 31 de las rutas domésticas nacionales, que Iberia tiene el propósito de que Binter-Canarias opere prácticamente en exclusiva las líneas interinsulares canarias, hagan bueno el invento para que no se les coloque ninguna otra compañía en la competencia con las permisivas legislaciones de la Comunidad Económica Europea. Por esta razón, señor Presidente, yo le digo que haya o no haya en este momento una legislación general del Estado sobre el número de consejeros que puede tener un consejo de administración, no esperen ustedes a esta legislación, señor Presidente, ya que tienen ustedes un acuerdo democrático y político, tomado por todas las fuerzas del Parlamento de Canarias, en el que se solicita, como ocurre en otras entidades, una presencia de libre designación en el consejo de administración, porque si, como usted dice, no hay nada que regule el número en la legislación general del Estado, no hay tampoco nada que lo impida. Creo que todos debemos colaborar a esta predisposición porque deseamos un buen servicio de Binter y que no haya ninguna situación crispada ni de tensión, pero no traslade al conocimiento de los pasajeros lo que ocurre dentro de una compañía, pues los pasajeros lo que quieren es un buen servicio. Son las autoridades y los responsables los que tienen que garantizarles operatividad, seguridad, funcionamiento y economía. Y hablando de esta economía, no me he referido nunca a bajar las tarifas; el acuerdo del Parlamento canario ha sido congelarlas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García Quer, muy brevemente, por favor.

El señor **GARCIA QUER**: Quiero dar las gracias al señor Presidente de Iberia porque creo que ha despejado ya todos los asuntos respecto a eficacia, regularidad, calidad y frecuencias y, a la vez, seguridad y economía. Entiendo que el acuerdo parlamentario canario se resolverá instando al Gobierno canario y también al Gobierno central; esto se verá en una segunda opinión. El Presidente de Iberia ha dicho que jurídicamente parece ser que no puede haber un acuerdo en ese sentido. Creo que el telón

de fondo no es éste. Yo he inducido un poco a confusión respecto a la carga. Hay problemas políticos con respecto a la carga, y le doy las gracias por decir que realmente sólo hay el 28 por ciento de la oferta total. Nosotros entendemos que todas esas posiciones se han clarificado y diría a las fuerzas políticas, tanto de aquí como de Canarias, que no hagamos alarmismo ni sensacionalismo y vayamos a lo que ha explicado también el Presidente de Iberia, y es que hay unos controles de calidad con respecto al usuario, que realmente los aviones vuelan con toda seguridad y que hay una gran operatividad. Si realmente tenemos cerca de los dos millones en este ejercicio 1992, entendemos que hay buenas frecuencias, que hay buenos aviones y que poco a poco iremos progresando en Canarias.

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

El señor **COSTA COSTA**: Intervendré muy brevemente, señor Presidente. Simplemente dos reflexiones y dos preguntas.

Señor Presidente de Iberia, creo que ha quedado claro -usted ha hecho ya esta reflexión- el grado de esperanza que pueden albergar los ciudadanos de la supuesta alternativa de gobierno, que ante cualquier problema lo que proponen es la privatización, lo que en Baleares y en Canarias seguro que significaría disminución de los servicios y en la consideración del servicio público que presta la Compañía ante el hecho de la insularidad. Por tanto, aclarado esto y viendo que su respuesta a las preocupaciones de nuestro Grupo en las islas Baleares y aquí en Madrid es positiva, lo que le pediría es que la reordenación de objetivos sea reordenación de objetivos y no suponga supresión de esperanzas, que su propia Compañía ha ido generando en los ciudadanos, creando una oferta a la que la demanda ha respondido positivamente. Le pediría que me concretara más si su oferta es que, por ejemplo, las rutas de las islas Baleares con Valencia y Alicante, que son las que ha innovado la compañía Binter, van a ser mantenidas en el futuro, en la nueva programación para el verano, por una de las compañías de su Grupo. Creo que eso es lo importante. No me estoy refiriendo a las líneas que efectivamente tienen otras posibilidades de comunicación por carretera o a líneas eminentemente políticas, como la de Ibiza con Menorca, que son preocupaciones políticas pero que no están avaladas por la demanda, sino a aquellas que han estado avaladas por la demanda y, concretamente, alguna interinsular en donde un refuerzo permanente los viernes pienso que sería conveniente. Si ustedes miran su demanda los viernes -y es una demanda puntual que no se puede trasladar a otro día de la semana- podrían cubrirla con aviones de otra compañía en vuelos interinsulares y dos destinos -los destinos en los que Binter ha supuesto una innovación-, no quizá con las mismas frecuencias pero sí manteniendo estos destinos, Valencia y Alicante, manteniendo también las plazas y, a ser posible, incrementándolas al nivel que la demanda vaya exigiendo.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Aguiló tiene la palabra, brevemente también, por favor.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (Aguiló Alonso): Respondiendo al señor Camisón, nunca dije -creo que estará en el DIARIO DE SESIONES- que la privatización que propugna su Grupo sea indiscriminada; no he utilizado ese adjetivo. Me he limitado a mencionarla porque en las últimas noticias que hemos podido leer en la prensa se habla explícitamente de la compañía Iberia como uno de los posibles candidatos. Yo he entendido que el artículo de periódico donde yo lo leí respondía a lo que había dicho su Grupo. Si no es así, supongo que ustedes habrían salido al paso con una nota aclaratoria diciendo que el periódico no estaba acertado.

La situación financiera de Binter preocupa también al señor Camisón. Ya me he referido a ella repetidas veces. Si el transporte interinsular canario produce pérdidas, cosa que es sabida de todo el mundo porque las tarifas son manifiestamente insuficientes, y se concentra toda esa operación en una compañía, esa compañía tiene pérdidas. Lo que he dicho clarísimamente es que el Grupo resulta beneficiado por una mejor adecuación de los medios a la producción que se realiza allí, y el Grupo pierde menos dinero con la existencia de esa compañía que sin ella. Intentar entender la compañía Binter al margen del Grupo Iberia no tiene ningún sentido.

Ha hablado después de si nosotros íbamos a garantizar la operación en los archipiélagos. Naturalmente. Nosotros estamos con una concesión en esas rutas que no va a tener competencia previsiblemente hasta 1997, cuando entre en vigor la directiva de la Comunidad Económica Europea en lo relativo al transporte de cabotaje o antes, si el Gobierno lo decide así. Mientras estemos como únicos operadores daremos garantía total del servicio. Cuando haya competencia, las reglas ya las impone el mercado y son otras, no tienen absolutamente nada que ver, pero naturalmente que mientras seamos los únicos operadores estamos obligados a dar el servicio y por supuesto que lo daremos a plena satisfacción de los usuarios, como hasta ahora.

Señor Mardones, yo creo que nos hemos hecho un poco de lío al hablar de la supervisión del mantenimiento. Naturalmente que un consejo de administración se ocupa de esos temas como de cualquier otro. Lo que yo quería remachar es que la autoridad competente en temas de seguridad nunca son las comunidades autónomas ni ningún otro organismo, sino la Dirección General de Aviación Civil. Para que un determinado tipo de avión vuele en un país necesita estar certificado por la autoridad aeronáutica y, además, cada avión, con su matrícula, se controla específicamente por el correspondiente certificado de aeronavegabilidad. En la actualidad no existe ninguna aeronave provista de ese certificado que vuele sin estar diseñada, fabricada, mantenida y operada de acuerdo con unas normas que recogen los criterios de las organizaciones internacionales, la OACI concretamente. Cualquier compañía ha de tener aprobados sus manuales de operaciones y de mantenimiento por la autoridad ae-

ronáutica (en España es la Dirección General de Aviación Civil), que los controla totalmente, pasa puntual conocimiento de cada uno de sus detalles a la compañía y le dice si la operación hecha de esta manera está bien o no, es correcta o no. Además de la propia inspección que hace la compañía aérea en su programa de calidad, está la inspección que hace la Dirección General de Aviación Civil de las condiciones en que se efectúa el mantenimiento de cada una de esas aeronaves. A título de ejemplo, todos los pilotos y los tripulantes de cabina de pasajeros y los técnicos de mantenimiento tienen que estar habilitados específicamente para cada tipo de avión y existen programas de formación permanente para ello. Tanto los programas como los procedimientos están rigurosamente controlados por la Dirección General de Aviación Civil. A eso me refería. Nada más; no hay otra cosa.

Ha mencionado también la posible incongruencia que podía suponer el no hacer lo mismo de los módulos pequeños en la península y ha mencionado concretamente el tema de los Airbus 300 en la ruta Madrid-Sevilla durante la Expo. La ruta Madrid-Sevilla no es corta. Dentro de las españolas es media, bastante más del doble de las rutas que se hacen habitualmente entre islas, y el Airbus 300 efectivamente no es un avión muy apropiado para ese tipo de ruta. Normalmente el Airbus 300 hay que utilizarlo para vuelos de tres/cuatro horas de duración. ¿Por qué se utilizó ese avión en la ruta Madrid-Sevilla durante la Expo? Porque la afluencia de visitantes era de tal calibre que hacía necesario disponer de un avión de enorme capacidad; si no, hubiésemos tenido problemas muy complicados de saturación de Barajas. Si tienen que despegar tres aviones por cada uno de los Airbus 300, el problema de Barajas se hubiese complicado muchísimo. Teniendo en cuenta, además, que gran parte de los pasajeros que iban de Madrid a Sevilla habían llegado en otros vuelos, significaba añadir mucho más sobre lo ya existente, por eso decidimos poner ese servicio. El servicio funcionó muy bien; no hubo problemas. Los aviones respondieron perfectamente y la ocupación estuvo también bien, pero tiene razón el señor Mardones en que no es un avión perfecto para una ruta que es de 45/50 minutos de duración; para esas rutas es mejor un avión de otro tipo.

También ha mencionado la entrada de la competencia. Yo debo decir que naturalmente el Grupo Iberia se está preparando en todas sus unidades de negocio y en todas sus compañías filiales a la entrada de la competencia, que está ya en gran parte funcionando y en lo relativo a los mercados de cabotaje entrará en plenitud el 1 de abril de 1997. Nos estamos preparando. En Binter-Canarias no somos tampoco ajenos a ello y estamos preparándonos para cuando la competencia llegue. Si alguna vez hay competencia en Canarias, lo que sí puedo decir es que habrá una cosa indudable y es que las tarifas de vuelo se pondrán a niveles de mercado, cosa por lo que hoy Binter-Canarias está clamando. Eso no es incompatible en absoluto con que el Estado subsidie la insularidad, porque el suplemento de precio que proporciona al pasajero

se puede dar con independencia de la compañía que utilice, pero el precio de referencia sobre el cual se aplica ese porcentaje que el Estado aporta de más se situará en condiciones de mercado, que es lo que de alguna manera se necesita en ese transporte. Nosotros estaremos preparados para cuando llegue el momento, daremos la batalla a quien haya que dársela y poco a poco iremos ajustando las tarifas para que los precios estén en correlación con los gastos, como es mandato de la directiva de la Comunidad Europea.

Por último, el señor Costa ha hablado de una cosa que es realmente notable, de la generación de expectativas que produce en la sociedad insular el aumento de ofertas de asientos que ha puesto el Grupo en marcha este año. Efectivamente esto es así. Lo que sucede es que la oferta se mueve mucho en función del momento económico que atraviesa la economía de los destinos que se están poniendo. Nosotros estaríamos encantados de que la demanda siguiera tirando. Para nosotros no hay mejor reto que el ser capaces de dar salida, como hicimos con ocasión de la Expo en Sevilla, a una demanda que crece y crece, y estaríamos encantados de ofertar cada vez más en el mercado, pero debemos ser realistas y acompañar de alguna manera nuestra evolución de la oferta con la evolución económica de las islas.

¿Van a ser mantenidas las líneas con las islas? Naturalmente que vamos a mantenerlas en lo posible, y lo haremos con Aviaco. Yo no he hablado nunca de cierre de líneas. Lo que he dicho es que una compañía deja de operar y opera otra del grupo que está instalada allí desde hace muchos años y que goza de la confianza y del crédito de sus pasajeros en cuanto a que hace las cosas bien y con puntualidad. Lo que ya no será posible, como decía antes, será mantener las frecuencias, que habrá que comprimirlas o reducirlas, porque se utilizan aviones de otro tipo que no permiten ese juego.

Me pregunta también su señoría algo que soy incapaz de responder, y es si podríamos reforzar de manera permanente los viernes el trayecto de Ibiza a Palma de Mallorca; soy incapaz de responder. No tengo ni los datos ni sé si es posible hacerlo o no, porque poner los aviones resulta muy complicado, pero podemos hacer un estudio y le comunicaré personalmente qué es lo que da de sí, a ver si se puede hacer algo los viernes en esa ruta.

- EXPLICAR LA SITUACION ECONOMICA, RESULTADOS E INVERSIONES DE LA CITADA COMPAÑIA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001768).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a tramitar ahora la solicitud de comparecencia que figura en primer lugar en el orden del día, para que el Presidente de Iberia explique la situación económica, resultados e inversiones de la citada compañía, planteada por el Grupo Parlamentario Popular. El señor Aguiló tiene la palabra para hacer una breve introducción del problema.

El señor **PRESIDENTE DE IBERA** (Aguiló Alonso): Como dice su señoría, lo haré muy brevemente porque estoy seguro de que las preguntas tendrán un enorme interés y será el momento de dar cumplida cuenta de lo que sus señorías quieran plantear.

Voy a dar sólo unos cuantos parámetros de lo que va a ser la actividad este año en relación con lo que ha sido en los años anteriores. Naturalmente estoy hablando de datos provisionales, todavía no ha acabado el año. Hemos hecho nuestra mejor estimación para lo que queda de diciembre. Los datos son ciertos hasta noviembre, diciembre está estimado, y creo que no se separarán mucho pero me tendrán que perdonar sus señorías porque, como digo, todavía no están los datos definitivos.

La oferta de este año que ha puesto el total del Grupo de transporte aéreo en el mercado son 42.122 millones de AKO, que supone un 12,1 por ciento más que en el año 1991 y un 20,7 por ciento más que en el año 1990. Voy a dar datos del año 1990 porque en algún momento del año 1991 hubo una caída importante, hubo un agujero de pasajeros con motivo de la guerra del Golfo y los datos no tienen mucho sentido si no se comparan con las dos cifras. No voy a abusar, pero en algún momento será importante referirse a ello.

En cuanto a los pasajeros-kilómetro transportados, hemos transportado 27.899 millones de pasajeros-kilómetro, lo que supone el 19 por ciento más que el año pasado pero, en cambio, sólo un 15 por ciento más que en el año 1990, porque ya he dicho que en el año 1991 hubo un bajón de pasajeros y las cifras conviene compararlas con las del año 1990. No tengo todavía la cifra de pasajeros de este año, que va a estar en torno a los 22 millones de pasajeros, sobre los 20,8 de 1991 y los 21,5 de 1990. Habrá también, probablemente, un incremento del orden de un 7 por ciento de pasajeros. Esto significa que ha aumentado —y vuelvo a hablar de datos no definitivos— la etapa media en pasajeros de rutas intercontinentales y en cambio la demanda nacional, en la cual seguimos siendo los únicos operadores por ahora, ha aumentado algo menos, significando que con un 5 o un 6 por ciento más de pasajeros hemos pasado a un 15 por ciento más de pasajeros-kilómetro.

En cuanto a las redes, por no abrumar con cifras, los incrementos de oferta han sido bastante parecidos en todas las rutas intercontinentales. Hemos aumentado bastante en el Atlántico norte, donde tenemos una feroz competencia de todas las compañías norteamericanas, un 22 por ciento sobre 1991 y un 14 por ciento sobre el Atlántico medio y el sur. La operación intercontinental ha aumentado un 14 por ciento en total. En Oriente la oferta ha disminuido un poco, un 1 por ciento sobre el año 1991. A finales del año 1991, con la idea de contrarrestar lo que se había perdido en los primeros meses, se puso mucha oferta en el mercado y este año está estabilizada. En Europa y el doméstico hemos subido en torno a un 11 por ciento la oferta. Por redes, la demanda correspondiente ha evolucionado de manera bastante similar, toda ella se ha movido respecto al año 1991 entre un 15 y un veintitantos por ciento. En lo relativo a la demanda

la verdad es que la Compañía ha operado con bastante comodidad. Es decir, ha costado mucho conseguir los pasajeros y se ha logrado a costa de un deterioro de tarifas, como es lógico, en un período de guerra de tarifas como el actual. Los ingresos no han evolucionado, efectivamente, de la misma manera que lo han hecho los pasajeros.

La plantilla a finales de 1992 ha disminuido. A finales de año tendremos 29.121 personas frente a 32.188 que teníamos a finales de 1991, con una disminución del 9,5 por ciento. En cuanto a ingresos, se prevén unos ingresos del Grupo en este año del orden de los 506.000 millones de pesetas, que supondrá aproximadamente un 10 por ciento más que el año pasado. En cuanto a inversiones, en el año 1992 se han invertido -me parece que era otro aspecto sobre el que quería su señoría contestación- 49.000 millones de pesetas en flota, 18.900 millones en inversiones financieras y 10.000 millones de pesetas en otras inversiones; un total de 78.000 millones aproximadamente. En el año 1991 se invirtieron 114.000 millones de pesetas y en el año 1990 se invirtieron 95.000 millones de pesetas.

En cuanto a resultados, todavía es un poco pronto para decirlo pero me apresuro a anticiparme a su señoría diciéndole que vamos a tener unos resultados, este año, parecidos a los del pasado pero con una composición diferente. Es decir, probablemente perderemos una cantidad similar, pero los resultados operativos serán bastante mejores que los del año pasado y los resultados extraordinarios serán peores que los del año pasado, por dos o tres razones. Una de ellas es el esfuerzo de reestructuración de plantillas que se ha hecho en el año 1992, que da una cifra fuerte de indemnizaciones por bajas incentivadas y prejubilaciones que de memoria le diré que son unos 16.000 millones de pesetas. Si tiene interés tengo por aquí los datos y lo puedo mirar con detalle. Eso supone, también por si tiene interés, que va a haber unas 3.200 bajas, luego ya tiene, más o menos, en torno a qué cifra puede estar la indemnización media, que será alrededor de cinco millones más o menos.

En el capítulo de los resultados extraordinarios, claramente desfavorables para este año, está la diferente paridad de las monedas europeas y del dólar respecto a la peseta, que ha jugado un papel curioso. Contablemente es impecable, pero vale la pena mencionarlo aquí. Cuando alguien como Iberia tiene créditos en el extranjero en divisas se ve obligado a reflejar el último cambio en que están recogidas esas monedas y si hay una devaluación de la peseta le supone inmediatamente una minusvalía o un mayor valor de los créditos. Eso le ha supuesto a Iberia del orden de diez mil a once mil millones de pesetas en mayor valor de los créditos. Naturalmente que los activos que se han comprado con esos créditos, a su vez, también sufren una revalorización, pero las prácticas contables no permiten tenerlo en cuenta, por lo cual existe una plusvalía latente. El avión sigue valiendo los mismos dólares que ahora, valen más pesetas, pero está recogido en el inventario por el valor de los dólares cuando se compró el avión. Por tanto, es un efecto que se introduce

en la contabilidad, en el balance, pero es extracontable en el sentido de que no se ha producido por ningún efecto de gestión de la Compañía. Esos dos grandes factores son los que desequilibran más la cuenta de resultados extraordinarios y hacen que la ventaja que se haya conseguido en los ordinarios se compense con la de los extraordinarios.

Creo que es mejor, señor Presidente, dejar paso a las preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que ha dado los datos más significativos.

El señor Camacho tiene la palabra para plantear las cuestiones que estime oportunas.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Gracias, otra vez, al señor Presidente de Iberia.

Los datos que ha dado son muy difíciles de retener, porque no soy experto en coger números al oído, y me han suscitado algunas dudas que le quiero plantear de inmediato para que me aclare.

La primera duda es que dice que hemos aumentado la oferta en las rutas intercontinentales en esta etapa y la hemos disminuido en las nacionales. No ha dicho en qué porcentaje, pero he entendido que en las rutas intercontinentales hemos mejorado y en las nacionales hemos reducido, hemos incrementado algo menos. Lo mismo que ha pasado en la oferta de redes intercontinentales, que ha aumentado, pero no sabemos en las nacionales. Me parece que no lo ha dicho. Son preguntas muy concretas.

Ha hablado de la reestructuración de plantillas y le he entendido que en el año 1991 había 32.000 empleados.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (Aguiló Alonso): Quizá convendría aclarar que he dicho al principio que todas estas cifras se refieren al Grupo, o sea que están sumadas Iberia, Aviaco y sus filiales. Por eso a lo mejor no le concuerda con algún dato que tenga concreto.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Si usted me lo aclara, ¿son 32.000 en el año 1991 y 19.000 en 1992? (El señor Aguiló Alonso: Concretamente son 29.121.) Eso es otra cosa. He oído mal y le agradezco mucho la aclaración.

No ha precisado los resultados...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camacho, plantee las cuestiones que quiera, pero no intervenga de esta forma porque así nos desordena el debate.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Ha habido muchos números y ha ido muy rápido, señor Presidente, pero le voy a dar gusto y lo voy a hacer como usted quiere, pero si yo empiezo a hablar de las bajas que ha habido, y me salen 13.000 por haber oído mal, estoy cometiendo un error grave.

El señor **PRESIDENTE**: Ha dicho 3.000.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Sí, ha dicho des-

pués 3.200 y que va a haber más o menos cinco millones de pesetas por cabeza.

Señor Presidente, he oído en su primera intervención que se está preparando para la entrada de la competencia, para cuando llegue en el año 1993, y ha puesto en duda si llega. Al Grupo Popular le preocupa que, cuando llegue la competencia, el mercado nacional al que usted ha hecho referencia -y todo lo que he oído antes lo quería relacionar con mi intervención- esté absolutamente caído de brazos, porque si nos estamos dedicando más al intercontinental que al doméstico, como usted sabe muy bien, la caída de las barreras del proteccionismo y el tercer paquete de medidas de libre competencia implican que cualquier compañía extranjera puede hacer un vuelo interior con las tarifas que quiera, con lo cual estamos corriendo un gravísimo riesgo. Por tanto, le preguntaría qué medidas se están tomando, si es que antes he oído bien, para la libre competencia a favor del Grupo Iberia en el mercado nacional, para lo que se va a producir exactamente dentro de cuatro días.

Respecto a la cuenta de resultados, usted ha sido honesto -yo nunca he puesto en duda su honestidad, todo lo contrario- diciendo que está más o menos en las cifras del año pasado. El año pasado, después de impuestos, el Grupo ha perdido 52.513 millones. No ha dicho la cifra y yo se la pregunto porque ya estamos a 28 de diciembre. Quiere decir que vamos a perder más de 50.000 millones de pesetas. Digo vamos a perder porque lo perdemos usted y yo, el Grupo Popular y los Diputados de esta Casa. Es mucho perder, señor Presidente.

¿Cuál es la cifra, según las estimaciones que tiene en sus papeles, que los tendrá, porque usted tendrá un balance al 30 de noviembre, debe tenerlo, porque si no lo tuviera habría que pedir su dimisión, cosa que hoy no voy a hacer porque es el día de los Inocentes y aquí paz y después gloria, pero usted tendrá los datos exactos al 30 de noviembre. Le rogaría que nos los diera, porque es muy distinto que el 18 de noviembre diga usted en el Senado que va a perder entre 12 y 15 millones, 20 máximo, y hoy estemos en el entorno del año pasado. Hablo después de impuestos. Vamos a saber lo que es antes y después de impuestos. Después de impuestos, más de 50.000 millones de pesetas.

Dentro de lo que usted ha calificado en su intervención como resultados ordinarios y extraordinarios, en los extraordinarios hay una pérdida de 10.000/11.000 millones por la paridad de la peseta. Sus técnicos le funcionan mal, porque cuando se produjo la segunda devaluación usted dijo que sólo se producirían unos quebrantos de 6.000 millones de pesetas; declaraciones en prensa de portavoces de Iberia. Si hoy estamos en 11.000, casi se ha duplicado. Creo que era después de la segunda devaluación. Ahora bien, ¿cuál va a ser exactamente el resultado? Quisiera mucha precisión, señor Aguiló, con todo afecto y cordialidad se lo digo. ¿Cómo va a jugar en el balance la venta de atípicos? ¿Cómo va a jugar en el balance la circunstancia de que se ha vendido Campos de Velázquez?, parece ser que a Infoleasing, según nos ha dicho aquí el Presidente del INI, que es su superior. ¿Por cuán-

to se ha vendido y quién lo ha tasado? Se ha vendido la oficina de París. ¿Por cuánto se ha vendido y quién lo ha tasado? Francfort, Londres, Roma, los bajos del hotel Palace, Prado, las oficinas de Fernán González, Conde de Peñalver 45, las oficinas de Las Palmas, María de Molina 39, Núñez de Balboa 115, Cardenal Cisneros 48 y, por supuesto, si hubiera algún inmueble más también le agradeceré que nos lo diga.

En cuanto a flota, ¿es cierto que se han vendido los Airbus 300, si no todos, cuántos se han vendido, por qué precio y a quién se han vendido? Quisiéramos una valoración y tener un conocimiento de los precios y de a quién se han vendido, porque parece que son activos realizados. Naturalmente se va a hacer figurar en el balance y supongo que se separará, porque si vamos a tener 50.000 millones después de haber vendido más de 50.000 millones, habrá que saber las tripas de Iberia, por el bien de usted, de su partido y del Grupo Popular, ya que, si no, mal vamos a poder verlo.

Quiero referirme a algo que he oído cuando venía sobre la privatización. El Grupo Popular, antes de proceder a una privatización -se lo digo para despejar todas las dudas que haya- siempre va a informar a la Cámara de los valores reales, tasados por expertos, de los activos inmobiliarios, de los mobiliarios, incluido aviones, líneas y cotas de vuelo que tengamos. Queda la palabra del Grupo Popular en esta Comisión. Ese es el programa que este Diputado tiene la honra de estar elaborando con la dirección del partido. Por tanto, sepan que nuestra privatización va a ser por lo menos transparente, con valores reales y con igualdad de oportunidades para todos los interesados, porque no se quiebra ningún secreto de Estado ni de publicidad; todo lo contrario, creemos que salimos altamente beneficiados de esta situación.

Quería preguntarle, señor Presidente, de lo que usted ha explicado sobre plantillas, si se van a dar de baja 3.200. Fíjese qué subasta tenemos en los DIARIOS DE SESIONES que me he cuidado de recoger y que le puedo citar uno a uno. Empezamos por 2.200, luego 2.500, luego en el Senado rectificó en el mes de noviembre y dijo 2.800, después su jefe de personal ha dicho 3.000 y ahora ya son 3.200 las bajas que se van a producir en Iberia. Con estas perspectivas, la orientación económica de la Compañía nos preocupa extraordinariamente, pero es que su director de personal dijo que se iba a indemnizar a ocho millones por persona, declaraciones a prensa española; ocho millones por tres mil y pico empleados, 26.000 millones de pesetas. A usted le he oído aquí decir que va a ser a cinco millones y que esto apenas nos va a costar 16.000 millones de pesetas. No sé si habrá que pedir el cese de su director de personal o no, pero son declaraciones suyas. Con lo que no se conforma el Grupo Popular y pide una explicación a este respecto es con que vaya a ser cinco u ocho millones por trabajador. Usted sabe que muchas de las bajas que se están llevando a cabo -y aquí sí quiero una explicación concreta, señor Presidente, para no obligarnos a una comparecencia específica sobre el tema- se están tramitando a través de una especie de fondo de pensiones por el que a algunos trabajado-

res les da usted 80, 90 ó 100 millones de pesetas –tengo datos–, los pone en Musini, que es la aseguradora del INI, y se formaliza un contrato de renta fija por el bruto de sus ingresos con ese trabajador, de forma que no sólo no pierde sino que se le revisa, hasta que cumpla los 65 años, el 5 por ciento. Si esto es así, cae por su base lo de hacer una división y decir que 3.200 bajas a 8 millones, 27.000 millones, y a 5 millones, 16.000 millones. A nosotros nos parece que esto merece una explicación, y no porque vayamos contra los trabajadores, sino todo lo contrario. Creemos que ésta es una política con la que probablemente se esté haciendo una injusticia con los trabajadores y necesitamos una explicación muy correcta de hasta dónde va a llegar esta política.

Usted dijo –y le felicitamos– que iban a hacer una congelación salarial de altos cargos. Yo le pregunto cuántos altos cargos hay en Iberia. Porque fíjese la sorpresa de este Diputado cuando, después de preguntar cuántos altos cargos hay en el INI, me contestaron que dos: el presidente y el vicepresidente. **(Risas.)** Si ése es el nomenclator de la administración socialista, yo pregunto cuántos altos cargos hay en Iberia, porque se pueden congelar los salarios de los altos cargos y congelarse los del presidente y vicepresidente. Yo me he cuidado de tener una relación de los altos cargos de Iberia, y digo altos cargos en el lenguaje popular –a ver si esto no es popular con minúscula–, y resulta que en 1992 hay un presidente, dos vicepresidentes, dos directores generales de la Corporativa, 12 directores de la Corporativa y 40 directivos de la Corporativa. Total Corporativa, 57 directivos. En Iberia, que está estructurada de otra forma, hay: directores generales, 8; directores de Iberia, 58; directivos de Iberia, 348. Total, 414. En el conjunto, 472 directivos, que para el Grupo Popular son altos cargos. Yo espero que me diga si para usted lo son o no, teniendo en cuenta que en 1990 había sólo, señores de la mayoría, 79 de estos directivos en la Compañía. Si la congelación salarial se hace a todos éstos, bien, pero es que usted no me ha dicho nunca cuánto gana. El Grupo Popular está interesadísimo –y se lo vuelvo a preguntar otra vez– en saber cuánto gana usted –y esto no es inocentada–, cuánto gana el vicepresidente y cuánto ganan los 472 directivos. Esto es esencial para el buen funcionamiento de la Compañía.

Mire usted, mientras no controlemos los gastos, que fueron tres veces más en 1990 y 1991 que los ingresos, señores de la mayoría que tienen que apoyar al Gobierno y al Presidente de Iberia, cuando entre la libre competencia nos barren del mapa, porque no puede aguantarse ninguna compañía en esta situación.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya concluyendo, señor Camacho.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Termino. Sólo le voy a decir un par de cosas referentes a inversiones.

Usted no ha corregido para nada el Plan estratégico. El Plan estratégico nos lo ha enseñado usted, lo trajo un día a la Cámara, y mientras el señor Solchaga ha corregido

este año cinco veces las previsiones económicas usted no ha corregido el Plan estratégico ni una. Una de dos, o usted no creía en él cuando nos lo presentó, o en este momento es un papel mojado y, desde luego, por los ingresos y por los gastos es un papel mojado. Espero que nos diga que no es así.

Por último, señor Presidente, respecto a las inversiones en América –que son muy importantes– yo quisiera saber, en cuanto a Aerolíneas Argentinas, cuánto vale y cuánto ha costado. ¿Cuánto hemos pagado de verdad, señor Presidente, en cifras? Son tres cifras lo que le he pedido. Aproveche para contestarme una cosa. El Ministro de Economía argentino, el señor Cavallo, ha dicho que si Iberia no mejora su gestión buscará otro comprador. Y yo pregunto: ¿qué contrato tenemos para que el Ministro de Economía argentino diga que va a buscar otro comprador si no funcionamos? Explíquenoslo. Respecto a Viasa, ¿qué tenemos, cuánto ha costado y en cuánto se ha valorado? ¿Qué criterios de valoración se han seguido para la política de expansión en estos países? De Ladeco queremos saber exactamente lo mismo; lo que tenemos y lo que ha costado. Y también queremos saber las propuestas que hay sobre las Líneas Paraguayas, la Lloyd Aéreo de Bolivia, Aero Perú y las posibilidades de entrar en Canadá o Estados Unidos.

Yo, señor Presidente, como la cuenta de resultados nos la va a decir ahora, consolidada o sin consolidar, parcial o totalmente, quiero decirle que hay unas previsiones de Iberia de que Binter Mediterránea va a perder 8.500 millones de pesetas en cinco años y que este año van a ser 1.800 millones de pesetas las pérdidas. Aquí todo el mundo ha hablado de quiebras, etcétera, pero nadie ha dado datos. Yo pregunto si es verdad que Binter va a perder 1.800 millones de pesetas, porque si por venta de billetes su negocio es de 2.430 millones de pesetas y el capítulo de gastos son 4.500 millones, no es que esté en quiebra, es que se ha concebido mal. Es que habrá que revisar qué es lo que va a pasar con los 125 trabajadores, con el Presidente y con los directivos. Yo no sé los aviones que van a volar, pero hay una pregunta muy importante que me hacía mi compañero el Diputado señor Soriano: si es verdad que han quitado los Air-bus de las islas –y si es verdad puede haber un riesgo–, ¿con qué flota se va a renovar?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camacho, ¿vamos a volver a la interpelación anterior? Su tiempo se ha terminado. Concluya lo antes posible.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Termino, señor Presidente.

Parece ser que la Consejería de Canarias ha mandado al Fiscal un estudio sobre la situación en que se encuentra la flota aérea en Canarias. Esto es grave si encima se venden los Air-bus.

Señor Presidente, ya sabe usted que yo siempre he sido respetuoso y le he hecho caso. Por tanto, he terminado y espero la respuesta para contestar.

El señor **PRESIDENTE**: Quería hacer dos observaciones. En primer lugar, espero que SS. SS. no se sientan limitados porque sea hoy el día de los Inocentes porque, si no, no volveremos a convocar Comisión en este día. Creo que eso no debe condicionar sus posiciones políticas. En segundo lugar, la comparecencia es para explicar la situación económica, resultados e inversiones de la citada Compañía. Yo supongo que el tema de sueldos estará englobado en los resultados económicos y difícilmente se podrá dar una versión muy detallada, que quizá no sería tan oportuna en estos momentos.

¿Grupos que deseen intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo de Convergència i Unió tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Quería, previamente, agradecer la felicitación que usted nos ha hecho al iniciar la sesión, felicitación y deseos de prosperidad que nuestro Grupo hace extensivos al Presidente, a la Comisión, a los servicios de la Cámara y, cómo no, al compareciente señor Aguiló, al que saludo cordialmente.

En nuestra intervención, que va a ser breve, vamos a ceñirnos a unos temas concretos, ya que el análisis de los números que nos ha facilitado el señor Presidente requiere un poco más de tiempo. Nuestro Grupo pediría aclaración sobre unas cuatro o cinco cuestiones. Queríamos que nos hablase de las cotas de rendimiento y rentabilidad del puente aéreo y cómo puede verse influido con la libre competencia el puente aéreo Madrid-Barcelona Barcelona-Madrid. Queríamos hablar también de Aerolíneas Argentinas, Viasa y de las inversiones en América, de lo que ya ha hablado mi antecesor en el uso de la palabra. También nos interesaría saber si hay algún movimiento de Iberia hacia Europa del Este, donde en estos momentos hay movimiento por acciones de Alitalia en Hungría y de otras compañías, ligando esta cuestión con que los estudios de futuro prevén que en Europa quedan vigentes cinco grandes empresas prácticamente. Entre las tres primeras que se prevé no está Iberia; están la British y Lufthansa. Entre las otras tres tiene que estar Iberia en competencia con las demás: Alitalia, la SAS y demás europeas. ¿Cuál es el futuro de Iberia en este contexto de las cinco mayores empresas europeas? ¿Qué va a pasar en un futuro? También nos preocupa la situación laboral de Iberia, ya que, de vez en cuando, tiene alguna huelga de distintos tipos. ¿Cómo están los planes de la situación laboral en previsión de alguna situación conflictiva? Y quisiera asimismo que nos hablase un poco de la renovación de flotas. Se ha hablado del airbus; me gustaría saber si se ha vendido algún airbus y cómo está el plan de renovación de flotas que tiene previsto Iberia.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Armet.

El señor **ARMET COMA**: La verdad es que los datos que nos ha proporcionado el señor Presidente de Iberia son más bien escuetos, quizá motivados por dos razones: que el ejercicio todavía no se ha terminado o quizá que espera darnos en la réplica mayores datos de los que nos

ha dado. Pero, a pesar de ser escuetos los datos que nos ha proporcionado, no dejan de ser poco tranquilizadores. Nos dice que los resultados del año 1992 serán más o menos tan malos como los de 1991, año en que tuvimos la excusa de la guerra del Golfo, que éste ya no tenemos.

No es que a mi Grupo, al juzgar una empresa pública, lo que le preocupe fundamentalmente sea su cuenta de resultados —que también, porque creemos que la empresa pública debe ser una empresa que esté bien gestionada— pero nos parece que debemos mirar cuál es el servicio que proporciona y cuáles son los objetivos estratégicos que cumple.

Al ver los datos que nos proporciona el señor Presidente de Iberia, nos tememos que se está perdiendo dinero y que se seguirá perdiendo dinero; nos parece que los planes estratégicos que se han ido diseñando a lo largo de estos años no vienen a solucionar los problemas de fondo, que estamos alargando una agonía de la compañía Iberia y que nos encontraremos, no sabemos de aquí a cuántos años, sin compañía Iberia; nos encontraremos totalmente marginados por la competencia a nivel internacional.

Esto es lo que realmente nos preocupa. Puede ser que haya un año en que los resultados, por las causas que sea, sea un mal año, pero todo parece apuntar a que no existen expectativas razonables de que los malos resultados económicos de este año puedan ser mejorados y, como ya no se podrá seguir subvencionando a la compañía Iberia dentro del marco de la Comunidad Europea, o se varían los planteamientos o el destino de Iberia será desaparecer, motivo, por otra parte, para que la plantilla de Iberia, a la que se piden sacrificios salariales y a la que se va reduciendo en lo posible año tras año, esté entrando también en una situación de desmoralización. Se le exigen unos sacrificios a cambio no se sabe de qué, porque no se ve claro que la salida del túnel sea posible a través de la política que está realizando la compañía Iberia.

Quizá se podría mejorar la gestión de la compañía Iberia, pero me temo que no se trata hoy de hacer una crítica al Presidente de la compañía Iberia o a su dirección, que quizá —insisto— la podríamos hacer; ésta sería la mejor de las situaciones: que la culpa fuera de los actuales administradores de Iberia, porque, simplemente, cambiándolos y poniendo otros que lo hicieran mejor, el problema estaría solucionado. Por desgracia la culpa no es de usted ni de sus colaboradores —en parte quizá sí, pero no fundamentalmente— sino que muy probablemente el problema sea más profundo e implique una decisión política superior que no le corresponde a usted tomar, y si acaso a su Ministro y al Gobierno en su conjunto.

Podemos ver que alguna de las líneas del Plan estratégico, como, por ejemplo, la expansión a Sudamérica, no es suficiente para resolver el problema. Tal como se está entrando en el mercado sudamericano, pagando los costes, a los que se ha hecho referencia en preguntas anteriores, por compañías aéreas que están en una situación económica extraordinariamente precaria, no es un buen negocio, ni Iberia tiene la capacidad financiera suficiente

para reflotar estas compañías y convertir su desastrosa situación en una que pueda ser rentable.

La desregularización del mercado interior europeo seguramente significará lo mismo que ha significado en Estados Unidos: la desaparición de muchas compañías que no podrán resistir la competencia. Además, deberemos soportar no sólo la competencia del mercado interior europeo; a nivel internacional, jugarán con todas las ventajas las grandes compañías americanas que han sobrevivido a la feroz competencia de estos años existente en América, compañías que tienen la ventaja de que tienen controlada la mayor parte de su mercado en el interior y pueden competir perfectamente, con sectores marginales de su actividad pero importantísimos a nivel internacional, con otras compañías extranjeras.

Señor Presidente, podríamos entrar a discutir algunos de los datos que nos ha dado usted, y no sé hasta qué punto es correcta su explicación sobre la devaluación de la peseta; tengo entendido que en la cuenta de resultados se aplica en el momento de hacer efectivos los pagos, no en el que se produce la variación monetaria, quizás esté equivocado. No voy a hacer un debate político sobre un tema que es puramente técnico, pero en todo caso es una observación al tema central que nos ocupa. También tenía entendido, puede ser que mal, que parte de esta reducción de plantillas ya estaba imputada en la cuenta de resultados del ejercicio anterior. A pesar de todo, en su intervención nos ha hablado de lo que ha considerado pérdidas extraordinarias, tanto por disminución de plantillas como por diferencias de cambio, pero no lo ha hecho de los beneficios producidos por la venta de activos, lo cual hace que, si los resultados de este año son iguales que los del anterior, sea especialmente preocupante porque ni incluso vendiendo el patrimonio se consigue maquillar si no mejorar la cuenta de resultados.

Desde mi Grupo pensamos que se debería ir a otro tipo de soluciones que tuvieran un ámbito de cooperación entre compañías europeas, que Iberia participara de manera importante y como su peso merece en una reestructuración del mercado europeo que permitiera a Iberia competir y al Estado español estar presente de manera efectiva en un sector estratégico importante como éste y que, en su conjunto, el mercado europeo pudiera ser competitivo en el mercado internacional. Cualquier solución que emprenda Iberia sola, sin cooperación con otras empresas europeas, dados los condicionantes existentes, son ilusiones que nos podemos hacer, papeles más o menos bien escritos; en la práctica, estamos viendo ya que no resultan efectivos y que lo único que producen es alargar las pérdidas, diciendo que este año hay pérdidas y que el año que viene las cosas irán mejor, pero las cosas no se solucionan.

A la vista de los resultados que nos ha ofrecido, que —la verdad sea dicha— me han parecido peores de los que me temía, creemos que lo que se justifica es replantearse de manera global el plan estratégico de Iberia, porque hasta ahora se ha demostrado que no existe y que no nos lleva a ningún buen puerto ni aeropuerto.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Comienzo diciéndole, señor Presidente de Iberia, que en las cuatro o cinco preguntas en grandes cuestiones que hago, me voy a atener al plan estratégico del grupo de Iberia que usted nos entregó en diciembre del año pasado.

Mi primera pregunta es con respecto a los ingresos esperables por mercado. En este informe se dice que, según la previsión del Grupo Iberia, se obtendrían del orden de 675.000 millones por ingreso de tráfico de pasajes, y la pregunta es qué grado de desviación —a la fecha de hoy, un año después del diseño del plan estratégico— prevé usted que se puede alcanzar. Ustedes dicen aquí y leo textualmente: En base a esta previsión, el Grupo Iberia obtendría en 1996 unos ingresos de tráfico de pasaje de 675.000 millones de pesetas. En los otros escenarios considerados, los ingresos serían de 617.000 ó 749.000 millones de pesetas para los supuestos de desarrollo restrictivo o expansivo, respectivamente.

La segunda cuestión, señor Presidente de Iberia, es respecto a la cobertura del mercado doméstico español, lo que se escribió de las rutas domésticas troncales, y me voy a referir a Canarias, a las rutas domésticas troncales, consideradas las distintas capitales, Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Valencia, Sevilla, Bilbao y Santiago de Compostela con Málaga, con respecto a las dos insulares de las Palmas de Gran Canaria y Tenerife. Ustedes tienen en estas rutas el tronco —por llamarlo de alguna manera— más largo de vuelo que existe en la cobertura del mercado doméstico, que es el trayecto Barcelona-Las Palmas o Barcelona-Tenerife y viceversa; es el más largo en kilometraje.

Pues bien, nos encontramos —y lo ha dicho también, creo, el señor Camacho— con la noticia de que ustedes piensan inmovilizar la flota de airbus. En este momento, ustedes están utilizando con Canarias, en el mercado doméstico y en las rutas troncales, fundamentalmente dos tipos de aviones: el airbus y el Boeing 727. Ustedes definen las rutas domésticas troncales como rutas de alta densidad, en las que es más adecuado utilizar aviones grandes, con costes por asiento y kilómetro más reducidos como corresponde también al mayor riesgo de competencia que cabe esperar en estas rutas, etcétera. Y yo le pregunto —y abundo en lo que han dicho otros compañeros— si es cierto que ustedes inmovilizan y dejan en tierra la flota de Airbus, que debe ser con vistas a venderla. Y segunda pregunta: ¿Cómo es posible que una flota más moderna de aviones la dejen en venta, en tierra o la inmovilicen —usted lo confirmará— frente a una flota más obsoleta como es la de los Boeing 727? Porque —y lo veremos en la tercera pregunta que le hago— esto no se entendería con lo que están ustedes diciendo de utilizar aviones más grandes, por ser rutas de alta densidad; les transporta más pasajeros por kilómetro y con la misma tripulación un airbus —y usted lo sabe— que un 727. Además, como Canarias tiene la exigencia y la necesidad de vuelos nocturnos, que ustedes vienen realizando de for-

ma alterna, día sí día no, dedicando curiosamente a otras rutas nocturnas aviones 727 —no sé si a veces en programación incluirán airbus, pero las noticias de la programación parte este bienio 1992/1993 de Iberia son aviones 727 en vuelos nocturnos—, lo que le quiero preguntar, además de si dejan inmovilizada la flota de airbus, es si piensan ustedes cumplir el plan estratégico de las rutas domésticas troncales, manteniendo aviones grandes en estas líneas. No le estoy pidiendo que pongan el 747 o el DC-10, que tienen ustedes adscritos a Iberia-América o a vuelos intercontinentales, ni el nuevo Airbus 340. Parecería más lógico tener cubiertas estas líneas troncales, por la demanda de pasaje y la distancia, por un avión idóneo, según dicen todos los informes técnicos, que es el actual Airbus.

Mi siguiente pregunta es, con respecto al plan de flotas —y la ligo ya con ésta—, que ustedes traen también en el plan estratégico —hablan de especialización de la flota por unidad de negocio, que permita reducir al mínimo el número de tipos de aviones utilizados en cada una de ellas—, qué se dice en estas rutas troncales, porque nos parece un poco extraño que en la ruta Barcelona-Canarias se utilicen 727. ¿Piensan seguir con esa estructura de avión o piensan incluir los airbus?

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (Aguiló Alonso): Disculpe, señor Mardones, no he entendido la pregunta. Es tan amable de repetirla.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Presidente, cuando hablan ustedes del plan de flota, relacionado con los temas troncales, hacen una afirmación diciendo que para estas grandes rutas troncales, por ser de amplia ocupación, requieren aviones grandes; y lo que yo le digo es que me parece un contrasentido lo que se dice —que me parece bien— con lo que se hace, ya que en estas rutas troncales están poniendo ustedes aviones de menor capacidad de las alternativas que tienen en la flota de Iberia. Y le pongo el ejemplo de la línea más larga, Barcelona-Canarias o Canarias-Barcelona, en que, en vez de emplear aviones de alta capacidad, los emplean de capacidad intermedia, como es el caso del Boeing 727.

Dentro de esta pregunta del plan de flota, señor Presidente, para Iberia Europa, le quiero preguntar si mantienen la previsión del año 1991 de utilizar, desde 1992, salvo excepciones, las flotas de MD-87 y de Airbus 320 y 321. Porque esto parece que está ahora en cuestión, con respecto a Iberia-Europa. Y sobre Iberia-España, dicen ustedes que su flota estaría compuesta, a partir de 1992, por Airbus 300 B-4, por el Boeing 727 y las incorporaciones previstas, a partir de 1993, del Boeing 757, reduciendo el exceso de flota de esta unidad Iberia-España de nueve a 21 B-727 desde 1992 a 1996. Quisiera saber si esto se mantiene o si estamos en un puro ejercicio didáctico, especulativo, que se hizo en el año 1992, y si esta previsión no va a seguir.

Mi última pregunta, señor Presidente, y con esto termino, es referente a que cuando en el plan estratégico analizan la estructura del grupo, con respecto a las unidades

operacionales, las tres fundamentales que ustedes dan son unidad de negocio, unidad de servicio y unidades corporativas. Dado que en las unidades corporativas del grupo se establece la unidad económico-financiera, la unidad de control y la unidad de estrategia y desarrollo, quisiera saber si, como se dice aquí, ustedes lo van a seguir haciendo funcionar, si ha estado funcionando o no, porque dudo muy mucho de que la unidad corporativa económico-financiera del grupo, que es la responsable del establecimiento de los criterios y de las políticas financieras para todo el grupo esté actuando junto con la de control, que dice que su objetivo es el seguimiento y control de las actuaciones de las unidades del grupo. Parece que esta unidad de control es una unidad corporativa superior, es casi una cabeza o un vértice de todo el «holding», junto con la estrategia y desarrollo, que debe coordinar la actuación de cada una de las unidades del grupo para garantizar su coherencia. Me gustaría saber si esto es un puro enunciado retórico, y me da esa sensación, porque, desde luego, compaginar el trasfondo de las preguntas que se han venido haciendo en esta Comisión con la existencia de una unidad corporativa de control y de estrategia y desarrollo no parece que se esté haciendo; ni Iberia-Europa con Iberia-España ni Iberia-España con áreas exteriores que están cubiertas por compañías de tercer nivel, como puede ser Binter Canarias. Y la prueba la tiene usted, señor Presidente, sólo con pedir datos de los retrasos que sufren las líneas troncales domésticas. Por ejemplo, el vuelo de las cinco de la tarde aproximadamente de Madrid con el archipiélago canario, viene teniendo una media habitual de retrasos de hora u hora y media, porque tiene que esperar la llegada de vuelos procedentes del Reino Unido o de Alemania para que los pasajeros no pierdan el vuelo y puedan continuar a las islas Canarias, teniendo, con posterioridad a ese vuelo, de las cinco de la tarde aproximadamente, la alternativa de los vuelos de la tarde o de los nocturnos, porque también nos tememos que se vaya a la reducción o a la supresión de los vuelos nocturnos con el archipiélago canario. Pero, desde luego, o eso se explica a través de la unidad corporativa de estrategia y desarrollo o me da la sensación de que está funcionando de la siguiente forma: sálvese o actúe cada uno como quiera o como pueda.

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

El señor **COSTA COSTA**: Señor Presidente de Iberia, vamos a intentar una aproximación a la situación económica y a los resultados de la compañía en base a un instrumento que nos pueda servir a todos y que sea coherente con la planificación del propio grupo, es decir, el plan estratégico de la propia compañía.

Lo que queremos preguntarle, en primer lugar, es si está cumpliendo, progresivamente y en el espacio de tiempo que se preveía, el nivel de volumen de ingresos por tráfico que marcan los objetivos del plan, un 67 por ciento en pasajero/kilómetro transportado desde 1991 a

1996, y los objetivos en términos de productividad que afectarían a la productividad de la flota; se debería incrementar hasta un 25 por ciento a lo largo del recorrido —siempre hablando de 1996— a partir de 1992, la mayor productividad también en mantenimiento y tripulaciones. Yo creo que éstos son los datos que nos permitirían a los parlamentarios ver si los objetivos que habían planteado en el plan estratégico del grupo se están cumpliendo adecuadamente. Pero es evidente que esto, que sería lo lógico, se plantea en un clima poco razonable para una compañía pública y para los intereses generales del Estado español en esta compañía. Estos datos se han venido enmascarando en una serie de críticas procedentes de determinados grupos políticos cuyos intereses desconocemos y que van desde ofertas de privatización de la compañía citada con nombres y apellidos, junto a otras dos; por parte del Grupo que se postula como alternativa de Gobierno, viendo las experiencias que han realizado en lugares como el Ayuntamiento de Madrid, donde se ha hecho una privatización a precio de 100 pesetas y con incorporación escasa de capital en el futuro, nos tememos que ése sea el modelo que se quiere para la compañía en el futuro. Por tanto, nuestra aproximación a toda la situación de Iberia no es una preocupación morbosa de ver si podemos seguir desprestigiando a la compañía y deteriorándola, sino que lo es en el sentido de transparencia, de necesidad de aclaración, de ver si efectivamente es posible mantener a la compañía Iberia situada estratégicamente para bien de los ciudadanos españoles, de sus trabajadores y de los transportes aéreos en general.

Es evidente que el conjunto de críticas que está recibiendo Iberia lleva a los trabajadores de la propia compañía, como se citaba, a una cierta desorientación y a los ciudadanos, en general, a confundir las críticas que se vierten en numerosos medios de comunicación con la realidad del servicio de la compañía que, en líneas generales, tenemos que calificar como bueno, comparable con el de cualquier otra compañía que opere en el medio aéreo, tanto a nivel nacional, europeo e incluso transatlántico.

Pero de todo ello, de toda esta nebulosa que se está creando en torno a la compañía Iberia, ¿quiénes pueden ser realmente los perjudicados? Porque, al no explicarnos algunas de las propuestas que se están haciendo sobre esta compañía, sentimos una preocupación verdadera, tanto por los efectos que esas críticas pueden tener sobre la compañía y, por tanto, sobre sus trabajadores como por los resultados que pueden producir en los usuarios, que teman estar volando con una compañía que no da servicios equiparables con los de otras. Y es evidente que todo esto se está produciendo en un momento transitorio en todo lo que significa tráfico aéreo en Europa y, por tanto, en España, donde, además, se está entrando en una liberalización del mercado, una liberalización con un modelo yo creo diferente al americano y en el que entrará después pero que necesariamente habrá que afrontar, y el plan estratégico puede ser una aproximación. Si estamos en este proceso de cambios, yo entiendo que es mucho más importante implicar en ellos a todos los elementos

que participan de la compañía. Y hay que tener una gran sensibilidad social para explicar el porqué de algunas decisiones que son difícilmente inteligibles por parte de los ciudadanos, en último caso, y no de los expertos, porque los expertos pueden explicarles muchas cosas que no llegan a la opinión pública, a la que sí llegan, en cambio, las críticas puramente políticas y, a veces, no documentadas.

En segundo lugar, hay que implicar en los cambios que se están produciendo en el transporte aéreo en general a los trabajadores de la compañía, y yo entiendo que ello se está produciendo, en cierta medida. Cualquier grado de implicación es insuficiente a la hora de que los trabajadores de la compañía sean conscientes de a lo que se está enfrentando la propia compañía en su conjunto y que participen de ese conocimiento. Debe haber una transparencia, por tanto, absoluta respecto al mercado al que nos estamos enfrentando y a la competencia que tiene que afrontar Iberia, que ya no será una compañía nacional y que no tiene que competir, al menos en una parte de su mercado, con otras compañías. Y no voy a hablar con ese lenguaje «Núñez», yo diría, de altos cargos, que utiliza el PP, porque a este paso el que nos da las tarjetas de embarque será calificado como alto cargo. Yo creo que ésas son cuestiones políticas intrascendentes que lo único que hacen es enmascarar una parte del problema, que existe y que preocupa al Grupo socialista, que es cómo va a afrontar esa nueva etapa la compañía española Iberia. Para ello tenemos instrumentos que nos tendrían que ser útiles, que es el modelo europeo en el que se produce esta liberalización; un modelo europeo que respeta durante un período transitorio las cuotas de mercado de cada compañía y que para acceder al mercado interior lo hace, además, de una manera progresiva y consolidando ya las líneas en las que cada una de las compañías viene operando dentro de estos mercados. Y ahí creo que el grupo Iberia tiene una posición importante, dentro del mercado interior. El mercado interior español es uno de los más importantes de la Comunidad Económica Europea y creo que Iberia se tiene que situar necesariamente en aquellos lugares en donde no lo esté todavía —yo creo que lo está en la mayoría de los sitios— para hacer frente a esa liberalización que se va a producir en este mercado.

Finalmente, hay un tema que también nos preocupa pero no en el sentido morboso que se le da a veces, sino en el sentido de si es útil a los objetivos finales de la compañía de mantenerse y de ser competitiva en el medio internacional, y es las ventas de patrimonio. Es evidente que estas ventas se pueden realizar una sola vez, eso es capital realizado y, por tanto, no se puede repetir esta operación. En consecuencia, cuando estamos vendiendo patrimonio estamos realizando una parte de resultados a la que ya no se puede volver a recurrir. Y me preocupa si estas ventas de patrimonio sirven para poner a la compañía en niveles de competitividad y los ingresos que se han generado por esas ventas de patrimonio globalmente considerado, aunque no he oído las cifras en su primera intervención. Yo creo que todo ello es importante, junto a la posición del Grupo Iberia en un lugar tan

sensible, política y económicamente, para España como es América Latina.

Es verdad que en el concierto de la aviación internacional los grandes grupos que operan están posicionados en algún lugar con un alto grado de especialización, y cuando digo algún lugar me refiero a un mercado continental prácticamente, y así podríamos ver distintos ejemplos de Air France con Africa, o de Lufthansa con el Oriente lejano o de otras compañías en Norteamérica y demás. Yo creo que Iberia está apostando por un mercado que tiene posibilidades de futuro, y la única duda que le cabe a nuestro Grupo es si tenemos la capacidad de mantenernos en este mercado hasta que se produzca una reactivación del mercado y si somos capaces de trasladar unos modos de operatividad que sean más competitivos que los que actualmente están en estos mercados.

Finalmente, quisiera mostrar preocupación por elementos que no son centrales en el tema de la compañía. Yo creo que sería bueno que se aclarara si es verdad que los Airbus van a estar parados, si se van a sustituir por otro tipo de aviones y, en cualquier caso, disipar cualquier duda que se pueda introducir ante la opinión pública respecto a temas locales, muy localizados también, que siempre se producen en lugares donde los transportes tienen una especial sensibilidad, como son las islas. Es evidente que tanto en Canarias como en Baleares, y lo he dicho ya en mi intervención anterior, cada vez que se deja de operar en un destino determinado, cada vez que se cierra una autovía o una línea de tren, se está aislando un poco más esa parte de nuestro Estado. Por tanto, es lógica esta sensibilidad que existe en estas zonas en cuanto afecta a algunos de los elementos que le sirven de comunicación.

Muchas gracias por su explicación.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Aguiló para responder a las cuestiones planteadas, específicamente a las que tienen relación con el objeto de la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (Aguiló Alonso): Son muchas preguntas, vamos a ver si soy capaz de ir sintetizando.

El señor Camacho ha hablado al principio de si había unas diferencias fuertes de incrementos de oferta en rutas intercontinentales y en rutas nacionales. Quizá de mis palabras se ha podido deducir algo así, pero no hay tal. El incremento de oferta en rutas intercontinentales del año 1992 sobre 1991 ha sido un 13,8 por ciento exactamente, y el incremento de oferta en rutas domésticas más Europa es aproximadamente un 12 por ciento, o sea, que son bastante parecidas. Quizá de mis palabras ha surgido algún malentendido.

Con la demanda sucede algo muy parecido, es prácticamente igual. Por tanto, no hay un desequilibrio, y me ha parecido entender que S. S. apuntaba a que nosotros nos íbamos más hacia fuera y desatendíamos lo de dentro. Debo, sin embargo, decir una cosa a este respecto que sí es relevante, y creo que S. S. iba bien encaminada por

ahí. A la hora de demostrar potencia competitiva y de estar bien preparados en una compañía aérea, el dominio del tráfico intercontinental es absolutamente fundamental, porque el tráfico doméstico, cuando vienen épocas de crisis —y ahora la estamos viviendo—, tiene otras alternativas de otros modos de transporte y puede saltar de uno a otro, excepto en las islas, donde naturalmente es más difícil, pero puede saltar a la autovía, al ferrocarril o al autobús por carretera si es más barato. Por tanto, aunque no haya sido así, el deseo de Iberia de hacerse fuerte en tráficos de más largo radio es lógico y debe ser así en cualquier circunstancia, pero le tranquilizo en el sentido de que las cosas están funcionando. Luego haré más hincapié sobre ello, pero el plan estratégico se está cumpliendo en cuanto a oferta, a demanda, a pasajeros, etcétera. Luego hablaré con más detalle.

Ha dicho que yo he puesto en duda que llegue la competencia en el tráfico doméstico. Me quiero apresurar a aclarar que Iberia compite ya en aproximadamente el setenta y tantos por ciento de su actividad, sólo queda el tráfico doméstico de cabotaje, y en éste, a partir de muy pocos días, dentro de cuatro días, existirá ya la posibilidad de que operadores europeos hagan vuelos de lo que se llama cabotaje consecutivo. Es decir, el día 1 de enero podemos tener a una compañía cualquiera, a Lufthansa por ejemplo, que haga un vuelo de Frankfurt a Barcelona y de Barcelona a Madrid, vendiendo plazas en el vuelo de Barcelona a Madrid, o sea, que la competencia está aquí y nosotros estamos haciendo todo lo posible para prepararnos para ella, pero el 1 de enero —tiene razón S. S. y yo no he dicho nunca que dudara de eso— podrán operar aviones europeos en las rutas españolas, siempre de modo consecutivo, es decir, tienen que venir de fuera, tocar en un punto y luego hacer ese segundo trayecto, en el que sólo pueden tomar el 50 por ciento de su capacidad, no más que eso.

En cuanto a la competencia nacional, si acaso recordar que, aparte de la competencia extranjera, en España siempre ha habido un gran desarrollo del tráfico «charter». Si comparamos nuestra cuota de mercado con otros operadores regulares extranjeros, vemos que estamos en el orden del 51 por ciento del tráfico europeo; por ejemplo, Iberia tiene el 51 por ciento y los operadores regulares de otros países europeos tienen el 49, con lo cual estamos bien. Ahora bien, si se considera también el «charter», los coeficientes cambian radicalmente, estamos en un 12 ó un 13 por ciento del tráfico total, porque en España el tráfico «charter» ha sido históricamente muy importante. Eso lo digo por aclarar que hay competencia de las dos clases. Recientemente, además, se está produciendo una cierta homogeneización de comportamientos y los «charter» tienden a hacerse cada vez más regulares y los regulares tienden a hacer tarifas cada vez más parecidas a los «charter», con lo cual la diferencia entre esas dos distintas concepciones de lo que es el transporte aéreo se va reduciendo.

En cuanto a los resultados, después de impuestos —por aclarar—, he dicho que van a ser similares a los del año pasado. Después de impuestos, los resultados del año

pasado fueron de 34.000 millones, y este año serán más o menos parecidos. No voy a decir cuánto, porque así le dejo al señor Camacho oportunidad para que me cite en otra comparecencia, cuando de verdad se sepan y estén cerrados.

Probablemente le he inducido yo a error en un dato importante, que es el valor de las bajas. Yo no sé si lo he dicho mal o del intercambio que hemos tenido ha salido una idea equivocada. Hemos hablado de que las bajas estaban en torno a los cinco millones. Eso es rigurosamente cierto en las bajas incentivadas, pero no es la media de las bajas, quizá yo lo he dicho mal o nos hemos liado entre los dos. La media de las bajas ha salido a 9,4 millones de pesetas. Lo que sí es verdad es que la cantidad que está metida este año son 15.000 millones, porque en el año 1991 se metió una previsión de otros 15.000 millones, con lo cual el importe total es de 30.000 millones de pesetas, destinados a reducción de plantilla por bajas incentivadas y jubilaciones anticipadas —me parece que he podido dar lugar a error yo al explicarlo—, o sea, son del orden de 4,5 millones las incentivadas y del orden de trece y pico las jubilaciones, con el plan que usted ha explicado perfectamente, y sale una media de 9,4, con un total de 30.000 millones, 15.000 el año pasado y 15.000 este año. Espero que haya quedado claro, porque estaba confuso. Me parece que el señor Armet también ha mencionado algo en relación con eso. Creo que lo he explicado mal.

En cuanto a la venta de activos, le puedo informar de las cosas que se han desinvertido, que no son tantas como usted ha dicho, sino alguna menos. Hemos desinvertido en París, con un importe de 2.400 millones; en Europa no hemos desinvertido ninguna más, quizá usted tiene otra información, pero ni en Roma ni en Frankfurt, que son los dos únicos sitios donde Iberia tiene propiedades, hemos desinvertido. Hemos desinvertido también varias propiedades en España: un garaje en Madrid, 330 millones; un edificio en Las Palmas, 760 millones; 150 millones Zaragoza; 60 millones Barcelona; 450 millones Valencia. Un total de 1.750 millones de pesetas. Campos Velázquez, que es, digamos, la propiedad mayor del Grupo, se ha enajenado a una sociedad que se llama Infoinvest, y esa sociedad le va a abonar a Iberia del orden de 20.000 millones de pesetas. Con eso tiene usted ya un panorama bastante completo de todo el esfuerzo desinversor.

De todas maneras quiero aclarar, porque el señor Costa también ha mencionado el asunto y es importante aclararlo, que nosotros, en nuestro plan estratégico, nos comprometimos con la Comunidad Europea a que el esfuerzo de reestructuración lo hacíamos en base a nuestros propios recursos y que no emplearíamos la ampliación de capital de 120.000 millones de pesetas que la Comunidad autorizó en reestructuración de nuestros propios efectivos, sino que se emplearía en los planes de renovación de flota y en la ampliación de actividad que la compañía iba a abordar por compra de participaciones en otras compañías. Por tanto, esto está totalmente de

acuerdo con lo previsto y estamos cumpliendo con lo que pactamos.

Estoy de acuerdo con el señor Costa y con SS. SS. en que es mejor tener activos que haberlos vendido. Naturalmente, pero en épocas de estrechez hay que hacer rentables los dineros que se tienen y es mejor tenerlos en aparato productivo que no en activos inmobiliarios que no son productivos. Por tanto, se ha operado así.

En cuanto a la flota, varias señorías —me parece que los señores Mardones y Costa— han preguntado por la paralización de los aviones Airbus-300. En el plan estratégico del grupo Iberia (me parece que el señor mardones ha mencionado los números) había una venta de los aviones sobrantes que eran los 727 y los DC-9. Hemos hecho unas cuentas muy precisas en el estado actual económico en que nos encontramos y nos han salido mucho mejor los números de paralizar la flota de Airbus-300 que los de los 727 y los DC-9. Por tanto, hemos decidido parar la flota de los Airbus-300 a partir del día 11 de enero.

Hemos decidido paralizarla, luego, si encontramos vendedor, ya veremos qué hacemos de acuerdo con el plan de flota y con otras muchas cosas, pero explico primero el primer paso. El primer paso es decir: ¿Cómo nos salen mejor las cuentas: con los aviones Airbus-300 o con los otros aviones? En este momento nos salen bastante mejor las cuentas con los aviones más pequeños. No quiero dar mucha precisión de cifras, pero por bastantes millones de pesetas, del orden de miles de millones de pesetas, es mejor para la compañía disponer de los aviones pequeños que de los grandes en este momento. Las razones fundamentales, sin entrar ya en mucho detalle, como digo, están sobre todo en el problema que tiene una flota de un número pequeño de unidades en un contexto como es el de Iberia. Sólo teníamos ocho Airbus-300, y eso suponía que los períodos de formación de tripulaciones, tanto técnicas como de cabina, y los períodos de formación de los empleados de mantenimiento para esos aviones, tenían que dedicarle tres, cuatro o cinco meses para estar en esa flota muy poco tiempo, porque enseguida, por convenios colectivos y por acuerdos de tiempo inmemorial, pasaban a la siguiente, con lo cual la repercusión de los gastos de formación de tripulaciones sobre un tiempo muy pequeño de permanencia en las flotas hacía que el coste de la formación a repercutir directamente en la flota fuera altísimo. Aunque el avión es más grande y, como bien explicaba el señor Mardones antes, la tripulación descarga sobre más asientos y, por tanto, sería más barata, los costes de formación y de paso por esa flota que tiene tan pocas unidades encarecen tanto el coste de tripulaciones que, al final, sumándole el coste de mantenimiento, el coste de combustible y todo, nos salen mejor los números. Es así de simple.

¿Tiene eso alguna repercusión, algún peligro o algún riesgo de cara al plan estratégico? Estimamos que no —si no no lo habríamos planteado— por una razón bastante sencilla: el Airbus-300 es un avión que para el contexto europeo, que es donde tendría que funcionar, tiene una capacidad demasiado alta. Vamos a recibir a partir de junio los aviones 757, que tienen un módulo bastante

más apropiado para esos transportes intereuropeos que el Airbus-300. En este momento de crisis económica nos viene mucho mejor operar con aviones más pequeños que con aviones más grandes.

¿Qué podemos ofrecer con aviones más pequeños? Una mejor adecuación de la oferta a la demanda, proporcionando más frecuencias. Es un caso muy similar al que había hablado S. S. antes en cuanto al módulo 40 frente al módulo 72 en el caso de Binter-Canarias. Es un problema muy parecido.

¿Significa eso que vamos a reducir la oferta? En absoluto. Todos los acabados que estaban previstos con el Airbus-300 se van a hacer con aviones más pequeños. Por tanto, para sustituir a esos ocho aviones se necesitarán bastantes aviones más pequeños, me parece recordar de memoria que son como 14 ó 15, porque los asientos son menos.

Aclaro también el tema de la privatización. Su señoría dice: «Vamos a hacer.» Hay un trámite previo que espero que S. S. pueda remontar antes de hacer nada.

Lo que sí quisiera decir, que es lo único que yo puedo apuntar en este momento, es que los datos de Iberia siempre han sido transparentes y los seguirán siendo, lo único que yo pido es comprensión a SS. SS. en tanto en cuanto estamos en un entorno cada vez más competitivo y yo creo que tampoco es conveniente hacer públicas muchas de las intenciones para que los demás, de alguna manera, se aprovechen de ello. Yo tengo numerosos datos y si SS. SS. lo creen conveniente habría que intentar otro tipo de acercamiento a ellos, como una sesión más cerrada, o algo por el estilo, porque llega un momento en que esos datos serían muy útiles para cualquier competencia que quisiera operar en España. Sea la compañía privatizada o no lo sea, esté en el Gobierno su Grupo -usted parece convencido de que lo va a estar- o esté cualquier otro grupo, mi deber es que la compañía tenga el mejor recorrido posible y que, tanto si va a ser privatizada como si no, esté en la mejor de las situaciones posibles. Por tanto, ese es el único límite que yo pongo a la información que, por otro lado, siempre ha sido transparente y nunca ha puesto ningún pero a dar ningún dato. No creo que ningún proceso privatizador aporte ninguna luz sobre ningún aspecto de Iberia que no sea ya conocido por la opinión pública.

En cuanto a los altos cargos, todo depende de la vara de medir. En América un hombre es alto cuando mide por encima de no sé cuántos pies; en España se empieza a ser alto más bajito. Lo que sí le puedo decir, señoría, es que la congelación ha afectado a todas las personas que tienen responsabilidades serias en la compañía; o sea, que yo he congelado los salarios de todos los directivos. ¿Son muchos o son pocos? Yo he congelado a lo que llamamos directivos, que son los que figuran en un organigrama grande que tenemos, que son 250, más o menos. Llamamos directivos a esos 250, que son los que de alguna manera tienen responsabilidades.

Sí que quiero aclararle, señoría, y esto me parece que es una vieja cuestión entre S. S. y yo, ya en varias comparencias he aludido a ello, que en este momento dependen

menos personas del Presidente. Antes era Presidente/Director General, y del Director General dependían más personas directamente que las que dependen ahora. Si lo medimos por niveles jerárquicos eso sucede también en el segundo nivel; todo es un problema de la terminología que se emplee; si se emplea una terminología u otra creo que es lo menos relevante. Lo más relevante es el número de personas que hay entre unos cargos y otros, y esos 250 son los que más o menos se pueden considerar, no muy altos realmente, no somos muy altos, pero sí directivos en la compañía.

La confusión probablemente viene de que en el lenguaje administrativo «alto cargo» supone unos problemas de incompatibilidad que realmente en el INI sólo tienen dos personas, por eso digo yo que probablemente mis superiores le contestaron así, que no tiene nada que ver con el lenguaje de tipo empresarial o jerárquico donde directivos es otra cosa muy diferente.

Pregunta también su señoría sobre las inversiones latinoamericanas y ha mencionado una frase del Ministro Cavallo a la que me gustaría responder. Ha dicho que el Ministro mencionó que si Iberia no mejora su gestión el Gobierno argentino buscará otro comprador. Creo que aquí el Ministro, de alguna manera, habló con bastante poca propiedad, porque parece que la empresa todavía fuera suya, y ellos tienen un porcentaje de acciones que pueden vender todas las veces que quieran, pero indudablemente hace mucho que el Gobierno argentino vendió la empresa y ahora está en otras manos, con lo cual lo de buscar otro comprador no sé muy bien a qué se refería, si acaso le tendrá usted que trasladar la pregunta a él directamente. Hay un contrato y lo tendrá que cumplir, lo que sí podrá hacer el Gobierno argentino, como cualquier otro gobierno en un momento dado, es expropiar, pero no vender.

Por último, los resultados de Binter-Mediterránea y Binter-Canarias para este año se los puedo más o menos anticipar y están del orden de los 1.400 millones de pérdidas para Binter-Canarias y 1.300 millones para Binter-Mediterránea, frente a 1.500 y 1.100 millones del año pasado. Me parece que usted en un momento determinado hablaba de 5.000. No sé de dónde han podido salir esas cifras, son 1.400 millones.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Son 8.500 millones en cinco años.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (Aguiló Alonso): Entonces coinciden las cosas.

De todas maneras, como digo, ése es el resultado de concentrar la actividad donde se pierde dinero en una sola empresa, pero se pierde mucho menos dinero que si esa actividad estuviese en Iberia con los medios con que lo estaba haciendo Iberia, que eso sí que conviene que quede claro, porque si no no tiene ningún sentido el porqué se hacen las cosas.

El señor Sedó me pregunta cuál es el rendimiento del Puente Aéreo. Señor Sedó, lo lamento, pero éste es uno de los datos que precisamente me veo obligado a no dar:

De todas maneras, también debo decirle que el Puente Aéreo tuvo una época de una cierta dificultad, y creo que incluso en alguna comparecencia se habló de ello, de problemas de puntualidad, de servicio, etcétera. Todos esos problemas se superaron con creces a finales del año pasado y este año hemos tenido unos coeficientes de puntualidad, de servicio y de regularidad realmente óptimos, yo diría que mejores que en toda la historia del Puente Aéreo, y se puede decir que el servicio está completamente regularizado.

Se aducía también que el Puente Aéreo podría tener alguna dificultad de crecimiento debido a esos problemas que había habido en el servicio, no sé si recuerda la polémica; incluso en algún momento se habló de privatizarlo, lo cual era algo disparatado, porque no tiene sentido; se puede liberalizar, pero no privatizar. Lo que ha demostrado la experiencia de este año es que la demanda en el Puente Aéreo, a pesar de que la oferta es amplia y de que el servicio es impecable, no ha crecido. Eso permite hablar de una cierta saturación de esa ruta; saturación porque a lo mejor ha llegado a su techo o porque las condiciones económicas actuales no proveen de más viajeros. Puede haber habido otro efecto, que saldrá más adelante hablando del mercado de cabotaje, que es que haya gente que prefiera conducir 650 kilómetros, que son los que hay, y tardar seis o siete horas antes que ir en avión; los hay, y de hecho, los últimos datos de Renfe que yo conozco evidencian una pérdida de pasajeros de bastante importancia en ese trayecto y lo achacan a pasajeros que se han trasladado a la carretera. Hablo de datos de Renfe, nosotros no hemos manejado ese tipo de encuestas y no podemos, por tanto, aportar mucha más luz. Pero sí parece que el Puente Aéreo es una ruta que más o menos está llegando, por ahora, a su nivel de saturación.

¿Cómo se verá afectada Iberia por esa competencia que he mencionado antes que puede empezar a operar enseguida? No lo sabemos, hay que ver cuál es la reacción del usuario; indudablemente lo que sí podrá hacer la competencia es poner precios mucho más baratos en frecuencias, por así decirlo, esporádicas. Una compañía extranjera que vuele a Barcelona y de Barcelona a Madrid podrá poner algún vuelo y esos vuelos los podrá vender todo lo barato que quiera, pero serán vuelos que proporcionarán un servicio completamente diferente al que proporciona el Puente Aéreo, con la comodidad de embarcar cuando se quiera, volverse de Madrid cuando se quiera, etcétera. Entraremos en tipos de producto, por así decirlo, completamente diferenciados; el que busque una ganga encontrará una ganga y el que quiera un servicio tendrá que acudir a otro tipo de producto. Lo normal para cualquier empresa que quiera posicionarse ahí sería producir o poner en el mercado unos precios muy baratos, y supongo que habrá gente que prefiera estar sujeta a unos horarios determinados y pagar menor precio. Ya veremos cómo se va desarrollando y, a medida que se vea cómo se comporta la demanda, iremos modificando el producto para adecuarlos a ella.

Pregunta también el señor Sedó sobre el movimiento de Iberia hacia Europa del Este. Nuestra política es clara-

mente seguir el plan estratégico, no cambiar nuestra orientación iberoamericana y no empezar a invertir en compañías de Europa del Este. Alitalia efectivamente lo ha hecho. Recientemente ha comprado una participación en Malev. Pero nosotros creemos que ésa no debe ser nuestra política. Los intereses que España como país tiene en estos países son pequeños. No hay tráfico étnico, por decirlo de alguna manera, ni de turismo ni de nada, y la posibilidad de organizar rutas o núcleos densos de tráfico es bastante alejada. Por tanto, seguiremos manteniendo nuestra política de que, si hay oportunidad, acometeremos los vuelos con medios propios, sin entrar o participar en esas compañías.

Pregunta también S. S. sobre el futuro de Iberia, si es verdad que sólo permanecen cinco grandes empresas en Europa. La verdad es que la fijación del número cinco es bastante arbitraria. Lo que sí quiere decir la afirmación de que sólo los grandes permanecerán es que, cuando se empieza a operar en condiciones de competencia, el tamaño es un factor absolutamente fundamental. Nosotros, por tamaño, estamos en el grupo de los cinco intermedios -vienen tres grandes y luego cinco intermedios-, y el autor de la frase de que sólo quedarán cinco tuvo una simplificación bastante arbitraria del problema. Dijo que quedarían los tres grandes y de los cinco medianos, quedarían más o menos dos. Ni sabemos si vamos a estar en esos dos ni sabemos si es verdad que van a quedar dos, o van a quedar cuatro, o los cinco que están. Lo que sí se está haciendo ya, y eso sí es constatable en el mercado, es que empresas más pequeñas que esas cinco -las que están después ya en el grupo de las siguientes- están siendo absorbidas por las más grandes, que están comprando, por así decirlo, pequeñas empresas para formar grandes grupos en el mercado europeo.

Nosotros seguimos pensando que no es prioritario para nosotros invertir ni tampoco, como decía antes el señor Armet, llegar a un acuerdo de colaboración o de coparticipación con alguna empresa europea mientras no consolidemos las inversiones que hemos hecho en Iberoamérica -me parece que es algo que ya he comentado con motivo de alguna intervención del señor Camacho-, y seguimos pensando que esto debe ser así, que no es prioritario, y además, si se hacen las cuentas debidamente, una alianza europea tampoco resulta de tanto beneficio, y a las pruebas me remito, porque se habla mucho de alianzas, pero, a la hora de cristalizarlas, la verdad es que hay muy pocas. Lo que hay es compra de las más pequeñas por las más grandes y todo lo demás viene a ser una abundante literatura de periódico y poco hecho concreto.

El señor Sedó se preocupa también por la situación laboral. Me ha parecido entenderle que había habido huelgas. No hay huelgas. Los sindicatos están informados absolutamente de todo lo que sucede, en la línea de lo que decía el señor Costa, y los acuerdos que se han alcanzado con ellos para este plan de bajas han sido totales. Ellos han apoyado la manera de proceder de las bajas incentivadas y de las jubilaciones voluntarias, de manera que las 3.200 personas que han salido de la compañía lo han hecho todas voluntariamente. Las centrales son absoluta-

mente conscientes de que ésa es una manera de proceder que consideran razonable, que el mercado, de alguna manera, y la competencia piden la reducción y que la manera de proceder es ésa.

En cuanto a la renovación de flota, ya lo he mencionado antes al hablar de los Airbus 300. Aquí no se ha alterado, por ahora, todavía nada. A mediados de enero llega el último Airbus 300 —me parece que llega el 15 de enero— y los próximos aviones a recibir son los Boeing 757 —llegan tres este año, y el primero de ellos a mediados de junio—. Eso está como estaba previsto, no se ha cambiado en absoluto.

Pasando a responder a las preguntas del señor Armet, lo principal que le diría es que no hay grandes desviaciones del Plan estratégico. El señor Mardones también lo ha cuestionado y luego entraremos en ello. Lo que sí ha habido es un empeoramiento generalizado de los resultados de todas las compañías aéreas y nosotros no nos hemos visto ajenos a ello, pero seguimos bastante fielmente —como luego entraré a detallar— las cifras del Plan estratégico, naturalmente, excepto lo referente al resultado global de la actividad. Lo que de verdad ha caído es el «yield» o el ingreso medio de pasaje, que es inferior a lo previsto en el Plan estratégico, pero no se podía prever que iba a desarrollarse la guerra de tarifas que se está desplegando desde el año 1991 y en el 1992 en Europa y en todo el mundo. A partir de ahí empeoran gravemente los resultados, pero la oferta, la demanda, los pasajeros, etcétera, se comportan más o menos como estaba previsto; lo que sí reduce mucho es lo otro. Por tanto, en ningún caso Iberia se va a quedar marginada de la competencia porque sus resultados están absolutamente en línea con los resultados generales de la industria. No nos estamos destacando por nada. Estamos perdiendo y, si se cuentan las pérdidas extraordinarias, las cifras ya varían un poco más. Hay empresas que aprovechan estas crisis para reestructurarse, como está haciendo Iberia, y hay otras empresas, probablemente porque coticen en Bolsa, que tienen que pasar las crisis dando unos resultados un poco mejores, pero todas se dedican a vender activos, unas para reestructurar y otras para maquillar o mejorar los resultados, pero estamos en línea prácticamente con todas ellas. El transporte aéreo lo está pasando mal. Nosotros naturalmente no somos ninguna excepción. Lejos de mí, en cualquier caso, intentar justificar unos resultados por condiciones de los demás. La verdad es que todos estamos pasándolo mal.

En cuanto a las divisas, S. S. ha mencionado que el procedimiento suele ser apuntar cuando se producen los pagos. No es así. Perdón, señoría. Lo que exigen las reglas de auditoría y de contabilidad es que en los pasivos, cuando se tiene noticia del riesgo, se contabilicen las pérdidas, no cuando se vayan a producir realmente. En cambio, en los activos es como usted dice. De manera que sólo le dejan a uno apuntar las plusvalías de los activos cuando se produce la venta, no cuando se sabe que el precio es mayor. Hay que hacerlo como se ha hecho. De un día para otro los pasivos aumentan 10.000 millones sin que nadie haya hecho nada. En cambio, los

activos se quedan como están y eso produce una pérdida extraordinaria. Sin embargo, sí debo decir que en cuanto a la cuenta de resultados —porque eso es de balance— el que la peseta se devalúe produce a la Compañía más ingresos mensualmente. **(El señor Camacho Zancada: ¡Claro, claro!).** Eso es así, pero no tiene nada que ver porque, si el balance tiene una cifra de pasivos muy elevados, a la cuenta de resultados de extraordinarios hay que llevar el total de la pérdida extraordinaria derivada del mayor valor de los créditos. En cambio, sólo mes por mes se va poniendo los mayores ingresos que obtiene la Compañía porque al estar cobrando en dólares, que valen más pesetas, se ingresan más pesetas. Creo que lo explico bien. Una cosa son los resultados mes por mes y otra el balance donde hay que meterlo de golpe. Eso es así.

Otro tema que se ha mencionado es si los resultados extraordinarios intentan maquillar las cuentas. En absoluto. Lo que he dicho es que los resultados operativos del año han sido mejores sustancialmente que los del año pasado y que los resultados extraordinarios son peores; no maquillamos nada. Son peores por las condiciones que he dicho de la reestructuración, de la cuestión de las divisas y del mal resultado de las compañías latinoamericanas, como ustedes mismos, señorías, han mencionado. Son los tres factores que han intervenido. Esos tres factores se ven contrapesados por las ventas de activos y da un resultado que al final, sumándolo todo, es muy parecido a los treinta y tantos mil millones de pesetas de pérdida del año pasado.

El señor Mardones ha mencionado concretamente la cifra de ingresos, en 1996, de 675.000 millones de pesetas. Yo no soy capaz, en este momento, de decir cómo van a ir las cosas en 1996, pero estamos cumpliendo las cifras. En el orden de ideas de esa misma cifra, para 1992, creo recordar que había 502.000 millones de ingresos y vamos a tener 506.000 millones de ingresos. Los ingresos, como decía antes, están en el orden de magnitud de lo previsto por el Plan estratégico y eso funciona más o menos. Lo que ha pasado es que los resultados empeoran porque baja el «yield», el ingreso unitario o lo que el pasajero paga por viajar, y produce un emporamiento drástico de resultados, pero todo lo demás se maneja más o menos en línea.

Indudablemente debo decir que la industria aérea no podría vivir con ese nivel de tarifas. Está claro. Con el nivel de tarifas que hay ahora no puede vivir la industria aérea. Esto tendrá que cambiar y entre que cambia y no cambia las empresas más potentes aguantarán y las menos potentes se verán arrastradas y tendrán que dejarlo. La industria no está preparada para unos niveles de tarifas como los que hay ahora; así que tarde o temprano esas tarifas tendrán que ir al alza. Me refiero naturalmente a las tarifas internacionales. El desajuste que hay en el intercanario no es significativo en las grandes cifras que estamos manejando en estos momentos.

Hemos hablado ya del Airbus 300, de que se deja inmovilizado por razones de coste fundamentalmente, pero me gustaría intentar arrojar un poquito de luz sobre lo

que usted, señor Mardones, ha manifestado en torno a las rutas troncales y la de Barcelona-Canarias. La ruta de Barcelona a Canarias no es una ruta de gran densidad, es una ruta larga, de buen kilometraje y buena etapa media, muy propia en cuanto a etapa para los aviones Airbus 300, pero de no suficiente densidad. Este año 1992, me parece que fue en primavera, como estábamos sirviendo la ruta con los Airbus 300, tuvimos que hacer la experiencia de triangular la ruta, es decir, hacer Barcelona-Las Palmas-Tenerife-Barcelona, ya que al hacer los vuelos Barcelona-Las Palmas y Barcelona-Tenerife separados no éramos capaces de llenar los aviones Airbus 300 y hubo que, con la incomodidad que supone para el pasajero de segundo destino, hacerlo aterrizar en el primero. Por eso pensamos que, de cara a dar un mejor servicio, es mucho mejor tener un avión pequeño que pueda hacer el recorrido de ida y vuelta sin necesidad de hacer el triangular, porque las ocupaciones que se obtuvieron cuando el Airbus hacía esa ruta no pasaban del treinta y tantos por ciento, con lo cual es absolutamente imposible hacerlas rentables. Con aviones más pequeños el servicio que se podrá dar es mucho mejor, porque las frecuencias se pueden mantener y se pueden evitar las escalas que, como digo, este año fue necesario hacer. En definitiva, lo que manda es si la ruta es o no densa más que si se llama troncal o no troncal. Siendo densa es posible meter aviones grandes y, si no lo es, hay que poner aviones pequeños.

Se mantienen las previsiones de MD 87 y Airbus 320 en Europa, van a seguir funcionando exactamente igual que ahora, lo que sucede es que había algún Airbus 300 que estaba previsto sobre todo para París y Londres y esas rutas empezarán a ser operadas con los Boeing 722, que son los sustitutivos que vamos a poner, con lo cual tenemos la ventaja de, como en Europa es tan difícil conseguir los «slots», los derechos de aterrizar en un momento determinado, y que con aviones grandes es imposible, no se pueden concentrar, hay que hacerlo con estos aviones más pequeños.

Ha dicho una cosa, que no sé si la he entendido bien, en relación con la adecuación de la estructura de la Compañía a una serie de problemas. Yo creo, señor Mardones, que o no le he entendido bien o lo que usted ha dicho no tiene nada que ver. Los problemas que la Compañía tenga, el que opere determinadas rutas mejor o peor no tiene nada que ver con que haya un director general económico-financiero o no. Yo creo que la estructura que tiene Iberia, esa estructura diversificada de grupo con unidades de negocio, unidades corporativas y unidades de servicio, ha demostrado en estos años, que están siendo muy difíciles, que se adecua y se adapta perfectamente a las más diferentes condiciones de trabajo que se están dando en el Grupo, y es perfectamente lógico que de Binter-Canarias se ocupe una unidad completamente específica y no como antes, que todo llegaba a la presidencia o a la dirección general de Iberia de una forma indiscriminada. Eso está funcionando muy bien y yo creo que no plantea ningún problema.

Dice S. S. que el vuelo de las cinco de la tarde de

Madrid a Canarias se retrasa porque viene de Europa y no somos capaces de producir una coordinación. Esto sucedía exactamente igual antes porque a esos detalles no se llega nunca desde una presidencia única. Yo no sé si ese vuelo se sigue retrasando, lo he apuntado para poderlo comprobar; pero, en cualquier caso, no tiene nada que ver con la estructura. Ya le daré contestación de por qué este vuelo se retrasa, si es que se sigue retrasando.

También he de decirle que no vamos a suprimir o a reducir los vuelos nocturnos. No tenemos ninguna intención de cambiarlo. Ya les he dicho que con quitar aviones Airbus 300 y poner aviones más pequeños lo que probablemente se produzca es una ampliación de frecuencias, pero no una reducción.

No sé si me alargó mucho, señor Presidente, pero es que me han preguntado miles de cosas.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que utilice su capacidad de síntesis.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (Aguiló Alonso): Al señor Costa debo manifestarle que, como he dicho anteriormente, se están cumpliendo los objetivos de producción y de productividad del Plan, se están elaborando todos los datos de AKO, de PKT, de pasajeros, etcétera, y también se están cumpliendo las previsiones de productividad de los colectivos que, de hecho, se están mejorando. El señor Camacho ha hablado de que se había aumentado el número de bajas. Efectivamente es así, pero se está haciendo de una forma en la que los trabajadores han manifestado su acuerdo, es voluntario y, por tanto, si se aumenta mejor, porque aumenta la productividad. Si la producción se mantiene con menos trabajadores, mejor para todos, no hay nadie que se oponga a ello y las cotas de productividad de la Compañía mejoran más de lo previsto, con lo cual está bien. No hay críticas de los trabajadores y hay acuerdos sindicales, si bien algunas de las medidas de control y de recorte de gastos que está haciendo la Compañía están afectando a algunos trabajadores. Si la Compañía decide que parte de sus efectivos se trasladen de Campos de Velázquez, que está en el centro de Madrid, a Barajas porque ello supone un ahorro de costes para la Compañía y porque, además, esos locales pueden ser alquilados, indudablemente tiene que haber algunos afectados que vean que sus condiciones de trabajo no son las que eran, pero todo ello se está haciendo en un orden sindical de colaboración que no tiene en este momento ningún foco conocido fuerte de tensión. Los trabajadores están implicados en los cambios y más o menos los entienden, aunque naturalmente a nadie le gusta ajustarse el cinturón, pero lo entienden y no hay grandes problemas.

Por último, quiero ratificar nuestro interés en Iberoamérica, en el sentido de que las dificultades que hemos tenido en el proceso privatizador de Aerolíneas ha estropeado los resultados, si bien los beneficios que se derivan para el Grupo no provienen sólo de los resultados de Aerolíneas o de Viasa, sino que provienen de otras muchas cosas que se producen al funcionar las economías de

escala de un grupo a nivel de todas las compañías. Por tanto, no sirve la cuenta de que se ha gastado uno tanto en comprar una compañía y le está dando estos resultados, sino que habría que verlo en un contexto muchísimo más amplio sobre lo que se ha dejado de perder o lo que se ha ganado en ingresos por otros lados al disponer de esas participaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Presidente por la información suministrada. (El señor **Camacho Zancada pide la palabra**.) No hay un segundo turno.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Yo quería hacer una precisión, porque me da la impresión que es la última oportunidad que tenemos de tener aquí al señor Presidente de Iberia en el año 1992 y quizá valdría la pena aclarar unos puntos.

El señor **PRESIDENTE**: Una aclaración brevísima, señor Camacho, muy breve.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Las voy a enumerar para que sean breves.

El señor **PRESIDENTE**: Eso no lo garantiza, señor Camacho.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Yo no soy tan cruel como el portavoz socialista con el Presidente de Iberia, que ha sido bastante duro.

En primer lugar, si se pierden después de impuestos 54.000 millones de pesetas y antes de impuestos 34.000 millones -que es lo que ha venido usted a decir- y siempre más que el año pasado, mi pregunta es: ¿están ahí computadas esas ventas de inmuebles por valor de veintitantos mil millones? Si están computadas quiere decir que se pierden 75.000 millones. Primer asunto.

Segundo asunto: los 120.000 millones que la Comunidad Europea nos obliga a invertir en otras compañías o en la renovación de flota no se han tocado, por tanto, la venta de activos se destina a gasto corriente.

Tercer asunto: usted deja, paraliza o vende el Airbus 300 y a cambio lo va a sustituir por el 727, porque en época de crisis es mejor un avión pequeño. La pregunta es: ¿cuando pase la crisis qué vamos a hacer, ensanchar los aviones o malvender éstos para comprar otra vez el Airbus 300? Ese no es un horizonte de esperanza para la Compañía.

Cuarto asunto: ¿Cuánto ganan los directivos? Ya me ha dicho que son 250 directivos. Yo le he enumerado a usted -y así figura en el DIARIO DE SESIONES- que hay 472 directivos. De todas formas me parece que son muchos. ¿Cuánto ganan? Dígamelo y no me obligue a preguntárselo, que es muy violento. Le tengo más respeto y, desde luego, le trato con menos dureza que el portavoz socialista.

No me ha contestado a nada de Sudamérica ni a la crisis de Aerolíneas. Creo que ahora no va a tener tiempo de hacerlo y vamos a tener que vernos pronto, porque la

crisis es muy grave. Han pagado 35.000 millones de pesetas y el Ministro Cavallo ha dicho que eso no vale nada, que vale cero. Tengo el DIARIO DE SESIONES argentino aquí, a su disposición. Ha dicho tres veces que el Gobierno de España ha pagado 35.000 millones por lo que en realidad vale cero. Tengo aquí todos los números. Eso es objeto de una comparecencia. Preferiría que viniera aquí el Ministro de Industria, porque me parece que usted no es el responsable último de esa situación, se lo digo con toda honradez. Por tanto, ¡jojo a la contestación que usted le ha dado desde el Parlamento español al Ministro de Economía argentino! Usted le contesta desde aquí que sólo podrá expropiar. Usted no tiene la mayoría de ARSA, de Aerolíneas Argentinas. Usted tiene una minoría. Según la Ley de Sociedades Anónimas manda la mayoría, como es natural. Pueden darle un disgusto, pero es que la amenaza ha sido más concreta. El Ministro Cavallo ha dicho que se propone, si Iberia no mejora la gestión, liberalizar el tráfico aéreo, con lo cual a usted le hunde con un decreto, y eso tiene que tenerlo en cuenta.

Por último, díganos los resultados en Sudamérica y, por favor, díganos si hay desviaciones en el Plan estratégico. Es más, en enero, que hay vacaciones parlamentarias, dedique a su equipo a corregirlo, porque si el señor Solchaga ha corregido cinco veces las previsiones económicas, corrija usted esto, porque no se tiene en pie.

Perdón, no quiero abusar de la benevolencia de la Presidencia. Les deseo un feliz año nuevo y con magníficos resultados para Iberia, pero háganos caso a la oposición. Por cierto, al año que viene, si ganamos, vamos a privatizar con transparencia. Si no ganamos, seguirán ustedes tomando buena nota de lo que aquí estamos diciendo, pero todas las perspectivas, como sigan ustedes por este camino, apuntan a que no van a encontrar ni la caja negra, porque ni ustedes ni el propio Presidente del Gobierno saben dónde está, porque esa caja negra está hundiéndose al socialismo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camacho, entra usted en terrenos muy diferenciados que contrastan con la felicitación de Navidad, pero que creo que no deben dar objeto a un debate.

Señor Sedó, ¿desea hacer alguna observación breve?

El señor **SEDO I MARSAL**: Sí, una pequeña observación.

En cuanto al tema situación laboral-huelgas, quizás no apliqué el verbo en su término adecuado. He hablado de que ha habido huelgas, quizás debería haber empleado el término «hubo». No me refería a que en este momento hubiese posibilidad, sino a que queríamos saber cuál es la situación laboral, que usted muy bien me ha explicado.

En cuanto a las cinco mejores compañías europeas, nuestra preocupación es que no estuviésemos dentro de estas cinco y, en todo caso, en las intermedias, porque deberíamos añadir la preocupación que nos causó la comparecencia del Presidente del INI, que dijo que todo estaba en venta y que cualquier oferta era buena. Si no estamos entre las cinco mejores, a lo mejor entra un

TEMBLEQUE de venta, que le digo sinceramente que en modo alguno nos gustaría.

Por último, quiero comentar una intervención del compañero del Grupo Socialista. Ha hablado del desprestigio de la Compañía, de las críticas y de que se está enmascarando, y se ha referido a determinados grupos políticos. Después se ha referido a uno concreto, que era el Partido Popular, al hablar de los que postulan la alternativa y del Ayuntamiento de Madrid. Quisiera que me aclare si estamos considerados o no dentro de este grupo porque, si no, resulta que el señor Costas es el que está enmascarando. **(El señor Camacho Zancada: ¡Si ha criticado más al Presidente de Iberia que nosotros!)**

El señor **PRESIDENTE**: Queda clara la diferenciación.

Tiene la palabra el señor Armet.

El señor **ARMET COMA**: Muy brevemente, quiero decir que usted no ha justificado los resultados de Iberia con los malos resultados del transporte aéreo en general, a nivel internacional, pero sí afirma que el transporte aéreo está pasando por un mal período. Nos ha dicho que había aumentado la demanda, pero a pesar de ello habían bajado los ingresos debido a los descuentos que se habían producido, etcétera. Quiero decir que vemos que existe una situación de muy difícil salida si no se buscan otras soluciones. Es decir, cerrarnos en una especie de nacionalismo aéreo en una Europa multinacional nos parece que no tiene ningún sentido porque la competencia cada vez va a ser más feroz a nivel de incrementos de la oferta, oferta que no podrá ser cubierta por una demanda insuficiente, o de rebaja de tarifas o de los cincuenta mecanismos que pueden existir para fomentar esta competencia. Creemos que llegar a esta situación será totalmente suicida y parece ser que Iberia no tiene las mejores armas para salir victoriosa de ella, cuando usted mismo nos ha hablado de necesidades de inversión de más de 700.000 millones de pesetas por parte de la empresa, de los cuales, me parece recordar, un 51 por ciento se debía generar a partir de los beneficios de la misma Compañía. Esos beneficios de momento no se ven y, por tanto, también existirá una situación de inferioridad por parte de Iberia al no poder cubrir estas necesidades de inversión. En consecuencia, no quedamos en absoluto consolados ni contentos con su respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para aclaraciones, señor Costa.

El señor **COSTA COSTA**: Muy brevemente quiero aclarar dos cuestiones. No sé si he sido duro o no, pero estoy convencido de que he tratado de trasladar las preocupaciones mucho más cercanas a los ciudadanos y a los agentes de la propia Compañía al Presidente de Iberia en esta comparecencia. Y en segundo lugar, lo he hecho desde la posición del Grupo que da soporte a toda la reestructuración que está llevando a cabo la Compañía.

Luego los términos de dureza o no son adjetivos que ponen algunos.

También quiero aclarar que respecto al desprestigio de la Compañía mediante declaraciones en los medios de comunicación para nada incluía al Grupo de Convergencia i Unión.

Finalmente quiero hacer otra aclaración, señor Presidente, si es tan amable. Ha dicho que sustituyen los Airbus 300 por DC-9 y DC-10. **(El señor Presidente de Iberia (Aguiló Alonso): Se sustituyen por 727 y DC-9.)** El DC-9 es un avión que ya tiene mucha antigüedad. Yo querría saber si ésta es una decisión coyuntural o si permite seguir en el Plan estratégico, porque puede ser que dé un gran resultado a corto plazo, no sé siquiera si a medio plazo, pero a largo plazo yo dudo que el mantenimiento de los aviones DC-9 sea una buena política de la Compañía. Es decir, puede dar una mayor rentabilidad durante este año, el siguiente y el otro, pero la vida de estos aviones es corta, aunque éste sea un término muy flexible en todo lo que es aviación civil, pero lógicamente son aviones que ya están un tanto obsoletos en los mercados internacionales. Por tanto, no sé si esa decisión es buena coyunturalmente o si lo es en lo que supone el Plan estratégico y la modernización de la flota de la Compañía.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Aguiló, tiene la palabra para responder a las cuestiones planteadas.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (Aguiló Alonso): Al señor Camacho quiero decirle que las ventas no las computamos por el total del valor de ventas, sino por las plusvalías que producen. Naturalmente que todos esos activos que hemos vendido estaban relacionados en los balances con unos determinados valores y lo que se computa como ingresos extraordinarios es sólo la diferencia entre lo que había puesto en el balance y, por tanto, no se puede sumar. No quiera usted sumar tanto, señoría. No perdemos tanto. Estamos en las cifras que hemos dicho de treinta y tantos mil millones de pesetas y no hay más. **(El señor Camacho Zancada: Más las plusvalías.)** No, no es así. Los gastos operativos de la Compañía han sido más favorables que el año pasado, en lo que son resultados operativos hemos quedado unos 10.000 millones de pesetas mejor que el año pasado y lo otro son los extraordinarios. Uno se pelea con las pérdidas por divisas, los gastos de reestructuración, las pérdidas de las compañías latinoamericanas y los ingresos. Todo eso es lo que produce el resultado que hemos dicho, pero no vale sumar, señoría; es otra cosa.

Ha dicho también que la venta de activos se aplica a los gastos corrientes. Vuelvo a decir lo mismo, que no es así. Ya lo aclaré con motivo del Plan estratégico. A lo que nos obliga la Comunidad Europea es a hacer frente a nuestros gastos de reestructuración precisamente con esa venta de activos. No estamos aplicando la venta de activos a sufragar gastos corrientes. No es gasto corriente reducir la plantilla en 3.284 personas. Es gasto de reestructuración, no es gasto corriente, aunque luego en ese capítulo salgan

los gastos de personal, pero es lo mismo, no tiene esa consideración.

Pregunta su señoría -creo que también está relacionado con lo que ha planteado el portavoz del Grupo Socialista- que qué haremos cuando pase la crisis. Señorías, me encanta enfrentarme a ese problema cuanto antes. Si sigo en este puesto vendré a comparecer ante ustedes encantado de poder decir qué es lo que vamos a hacer cuando pase la crisis.

También ha mencionado el tema de si Iberia ha pagado mucho o muy poco y lo que dice el Ministro Cavallo sobre el precio. Yo incluso contesté a esto por escrito en un artículo de periódico porque unos dicen que Iberia ha gastado mucho dinero en Aerolíneas Argentinas y otros dicen que ha gastado muy poco, unos dicen que lo ha regalado y otros dicen que lo ha comprado carísimo. Ya decía yo en aquel artículo que creía que habíamos pagado el precio justo y, si unos dicen que es mucho y otros que es poco, no debemos andar muy descaminados.

Señoría, el Gobierno argentino no tiene la mayoría de Aerolíneas Argentinas. Iberia y sus socios la tienen, y tienen un pacto de accionistas por el cual la tienen. Naturalmente que los pactos se pueden romper y pueden pasar miles de cosas, pero en este momento el Gobierno argentino no tiene ni nunca ha tenido la mayoría. La Compañía salió del ámbito del Estado argentino y ya no es propiedad ni pueden tomar ese tipo de decisiones. En cambio -en eso su señoría está completamente acertado- sí pueden liberalizar el transporte aéreo, lo pueden hacer siempre sujeto a unas condiciones que figuran en el contrato. Y si hay diferencias de interpretación del contrato, habrá que acudir a los tribunales internacionales, a un árbitro o a lo que haga falta para dirimir esas diferencias de criterio, pero eso sí lo puede hacer, o está en su derecho de hacerlo, pero si lo hace ahora vulneraría el contrato.

Dice su señoría que no va a aparecer ni la caja negra. Eso tiene unos matices que depende de en qué contextos se utilice la expresión caja negra. En aviación la caja negra significa un recuento puntual de todo lo que ha pasado en el vuelo. Eso lo tienen sus señorías, las memorias son públicas, los datos son públicos. Hay otras cajas negras de las que prefiero no hablar. Espero que su señoría no se refiriera a ellas porque esas son menos aéreas, son otra cosa.

El señor Armet plantea nuevamente que si la política de la Compañía es cerrarse en un nacionalismo aéreo que no tiene, efectivamente, ningún sentido. Yo comparto totalmente su punto de vista. Lo que sucede es que nosotros sólo hemos dicho que una alianza europea no es prioritaria, no que no la vayamos a hacer en su momento; sólo hemos dicho que no es prioritaria ahora. Y nos gus-

taría aclarar una cuestión inmediatamente. Una alianza con un gran operador europeo no arregla las cuentas de resultados, no las arregla. Que quede eso muy claro. Las arregla unas sinergias de tráfico y unas sinergias de rutas, una mayor cobertura y un mayor dominio del mercado en determinadas rutas, que son otras cosas y que sólo se producen con algunas de las compañías europeas y en bastante menor medida de lo que se ha dicho habitualmente en los periódicos. No obstante, como he dicho al principio, un mayor tamaño -eso sí lo produce una alianza- es una cierta garantía de que en el futuro le pescan a uno mejor preparado, pero no arregla las cuentas de resultados, en absoluto. Además, normalmente tienen un efecto de choque de culturas que hace que en los primeros años se empeore, luego se acaban arreglando con el tiempo; algo parecido a lo que nos ha pasado con Aerolíneas.

También es correcto su análisis de lo que pasa con las necesidades de dinero para las inversiones. Obviamente, si no se produce el «cash flow» habrá que reducir el ritmo de inversiones. Eso no tiene vuelta de hoja. En eso está usted completamente acertado, pero tampoco eso lo arregla una alianza. Una alianza no produce dinero para seguir invirtiendo. Cuando vienen mal dadas hay que gastar más despacio. Eso es una cosa obvia.

Por último, yo quisiera diferenciar dos cosas al señor Costa. El que un avión esté obsoleto significa que las mejoras tecnológicas que se han ido introduciendo en otro tipo de aviones hacen que ese avión tenga, por ejemplo, un mayor consumo de combustible por kilómetro recorrido que los otros aviones, pero la palabra OBSOLETO tiene unas connotaciones que yo querría atajar enseguida porque no significa que los aviones estén en malas condiciones. Los aviones están impecables y, como he dicho ya innumerables veces, en un avión a veces lo que queda del original es sólo la matrícula. Me acuerdo que hice este comentario con un motor. Se van cambiando los componentes a medida que cumplen sus determinadas horas de uso, el avión está en disponibilidad impecable para volar y está sometido a todo tipo de revisiones desde el primer día. Es obsoleto sólo en el sentido de que hay aviones más eficaces, más modernos, que gastan menos gasolina o que tienen necesidad de menos operadores, etcétera, pero nada más. El avión es completamente seguro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Aguiló. Muchas gracias, señoras y señores Diputados. Con los mejores deseos para el próximo año y para el fin del presente, del que quedan pocos días, se levanta la sesión.

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

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961