CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1995 V Legislatura Núm. 638

INDUSTRIA, ENERGIA Y TURISMO

PRESIDENTE: DON CARLOS ALBERTO DAVILA SANCHEZ, VICEPRESIDENTE PRIMERO

Sesión núm. 48

celebrada el martes, 12 de diciembre de 1995

Página

ORDEN DEL DIA:

Preguntas formuladas por el señor Aguirre Rodríguez (Grupo Popular) (BOCG serie D, núm. 282, de 20-10-1995):

— Estudio sobre la relación entre el esfuerzo presupuestario de las oficinas de turismo en el exterior, sus programas de actuación, así como el número de visitantes e ingresos recibidos vinculados y no vinculados a las acciones de las mismas. (Número de expediente 181/001710) 19297

— Suficiencia del número de oficinas de turismo en el exterior. (Número de expediente 181/001711) 19297

— Adecuación de la circunscripción geográfica adjudicada a cada oficina de turismo en el exterior en distribución de países y en potencial turístico. (Número de expediente 181/001712) 19297

— Publicación del balance de situación de oficinas de turismo en el exterior a 31-12-94. (Número de expediente 181/001713) 19299

Página

— Oficinas de turismo en el exterior que tienen o han tenido presupuestos ordinarios y extraordinarios. (Número de expediente 181/001714) 19299

— Identificación de las oficinas de turismo en el exterior que hayan conculcado las normas de la Administración en cuanto a la rendición de cuentas. (Número de expediente 181/001715) 19299

— Oficinas de turismo exterior que se encuentren pendientes de rendir cuentas o no hayan facilitado la documentación justificativa de su actividad contable, financiera, económica o patrimonial. (Número de expediente 181/001716) 19299

— Oficinas de turismo en el exterior cuyo presupuesto de gastos haya sobrepasado sus consignaciones presupuestarias. (Número de expediente 181/001717) 19300

— Duración del mandato de los directores de las oficinas de turismo en el exterior. (Número de expediente 181/001718) 19302

— Situación laboral del personal adscrito a las oficinas de turismo en el exterior. (Número de expediente 181/001719) 19302

— Expedientes disciplinarios abiertos en oficinas de turismo en el exterior. (Número de expediente 181/001720) 19302

— Inspecciones realizadas a las oficinas de turismo en el exterior en los años 1993 a 1995, así como conclusiones más relevantes de las mismas. (Número de expediente 181/001723) 19304

— Inspecciones llevadas a cabo en las oficinas de turismo en el exterior que han contado con los medios y tiempo suficiente para ejercer su función. (Número de expediente 181/001724) 19304

— Necesidad de auditar alguna oficina de turismo en el exterior por la Intervención General del Estado. (Número de expediente 181/001725) 19304

— Existencia de indicios de prácticas improcedentes o de irregularidades contables en las oficinas de turismo en el exterior. (Número de expediente 181/001726) 19304

— Puesta a disposición de los funcionarios de las oficinas de turismo en el exterior de los sistemas informáticos unificados y normalizados para desempeñar sus funciones. (Número de expediente 181/001721) 19306

— Consideración de la depreciación de la peseta en la revisión de los medios económicos de las oficinas de turismo en el exterior. (Número de expediente 181/001722) 19306

— Sistema informático contable y de justificación de gastos unificado y normalizado existente en las oficinas de turismo exterior. (Número de expediente 181/001727) 19306

— Contratos de servicios externos en condiciones no óptimas o irregularidades en las oficinas de turismo en el exterior. (Número de expediente 181/001728) 19306

— Vulneración de la Ley de Contratos del Estado en alguna oficina de turismo en el exterior. (Número de expediente 181/001729) 19306

Comparecencia del señor Presidente de Iberia (Sáez Elegido) para informar sobre:

— Términos del acuerdo con la central sindical de los pilotos (ASEPLA). A solicitud del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 212/001319) 19309

— Criterios utilizados por la empresa pública Iberia por los que se invita a distintas personalidades públicas en sus viajes. A solicitud del mismo Grupo. (Número de expediente 212/001555) 19309

— Situación en que se encuentran las conversaciones de dicha compañía con la Unión Europea (EU) y de sus perspectivas de futuro. A solicitud del mismo Grupo. (Número de expediente 212/001556) 19309

— Futuro de la Compañía Binter. A solicitud del Grupo de Coalición Canaria. (Número de expediente 212/001586) 19309

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Buenos días, señorías. Damos comienzo a la sesión cuadragésimo octava de la Comisión de Industria, Energía y Turismo, cuyo orden del día prevé, en primer lugar, la evacuación de una serie de preguntas orales y, posteriormente, una comparecencia que, de acuerdo con ese orden del día, tendrá lugar a las doce en punto de esta mañana.

La comparecencia del Secretario General de Turismo, don Miguel Góngora Benítez de Lugo, tiene por objeto responder a un conjunto de preguntas orales presentadas por el Diputado don Ramón Aguirre Rodríguez. Señorías, tenemos un mínimo problema de ordenación de nuestra sesión, debido a que el acuerdo de Mesa y Portavoces incluyó en el orden del día de la sesión de hoy nada menos que 20 preguntas orales, y para ello fijó no más tiempo de dos horas. Luego en estos momentos debemos resolver la contradicción entre el número de las preguntas orales, los tiempos previstos reglamentariamente para las mismas y el tiempo de que disponemos realmente, según este acuerdo. Esta Mesa ha hecho una gestión para conseguir una racionalización con el Diputado preguntante y creemos que la forma de cubrir este trámite en el tiempo previsto inaplazablemente por el orden del día sería que hubiera una cierta ordenación de las preguntas agrupándolas temáticamente. El señor Aguirre nos ha hecho conocer que esa agrupación puede incluir, en un primer grupo, las preguntas números 1, 2 y 3; otro grupo estaría formado por las números 4, 5, 6, 7 y 8; otro tercero comprendería las números 9, 10 y 11; un cuarto grupo lo constituirían las preguntas números 14, 15, 16 y 17, y el último, que con ironía el señor Aguirre designaba como de «varios», estaría formado por las preguntas números 12, 13, 18, 19 y 20.

En consecuencia, señorías, esta Mesa sugiere que dediquemos no más de media hora a cada uno de estos grupos y, aun así, tendremos dificultades para cubrir el tiempo previsto en el orden del día. Por tanto, a lo largo de la sesión iré recordando al señor Aguirre y al señor compareciente cómo estamos, de acuerdo con este horario, a fin de que lo cumplamos entre todos.

PREGUNTAS FORMULADAS POR EL SEÑOR AGUIRRE RODRIGUEZ (GRUPO POPULAR), SOBRE:

— ESTUDIO SOBRE LA RELACION ENTRE EL ESFUERZO PRESUPUESTARIO DE LAS OFICINAS DE TURISMO EN EL EXTERIOR, SUS PROGRAMAS DE ACTUACION, ASI COMO EL NUMERO DE VISITANTES E INGRESOS RECIBIDOS VINCULADOS Y NO VINCULADOS A LAS ACCIONES DE LAS MISMAS (Número de expediente 181/001710.)

— SUFICIENCIA DEL NUMERO DE OFICINAS DE TURISMO EN EL EXTERIOR. (Número de expediente 181/001711.)

— ADECUACION DE LA CIRCUNSCRIPCION GEOGRAFICA ADJUDICADA A CADA OFICINA DE TURISMO EN EL EXTERIOR EN DISTRIBUCION DE PAISES Y EN POTENCIAL TURISTICO. (Número de expediente 181/001712.)

El señor **VICEPRESIDENTE:** Para formular el primer grupo de preguntas, tiene la palabra el señor Aguirre.

El señor **AGUIRRE RODRIGUEZ:** Señor Presidente, quisiera hacer dos consideraciones previas al entrar en este primer turno, y es que la actitud de este Grupo Parlamentario y de este portavoz es en favor del trabajo de la Comisión, porque como S. S. sabe, si este portavoz hubiera reclamado ajustarnos al Reglamento en sí mismo, se habría puesto de manifiesto que el orden del día estaba mal diseñado, habida cuenta de que, como S. S. sabe, el tiempo tasado para una pregunta oral en Comisión es de, aproximadamente, entre la pregunta y las réplicas, algo más de 20 minutos, pero en aras de no forzar el horario que ha sido marcado erróneamente en el orden del día, este Grupo va a considerar acomodarse, tal y como la Presidencia ha dicho, a unos turnos en los que hemos ofrecido unos agrupamientos de las veinte preguntas por materias; materias que consideramos que guardan un común denominador entre ellas.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Señor Aguirre, permítame que le agradezca la gentileza de su intervención, pero que le recuerde que en caso de que hubiera hecho usted lo contrario, S. S. habría contradicho seriamente la votación y la posición de su portavoz en esa reunión de la Mesa y Portavoces, que fue el que sugirió que este paquete de preguntas pudiese ser sustanciado hoy en un tiempo no mayor del previsto. Por tanto, le recuerdo que eso procede de un acuerdo unánime de todos los portavoces, incluido el de su Grupo.

Continúe.

El señor **AGUIRRE RODRIGUEZ:** Gracias, señor Presidente. No tengo inconveniente en contradecir en lo formal a un compañero de Grupo si me asiste la razón reglamentaria.

La segunda consideración previa que quería hacer es que el señor Secretario General es bienvenido a esta Comisión, pero, como sabe, esta comparecencia fue solicitada con preguntas al Ministro. Evidentemente, el Reglamento posibilita la delegación del Ministro en su segundo en la materia de la que se esté hablando, pero pareciera, a entender de este Grupo, que se ha calculado con precisión la fecha de admisión de esta comparecencia para hacer imposible la presencia del Ministro, habida cuenta de que en estas fechas tiene que estar en la Expotecnia de Bangkok. En cualquier caso, yo, que también tendría que haber estado, he preferido quedarme para llevar a cabo las tareas

parlamentarias, que también las habría podido ceder a otro compañero.

Hechas estas precisiones iniciales, señor Secretario General, sin más preámbulo, le formulo el paquete de preguntas relativas a lo que considero la ordenación de las oficinas de turismo exterior. ¿Considera suficiente el número de oficinas españolas de turismo en el exterior abiertas en la geografía mundial? ¿La circunscripción o jurisdicción geográfica adjudicada a cada OET es la adecuada en distribución de países y en potencial turístico? ¿Está a disposición el estudio que mida la relación entre el esfuerzo presupuestario de cada OET, los programas de actuación en cada país y el caudal de visitantes e ingresos recibidos, vinculados y no vinculados a las acciones de las OET?

¿Por qué le formulamos estas tres preguntas? Parece que algunos observadores de la implantación geográfica de estas oficinas están estimando que mientras la distribución y la ubicación de las mismas en la geografía europea guarda una relación directa con los focos emisores de turismo a España, en el resto de los países, fundamentalmente en la cuenca americana, se produce una ubicación y una distribución que no parece obedecer, de ninguna manera, a datos racionales. Y me explico. En Estados Unidos se encuentran varias oficinas, pero fundamentalmente hay una de ellas que tiene un área de responsabilidad que no es para nada homogénea y que, además, no focaliza en este momento países emisores del caudal o del potencial suficiente que justificara las acciones que se llevan a cabo en ciertas áreas.

Mientras que la oficina de Miami tiene responsabilidad sobre áreas concretas de Estados Unidos, también las tiene sobre áreas concretas de Iberoamérica. Coincidirá conmigo el señor Secretario General en que el potencial turista que venga de Iberoamérica poco o nada tiene que ver con el potencial turista que viene de la zona que cubre el área geográfica de la oficina de Miami. Es más, las acciones a llevar a cabo en Iberoamérica tienen que se absolutamente distintas a la acciones que se tengan que llevar a cabo en el área del norte de América, y aún más, el tipo de turismo que existe en Iberoamérica, aparte de encontrarse concentrado en países en este momento sumergidos en profundas crisis, como pueden ser Colombia o Cuba, no parece justificar que la dimensión de algunas oficinas sea la que en este momento le estoy describiendo.

Por eso, en la tercera pregunta le solicitábamos información sobre si tienen ustedes en la Secretaría General un estudio que mida la relación entre el esfuerzo que se hace en cada oficina y el caudal de visitantes e ingresos que se reciben de esos países donde las oficinas están responsabilizadas de ejercer las acciones pertinentes.

Este es el sentido de las preguntas de este primer bloque.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Señor Secretario General de Turismo, esta Mesa y, desde luego, supongo que también la Comisión le agradecerán que contribuya con la concisión de sus respuestas a que no se genere un problema de tiempo a lo largo de la sesión.

Tiene la palabra para contestar a las preguntas que le han sido planteadas.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Góngora Benítez de Lugo): Voy a contestar a S. S. empezando por la pregunta número 3, después contestaré a la número 1 y, finalmente, a la número 2. Comenzaré simplemente haciendo una lectura muy concreta de la respuesta que ya se dio por escrito en su momento, para luego hacer una matización o una ampliación a lo que ya se comentó.

En cuanto a su pregunta número 3, le diría que el esfuerzo presupuestario que se dedica a cada oficina española de turismo es función de múltiples factores, entre los que cabe destacar el potencial turístico, la población, el nivel de renta del área de demarcación de cada oficina, así como el objetivo a largo plazo y las acciones coyunturales que quedan reflejadas en el plan de actividades de promoción que anualmente elabora cada oficina y aprueban los servicios de la Secretaría General de Turismo.

En cuanto a la siguiente pregunta, de manera telegráfica le diría que yo creo que a la fecha de hoy sí es suficiente el número de oficinas.

A la última pregunta, en este caso sería la número 2, le diría que al día de hoy se considera adecuada la distribución geográfica; dependiendo de los hábitos de viaje y variación de la oferta turística, podría reconsiderarse en el futuro la circunscripción.

Hecha esta primera introducción, que refleja las contestaciones por escrito a este bloque de preguntas, voy a hacer unas matizaciones, con una serie de comentarios y datos que tengo actualmente en mi poder.

Cuál es el impacto, cuál es el esfuerzo presupuestario y cuál es la relación en cuanto al número de visitantes de cada uno de los países. Primero, asumir una realidad que sirva un poco de marco de todas las preguntas, porque todas están vinculadas a las oficinas en el exterior. Hay que asumir que las Oficinas de Turespaña en el exterior son la herramienta básica de promoción y de apoyo a la comercialización de España como destino turístico y del sector turístico globalmente, en especial el sector privado, independientemente del apoyo a comunidades autónomas y a ayuntamientos.

Señalado este concepto básico y elemental, que así se está viviendo desde la creación del consejo promotor, en el cual, como usted muy bien sabe, la estrategia y la política de promoción turística que hace la Administración central vía Turespaña se pone encima de la mesa para debate con los principales grupos empresariales, las comunidades autónomas y los ayuntamientos, asumiendo que la figura de las oficinas y su acción es básica para coordinar esa promoción en el exterior.

En cuanto al análisis interno que nosotros hacemos de los recursos que se destinan a cada una de las oficinas y del resultado en ingresos que tiene cada uno de los mercados, primero le voy a dar unas cuantas cifras globales que nos ayudan a enmarcar el conjunto de los esfuerzos presupuestarios en las oficinas.

En cuanto al esfuerzo presupuestario en términos del año 1994, que ya tenemos cerrado con todos los datos

—para expresarlo en términos de 1995 tendría que haber estimado los últimos meses—, en el total de oficinas es de 5.643 millones y pico, bajo todos los conceptos presupuestarios. Este *mix* de cantidad presupuestaria en sueldos es del orden de 1.181 millones, en alquileres, gastos corrientes de oficinas, etcétera, 953 millones, y, fundamentalmente, en el capítulo 6, de inversiones, que incluye todos los elementos de promoción en cada una de las oficinas, 3.500 millones.

Si ahora estableciéramos la relación éxito/inversión realizada en cada una de las oficinas, partiendo de la entelequia de cuánto nos gastamos y cuántos ingresos tenemos de cada uno de esos países, le puedo decir que estamos en un abanico de rendimiento por cada peseta invertida, es decir, por cada peseta invertida por Turespaña en ese país vía su oficina de turismo, con el ingreso bruto que recibimos de los visitantes de ese país, que oscila entre Francia, con 2.260 pesetas por peseta gastada; Portugal, 2.400; Holanda, 923; Alemania, 892; Reino Unido, 735 —le he querido enmarcar estos datos por la tremenda importancia de estos mercados en los que se saca el mayor rendimiento—, y el último detectado, Canadá, con 143 pesetas de retorno sobre cada peseta gastada.

Si es suficiente o no el número de oficinas y en cuanto a su situación geográfica —y ya enlazo las dos preguntas—, le diré que año tras año se ha intentado que la respuesta fuera que sí era suficiente y adecuada. Como todo en la vida, los recursos son limitados y hay que tratar de optimizar los recursos que uno tiene.

Nosotros hacemos estos análisis con carácter de actualización permanente de estudio de los mercados. Evidentemente, hay dos temporadas, la alta y el resto, y todos los subsegmentos del producto turístico en los cuales entendemos que hay que actuar. Metiendo todo esto en una coctelera, el potencial de nuestra oferta turística por esos segmentos es lo que nos hace asignar los recursos a las oficinas en mayor o menor medida anualmente. Es lo que hace que, como usted muy bien sabe, la contratación de los medios de la promoción se haga desde las oficinas, dirigida desde Madrid, pero gestionada desde las oficinas.

¿Qué estamos viendo en los últimos tiempos? Usted resalta, y es cierto, que Miami tiene un *mix* de la zona que cubre el sur de Estados Unidos y la zona del Caribe y norte de Latinoamérica. Vuelvo a decir que es un problema de recursos. En determinadas ocasiones, muchas oficinas hacen análisis de sus mercados cercanos, que quizá no son solamente emergentes en el sentido exportador, sino mercados competitivos con el nuestro. Los datos que de ahí se obtienen son tremendamente interesantes para nuestros análisis.

Sí es cierto que en los países del Este, y más concretamente en la actual Rusia, está teniendo un crecimiento espectacular y estamos tanteando la posibilidad de que en el futuro se puesta abrir una nueva oficina en Moscú. También estamos analizando las posibilidades en varios países del Lejano Oriente. La zona americana no nos preocupa demasiado. En Estados Unidos, según los análisis que tenemos, el retorno por cada peseta invertida representa 221 pesetas, con un millón total de visitantes, poco más o menos.

Esta es la situación existente en cuanto a las tres preguntas. No quisiera extenderme mucho más.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Aguirre.

El señor **AGUIRRE RODRIGUEZ:** Coincidirá conmigo, señor Secretario General, en que si hubiera facilitado en su momento, cuando la pregunta se formuló por escrito, el estudio de la relación esfuerzo-retorno, habríamos evitado esta pregunta oral. Como todos podemos leer en el Boletín de las Cortes las respuestas a las preguntas por escrito, le recomendaría que obviara ese aspecto en las próximas preguntas.

Tomo buena nota de su opinión respecto al número de oficinas y a la oficina de Miami, respecto de la que veo que comparte usted la dificultad de estructura y de circunscripción.

Quedo a la espera, si tiene usted a bien facilitármelo, del documento completo sobre la relación esfuerzo/retorno que existe para cada una de las oficinas que tenemos abiertas en el exterior. Por lo demás, mi Grupo se da por satisfecho en este primer paquete de preguntas.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Señor Secretario General, tiene la palabra si es que cree conveniente algún comentario a este bloque; si no, pasaríamos al siguiente.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Góngora Benítez de Lugo): Simplemente para afirmarle que tiene a su disposición el documento y que se lo haremos llegar. Se elabora todos los años, evidentemente, y es una herramienta de trabajo como otra cualquiera.

— PUBLICACION DEL BALANCE DE SITUACION DE OFICINAS DE TURISMO EN EL EXTERIOR A 31 DE DICIEMBRE DE 1994. (Número de expediente 181/001713.)

— OFICINAS DE TURISMO EN EL EXTERIOR QUE TIENEN O HAN TENIDO PRESUPUESTOS ORDINARIOS Y EXTRAORDINARIOS. (Número de expediente 181/001714.)

— IDENTIFICACION DE LAS OFICINAS DE TURISMO EN EL EXTERIOR QUE HAYAN CONCULCADO LAS NORMAS DE LA ADMINISTRACION EN CUANTO A LA RENDICION DE CUENTAS. (Número de expediente 181/001715.)

— OFICINAS DE TURISMO EXTERIOR QUE SE ENCUENTREN PENDIENTES DE RENDIR CUENTAS O NO HAYAN FACILITADO LA DOCUMENTACION JUSTIFICATIVA DE SU ACTIVIDAD CONTABLE, FINANCIERA, ECONOMICA O PATRIMONIAL. (Número de expediente 181/001716.)

— OFICINAS DE TURISMO EN EL EXTERIOR CUYO PRESUPUESTO DE GASTOS HAYA SOBREPASADO SUS CONSIGNACIONES PRESUPUESTARIAS. (Número de expediente 181/001717.)

El señor **VICEPRESIDENTE:** El señor Aguirre tiene la palabra para formular las preguntas números 4, 5, 6, 7 y 8.

El señor **AGUIRRE RODRIGUEZ:** La literalidad de las preguntas anunciadas por la Presidencia dice: ¿Se está en disposición de publicar el balance de situación de todas las oficinas de turismo en el exterior a 31 de diciembre de 1994? ¿Qué número de OET han tenido presupuesto ordinario y extraordinario? ¿Se han identificado las OET que hayan conculcado las normas de la Administración en cuanto a la rendición de cuentas? ¿Existe alguna OET que se encuentre pendiente de rendir cuentas o no haya facilitado la documentación justificativa de la actividad contable, financiera y económica? ¿Se han encontrado OET cuyo presupuesto de gastos haya sido infringido, sobrepasando las consignaciones presupuestarias?

Señor Secretario General, estas preguntas, como verá, tienen como común denominador el presupuesto y su gestión. Usted y yo no somos ajenos a que es del conocimiento público que, en efecto, en algunas oficinas se ha vulnerado la legislación a la que están comprometidas en su condición de Administración. Algunas oficinas han dejado de entregar sus cuentas sobre largos períodos. Me contestaba el Ministro hace escasamente dos Plenos que el estado de las cuentas de la oficina de Lisboa es espectacular, espectacular en el sentido de que no hay cuentas. Por tanto, este grupo de preguntas querrían incidir más en el hecho ya conocido de que un grupo reducido de oficinas han estado en materia de contabilidad, de balance y de gestión en el campo de las irregularidades, en unos casos de forma reiterada y en otros de forma aislada.

Le preocupan más a este Grupo las medidas que ustedes han adoptado para corregir esas irregularidades de todo tipo que se sabe se han producido en un reducido número de oficinas, porque quiero hacer hincapié en que, por el conocimiento que tiene este Grupo, no es una práctica extendida entre las oficinas de turismo, sino que hay un pequeño grupo de oficinas en el que se han practicado con reiteración las irregularidades contables en los aspectos en los que he mencionado. Unas no han rendido sus cuentas, en otras es imposible cerrar los balances, otras han estado trabajando de manera reiterada con presupuestos extraordinarios, otras han tomado la decisión de no facilitar la documentación justificativa de su actividad contable, financiera y económica, y está clarísimo que ha habido varias que han infringido las reglas, sobrepasando las consignaciones presupuestarias.

Sin embargo, siendo ésta una realidad —confío en que usted no me contradiga para no tener que demostrar que esto es cierto— y partiendo simplemente del reconocimiento por parte del Secretario General de que un reducido número de oficinas han realizado estas prácticas, lo que mi Grupo desea conocer es qué medidas han tomado ustedes para que estas prácticas no se repitan, qué tipo de acciones se han realizado o se van a realizar respecto a los funcionarios responsables de estas oficinas, y hay una cuestión muy importante, y es que si es cierto que estas pocas oficinas han realizado estas prácticas, alguien tenía que conocer esto, señor Secretario General. No parece normal, como es público ya y notorio, que la oficina de Lisboa haya pasado años y años sin rendir cuentas. Alguien tenía que conocer esto en Madrid y no sólo existe una responsabilidad clara del director de aquella oficina —que existe—; también existirá una responsabilidad de las personas que tutelaban en el Ministerio las oficinas de turismo en ese período. ¿Qué responsabilidades cree usted que tienen las personas que tenían bajo su cargo la dirección, coordinación e impulso de los trabajos de las oficinas de turismo en los períodos conocidos en los que se han producido este tipo de irregularidades?

El señor **VICEPRESIDENTE:** Señor Secretario General, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Góngora Benítez de Lugo): Voy a contestar pregunta por pregunta. No voy a recurrir, como anteriormente, a leer lo que exactamente se había dado por escrito. Matizaré pregunta por pregunta y luego responderé a este cúmulo de inquietudes que me ha comentado.

En cuanto a la pregunta número 4 —y voy por el orden que se ha establecido—, sobre la publicación del balance de situación de las oficinas de turismo en el exterior, le tengo que aclarar que las OET no son ni entes ni entidades independientes; son simplemente servicios de Turespaña y entonces no puede haber un balance de situación sobre algo que no tiene sustentación jurídica ni similar, sino que simplemente está globalizado, como he comentado antes, sobre los conceptos presupuestarios del grupo 1, grupo 2, grupo 6, y no hay tal balance de situación. Lo que sí hay son inventarios, como en cualquier otro servicio del conjunto de Turespaña.

En cuanto a la pregunta número 5, sobre oficinas de turismo en el exterior que tienen o han tenido presupuestos ordinarios y extraordinarios, le diría que para el ritmo de trabajo de las oficinas de turismo en el exterior todas tienen un presupuesto ordinario, ninguna tiene un presupuesto extraordinario. Lo que sí ocurre —y creo que usted conoce el sector— es que dado el dinamismo del sector y los cambios de hábitos que pueden tener los diferentes mercados, en determinadas ocasiones —yo diría que es bastante común— hay pequeñas modificaciones en los diferentes capítulos de las asignaciones presupuestarias para actuar sobre la tendencia del año sobre cómo vemos que van los diferentes mercados. La contestación muy clara es decir: todas tienen presupuesto ordinario, no existen presupuestos extraordinarios; lo que sí existe en Turespaña es una reasignación de partidas, con carácter interno, dependiendo de cómo van los diferentes mercados y cómo es la respuesta de los diferentes mercados y también del éxito o no éxito de las diferentes ofertas turísticas que nuestros empresarios ponen en el mercado, sobre todo, en el mercado europeo.

Con respecto a la pregunta número 6, identificación de las oficinas de turismo en el exterior que hayan conculcado las normas de la Administración en cuanto a la rendición de cuentas, usted lo ha dicho, nosotros asumimos que sí se ha identificado un reducido número de oficinas, en el período histórico de 1991 a 1994 Lisboa no ha cumplido fielmente este concepto; Sao Paulo no lo ha hecho en el período 1992-1995 ni Toronto más en la época 1990-1992. Lo que sí puedo decir es que a la fecha de hoy todas las oficinas están al día en cuanto a la rendición de cuentas.

Respecto de la pregunta número 7, oficinas de turismo exterior que se encuentren pendientes de rendir cuentas o no hayan facilitado la documentación justificativa de su actividad contable, financiera, económica o patrimonial, volvemos a la misma situación. Es un poco causa-efecto. En este caso malamente podían estar justificadas esas cuentas si lo que realmente faltaba en muchas ocasiones era el dato o la rendición específica de la cuenta. Las oficinas vuelven a ser las tres mencionadas en época histórica, la de Lisboa, Sao Paulo y Toronto.

Por lo que se refiere a la pregunta número 8, oficinas de turismo en el exterior cuyo presupuesto de gasto haya sobrepasado sus consignaciones presupuestarias, siento ser reiterativo, pero se da aquello de que cuando alguien lleva a cabo una actuación torpemente, lo hace todo torpemente. Las oficinas que se han sobrepasado en su correspondiente asignación presupuestaria —cuando digo que se han sobrepasado es porque no tenían el permiso ni la adjudicación por parte de Turespaña, como antes he dicho, de pequeñas modificaciones que hacemos, sino que unilateralmente se han excedido en el gasto que tenían asignado vía presupuesto de oficina— son las mismas. Le cuantifico: Toronto en el período 1990-1992 —está pendiente todavía de que la intervención siga su actuación—, del orden de 15.000 dólares canadienses; Sao Paulo, en el período 1992-1994, del orden de 80.000 dólares; y la oficina de Lisboa, del año 1991-1994, hay pendiente del orden de 18 millones de escudos aproximadamente.

Con respecto a esta asunción de puntos débiles en una parte muy pequeña de oficinas, S. S. pregunta, primero, qué medidas se han tomado, qué está sucediendo con los responsables y la responsabilidad histórica.

Si me permite, voy a empezar la película en términos cronológicos, que yo creo que es la mejor manera de entendernos todos con absoluta transparencia. El 22 de julio de 1994 se aborda una reestructuración muy en profundidad de lo que era la Secretaría General de Turismo y Turespaña, con un objetivo claro, que era el adecuar la estructura a lo que podía demandar el mercado en términos de sector turístico. Pero había también un segundo objetivo claro, que era racionalizar el área de competencias en la totalidad de Turespaña y un área fundamental era el de la gestión administrativa, porque estaba detectado que con la organización que existía anteriormente era difícil —lo digo por la dispersión de responsabilidades— establecer los controles correspondientes y dotar a la organización de las herramientas de gestión adecuadas para optimizar los recursos que tenía la Secretaría. Evidentemente se produce un punto de inflexión en cuanto a la capacidad de actuación y de conocimiento para dotar de herramientas de gestión a Turespaña para conocer en tiempo y en profundidad cuál es la situación de todas y cada una de las oficinas. Hay un elemento organizativo y competencial que desde el día 22 de julio de 1994 se aborda y se mejora.

Hay toda una serie de procesos que se analizan y se detectan. Intervienen los servicios centrales de Turespaña analizando e investigando sobre estas oficinas; actúa también la Intervención Delegada y la inspección de servicios del Ministerio para, lo antes posible, aclarar una situación de deficiencias que aparentemente se habían medioenquistado en algunas oficinas. Por otro lado, con esa nueva organización y con la implantación de esos nuevos procedimientos y normativa, asegurarnos de que no volvieran a suceder esas actuaciones.

Usted sabe muy bien, porque creo que se lo comentó el Ministro en la última comparecencia, que, en cuanto a la actuación de los responsables, está en marcha y en período de alegaciones del interesado el expediente disciplinario que se abrió al antiguo director de la oficina de Lisboa y, tal como le anunciaba el Ministro en su comparecencia de hace unos días, en el día de ayer, como Presidente de Turespaña, firmé la propuesta de abrir un expediente disciplinario al actual responsable de la oficina de Sao Paulo. Eso es lo que le puedo decir en cuanto a acciones con los responsables que, de alguna manera, no han cumplido rigurosamente con la rendición de cuentas.

No le puedo decir mucho más. Este es el enmarque de las contestaciones que usted me ha pedido.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): El señor Aguirre tiene la palabra.

El señor **AGUIRRE RODRIGUEZ:** Le falta una precisión, que es la que le solicitaría.

Yo agradezco que la Secretaría General reconozca que se ha producido ese cúmulo de irregularidades que mis interrogantes insinuaban. Agradezco que, además, se esté actuando con diligencia para la búsqueda de las correcciones pertinentes y tomo nota de la apertura de expediente a funcionarios. Pero yo le preguntaba una última cuestión. En esos expedientes se identificarán las responsabilidades, el alcance de las mismas y tendrán una conclusión, pero son expedientes a funcionarios. Estas oficinas, y algunas otras que luego podremos ver, han mantenido de forma reiterada una actitud de irregularidad que me lleva a pensar, por el período al que usted ha hecho mención, en dos cuestiones: una, ¿los responsables políticos de aquel período histórico no se daban cuenta de lo que estaba pasando o su pasividad encerraba algún grado de connivencia? Me parece bien que ustedes hayan llegado, hayan identificado estas irregularidades, se hayan puesto manos a la obra y hayan abierto los expedientes a funcionarios. Pero ¿qué ocurre con las personas de las que dependía en aquel momento el área de Turespaña y fundamentalmente las oficinas? ¡Porque habría un político del que dependieran! ¿No conocía estas irregularidades? ¿Su silencio obedecía a una connivencia, a un despiste? Alguien en la esfera política tendría que estar también, como mínimo, lla-

mado a justificar cómo ocurrió esto de forma reiterada sobre un número de oficinas, aunque fuera reducido, durante tantos años.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Tiene la palabra el señor Secretario General.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Góngora Benítez de Lugo): Ya se lo he enmarcado en la respuesta anterior, pero se lo voy a matizar.

Usted pregunta si no nos dábamos cuenta o si había pasividad. Se lo he tratado de explicar cuando le he comentado la tremenda reestructuración que se hace el 22 de julio de 1994. Hay dos elementos básicos. Se crean dos unidades que no existían. Una es la Subdirección General de las Oficinas y otra la Subdirección General de Administración, en términos de control horizontal de toda la Secretaría. Y se crean precisamente porque se toma conciencia de que la estructura organizativa histórica que tenía la Secretaría y Turespaña no era la adecuada para tener un conocimiento y un seguimiento de todos los aspectos que podían significar en algún momento algún tipo de irregularidad o de error en la oficina.

¿Por qué no considero la responsabilidad histórica de mis antecesores como un elemento de juicio importante? Por un motivo fundamental. Porque el procedimiento escrito existía. El procedimiento de cómo tenían que actuar las oficinas existía. Los directores de las oficinas conocían cómo tenían que reportar. El problema existía en que la organización, los sistemas de control y las herramientas de gestión internas no eran lo suficientemente ágiles como para detectar en tiempo y en volumen las pequeñas o grandes irregularidades que sucedían. Es cuando establecemos esas herramientas de seguimiento y control riguroso cuando evidentemente podemos actuar, porque conocemos los datos y conocemos la envergadura del problema. Conocidos los datos, conocidas las personas y la envergadura del problema actuamos, porque hemos dispuesto de una organización capaz de llevarlo a cabo. Es mucho más la organización que las personas. El punto débil estaba en el sistema organizativo y no tanto en la persona que lo dirigía.

Y no tengo mucho más que aclararle.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Señorías, en la Mesa acabamos de recibir la comunicación de que, por acuerdo de portavoces, las actividades de la Cámara van a ser suspendidas durante cinco minutos, a las once en punto, a efectos de poder manifestar la repulsa de todos los miembros de la Cámara, así como de todos los servicios y funcionarios, contra el atentado terrorista que tuvo lugar ayer tarde en Madrid.

En consecuencia, señorías, suspendemos la sesión para reanudarla exactamente a las once y diez minutos.

Se reanuda la sesión.

El señor **VICEPRESIDENTE.** Señorías, reanudamos la sesión.

— DURACION DEL MANDATO DE LOS DIRECTORES DE LAS OFICINAS DE TURISMO EN EL EXTERIOR. (Número de expediente 181/001718.)

— SITUACION LABORAL DEL PERSONAL ADSCRITO A LAS OFICINAS DE TURISMO EN EL EXTERIOR. (Número de expediente 181/001719.)

— EXPEDIENTES DISCIPLINARIOS ABIERTOS EN OFICINAS DE TURISMO EN EL EXTERIOR. (Número de expediente 181/001720.)

El señor **VICEPRESIDENTE:** Para formular el conjunto de preguntas números 9, 10 y 11, tiene la palabra el señor Aguirre.

El señor **AGUIRRE RODRIGUEZ:** Señor Presidente, sin duda, habría que comenzar este tercer turno de preguntas por la última afirmación del Secretario General, la cual convendría resaltar del acta de esta sesión y ponerla en el tablón de anuncios de la Secretaría General de Turismo; una afirmación en la que se considera responsabilidad de los funcionarios y en la que no hay responsabilidad de la dirección política porque no tenía herramientas. Si esto lo ponemos en el tablón de anuncios de la Secretaría General y se lo dejamos leer a todos los funcionarios de la misma, van a tener una perfecta idea de cuál es el sentido con el que se ha enfocado este período que estamos analizando. Yo no voy a hacerlo, no lo voy a mandar para que lo pongan en el tablón de anuncios, pero le ruego al señor Secretario General que tenga el coraje político de hacerlo personalmente.

Digo que viene bien esta afirmación del Secretario General en el capítulo en el que estas tres preguntas del tercer turno son relativas fundamentalmente al personal. Dicen las tres preguntas: ¿Se ha sobrepasado la duración de algún mandato de los directores de la OET? ¿Está todo el personal adscrito a las OET con su situación laboral debidamente autorizada? ¿Existe en las OET algún expediente disciplinario abierto?

Muchas gracias por atender estas preguntas, pero la explicación, en sí misma, la ha dado usted ya, prácticamente, en la intervención anterior.

Mandatos hay varios, no sólo uno, lo sabe usted. Confío en que aquí podamos saber qué mandatos han sido sobrepasados. Y me gustaría saber qué opinión le merece al señor Secretario General la creación de la oficina, el inicio y la duración del mandato de la oficina de Miami, porque, si las cosas que se han publicado respecto a cómo se creó esa oficina, el tiempo que permaneció inhábil, cómo recuperó la operatividad y con qué coincidió la recuperación de la operatividad, y a ello le sumamos el exceso del mandato registrado en esa oficina, cuando menos necesita una explicación pública y comprometida, a esta Cámara, desde el punto de vista político, de lo sucedido en ella desde su creación, cómo se creó, por qué se produjo esa fase no operativa, con qué fecha coincidió la toma de operatividad y por qué se ha producido la prolongación del mandato.

Quedo a expensas de las explicaciones que nos dé sobre los expedientes que estén abiertos. Al final, tenemos la

misma cuestión: ustedes se limitan a abrir expedientes a los responsables funcionarios, pero no atribuyen responsabilidad alguna a los directivos políticos de estas etapas. Que saque uno la conclusión de que los funcionarios son los culpables y los dirigentes políticos no tienen nada que ver, déjeme decirle, señor Secretario General, que si ésa es la tesis, publíquela en el tablón de anuncios.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Secretario General de Turismo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Góngora Benítez de Lugo): Señor Presidente, señorías, en cuanto a la duración del mandato de los directores y si se ha sobrepasado en alguna ocasión, le aclaro que se publica el período de mandato en el «Boletín Oficial» con la convocatoria para cubrir las plazas de los directores de oficina, que tienen un mínimo de dos y un máximo de cinco años.

Puntualmente en los últimos años se ha producido en dos casos, porque parecía razonable, la ampliación de la estancia de la persona responsable, ya que coincidía con el cambio de oficina. Le estoy hablando del último caso de Nueva York, que después de los cinco años, que es cuando vencía el contrato, ha estado dos meses más debido al cambio de ubicación de la oficina; y del caso de La Haya en el que se amplió también el contrato de la directora cinco meses más para poder hacer el traslado de oficina adecuadamente.

En el caso de Miami, que usted ha mencionado, el tiempo de ampliación de nueve meses de estancia del director. Se hizo conscientemente dado que estaba en curso desde la Secretaría General, la inspección inicial que hizo la Intervención delegada a las cuentas de Miami. Al estar abierto todo un período de alegaciones por parte del director, nos pareció oportuna la continuidad del mismo durante unos meses para que pudiera terminar todo el proceso de alegaciones «in situ» y evitar cualquier tipo de distorsión por su no presencia en la oficina, para que asumiera la responsabilidad de ambas partes en su totalidad.

En cuanto a la situación laboral del personal adscrito a las oficinas de turismo, le puedo decir que estas oficinas están dotadas de dos tipos de recursos humanos: uno, funcionarios, con un total de 43; y otro, personal laboral contratado, con un total de 145 personas. De ese personal laboral hay dos formas de contratación: la anterior a los años 1990-1991, que corresponde a las personas que tenían un contrato mediante la legislación española, con un total de 95 personas, y las que asumen el contrato laboral de acuerdo con las condiciones laborales del país donde se encuentran, que son 50, lo que hace un total de 145 personas.

Resumiendo, hay personal funcionario y laboral. El laboral tiene dos aspectos de contratación: uno, con la legislación española, y otro, con la legislación local. La tendencia de futuro es que a todo funcionario que esté en una oficina en el exterior se le contrate con la legislación local del país donde se encuentre.

En cuanto a los expedientes disciplinarios abiertos, ya lo he comentado antes, pero, si quiere, se lo repito en la medida en que está la pregunta en vigor.

El expediente abierto al anterior director de Lisboa está en período de alegaciones del interesado. Concretamente en el día de ayer firmé la propuesta de abrir expediente al actual director de la Oficina de Sao Paulo.

Por lo que se refiere al comentario del tablón de anuncios, le voy a dar una contestación honesta: No hace falta ya que todo el personal de Turespaña y de la Secretaría General de Turismo asumieron y han vivido con un grado de implicación y de ilusión la nueva etapa producida desde el 22 de julio, en la medida en que, como usted muy bien sabe, en la Secretaría —y esto se lo hemos comentado en alguna otra ocasión— ha existido todo un proceso desde que las competencias se transfirieron a las comunidades autónomas. Quizá hubo falta de identidad por parte de la Secretaría General de cuáles eran sus objetivos prioritarios de actuación con la reestructuración hecha a partir del día 22 de julio. Con la aportación que se ha hecho de nuevos recursos humanos y herramientas de gestión, el personal de la Secretaría y de Turespaña asume que está viviendo una organización diferente a la que había históricamente y que, tanto los procedimientos, las normas, como las herramientas que se están aplicando, no son absolutamente diferentes, pero sí posibilitan la actuación con un determinado rigor profesional en el seguimiento y control. Por tanto, no tiene sentido que se ponga en el tablón de anuncios, porque resultaría obvio, dadas las reuniones de coordinación que existen en la Secretaría para el seguimiento de la gestión que se está haciendo, tanto en términos sectoriales, como en términos operativos internos del control de la contabilidad.

Para no ser reiterativo no me voy a extender más.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Aguirre.

El señor **AGUIRRE RODRIGUEZ:** Observo, señor Secretario General, que de la Oficina de Miami no le gusta hablar demasiado. Ya es la segunda vez que pongo el tema sobre la mesa y tengo que llamarle la atención para que vuelva a contestar lo que considero un proceso que merece la explicación a esta Cámara por parte del Secretario General en relación con la forma en la que se puso en marcha la oficina, el período que estuvo inactiva y la fecha en la que tomó operatividad nuevamente.

En definitiva, al final, cuando hablamos del número de expedientes abiertos a mí me gustaría conocer el nombre de la persona que, a su juicio, era el responsable político directo del período en el que se está insistiendo en esta comparecencia y se están poniendo de manifiesto las irregularidades halladas en un reducido número de las oficinas.

Me gustaría saber, a su juicio, quién era la persona directamente responsable en la esfera política dentro de la Secretaría General.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Góngora Benítez de Lugo): Con respecto a la Oficina de

Miami le he hecho el comentario de la ampliación del período de estancia del director y los motivos que lo causaron. Me parece que no es algo excesivamente anormal en la historia de las oficinas. Lo que sí le puedo proporcionar son las fechas exactas en las cuales se abre la oficina y toma posesión el director, que me imagino que es allá por los años noventa. En esta práctica no me extraña que se produzca un determinado «gap» de tiempo que va desde que la oficina puede estar mínimamente operativa y desembarca el correspondiente director. Muchas veces, en los cambios de directores de oficina, entre el cese de un director y la toma de posesión del siguiente, pasando por las oficinas centrales, se producen esos «gap» de tiempo. Esto no me produce ninguna sensación extraña o peculiarmente anormal, por eso, quizá, es por lo que no le he contestado.

Por lo que se refiere al nombre, después de lo que le he comentado, me parece algo de ciencia-ficción. Ahí tiene usted el organigrama que existía con toda la mezcla de competencias que había. He puesto el énfasis en la estructura organizativa, en la capacidad de respuesta de seguimiento de los aspectos contables y de administración, así como que existía una normativa para que los directores de oficina reportaran; lo que prácticamente estaba constatado es que, por la situación que existía en cuanto a criterio organizativo y definición de competencias en esa organización, era difícil hacer un seguimiento riguroso. De ahí el cambio que se produce en julio con la definición de nuevas competencias y nuevas unidades para poder hacer ese seguimiento.

— **INSPECCIONES REALIZADAS A LAS OFICINAS DE TURISMO EN EL EXTERIOR EN LOS AÑOS 1993 A 1995, ASI COMO CONCLUSIONES MAS RELEVANTES DE LAS MISMAS. (Número de expediente 181/001723.)**

— **INSPECCIONES LLEVADAS A CABO EN LAS OFICINAS DE TURISMO EN EL EXTERIOR QUE HAN CONTADO CON LOS MEDIOS Y TIEMPO SUFICIENTE PARA EJERCER SU FUNCION. (Número de expediente 181/001724.)**

— **NECESIDAD DE AUDITAR ALGUNA OFICINA DE TURISMO EN EL EXTERIOR POR LA INTERVENCION GENERAL DEL ESTADO. (Número de expediente 181/001725.)**

— **EXISTENCIA DE INDICIOS DE PRACTICAS IMPROCEDENTES O DE IRREGULARIDADES CONTABLES EN LAS OFICINAS DE TURISMO EN EL EXTERIOR. (Número de expediente 181/001726.)**

El señor **VICEPRESIDENTE:** Pasamos al grupo de preguntas números 14, 15, 16 y 17.

Para plantearlas tiene la palabra el señor Aguirre.

El señor **AGUIRRE RODRIGUEZ:** Retomando la palabra donde ha terminado el señor Secretario General, y en el bien entendido de que este grupo de preguntas se refieren a las inspecciones llevadas a cabo en las oficinas de turismo en el exterior, le voy a leer un párrafo de una parte de una inspección: La Oficina de Turismo de Miami se creó por orden ministerial del 4 de marzo de 1988. La Oficina cuya apertura data del primer trimestre de 1988 siendo en aquel momento Director General de Promoción el señor Rodríguez Arambarri, comenzó sus actividades en junio del siguiente año. A estos efectos se desplazaba en comisión de servicios desde Nueva York la señora Estévez, hasta que en enero de 1990, dos años después de ser creada, fue cubierto el puesto por el Jefe de Oficina, por el propio señor Arambarri, una vez había cesado en su cargo de Director General de Promoción.

Como veo que este aspecto no le interesaba ponerlo de relieve, yo lo hago para que quede reflejado en el acta de esta Comisión, dado que usted, ni quiere valorar esa coincidencia, ni quiere darnos el nombre de la persona que usted considera que es directamente responsable del período de irregularidades que estamos contemplando.

En este cuarto turno de preguntas corresponde realizar las siguientes. ¿Cuántas inspecciones se han realizado a las OET en los años 1993 a 1995 y cuáles han sido las conclusiones más relevantes de las mismas? Confío en que podamos tener una contestación algo más comprometida que la que recibí por escrito, motivo por el que le he formulado la pregunta oral. Como usted muy bien sabe, cuanto esta pregunta fue formulada por escrito ustedes se limitaron a contestar en dónde se habían realizado esas inspecciones, pero no me contestaron cuáles habían sido las conclusiones más relevantes de las mismas.

La pregunta número 15 es si las inspecciones llevadas a cabo han contado con los medios y tiempo suficiente para ejercer con rigurosidad su función. La pregunta número 16 es si han detectado la necesidad de auditar alguna OET por la Intervención General del Estado. Y la pregunta número 17 es si existen indicios de prácticas contables improcedentes o irregulares en las OET a la vista de las inspecciones.

Yo creo que de la mera lectura de lo que se conoce en materia de inspecciones como mínimo merecería, señor Secretario General, que hiciera usted una referencia especial a los casos de Lisboa y de Miami y, lógicamente, a lo que nos acaba de indicar sobre Sao Paulo y Toronto. Me sorprende, en materia de inspecciones, que se estén abriendo expedientes en los casos de Lisboa, Sao Paulo y Toronto, y no se haya iniciado —porque veo que no hay un anuncio en ese sentido— ningún tipo de acción en relación con la inspección realizada en Miami. La inspección realizada en Miami no tiene su gravedad en el hecho —como decía el otro día el señor Ministro— del nivel de vida que se llevaba en esa oficina. Puede ser discutible, como decía el señor Ministro, cuál es el nivel de vida requerido para un representante español en Miami: si tiene que tener una casa con embarcadero propio o no, si tiene que tener un automóvil altamente representativo o no. No vamos a entrar en eso. Vamos a entrar en la parte de fondo de esa inspección, señor Secretario General. La parte de fondo de esa inspección es que usted aclare en este momento cuál es el

resultado de sus investigaciones en relación con las cuentas de esta oficina, en relación con los contratos de servicios externos que ha realizado esta oficina. Sobre este tema podría decirnos algo. ¿Quiénes son las personas que fundaron esas sociedades que después contrataron con la oficina de Miami? ¿Cuál era su relación anterior con la oficina de Miami.

En definitiva, me sorprende que en unos casos se haya estado diligente a la hora de abrir un expediente y en el caso de Miami no veo esa misma diligencia. Por tanto, me cabe una duda. Ustedes han debido tener una segunda declaración por parte del responsable de la oficina y han debido presentar todos los justificantes que aclaran la cascada de irregularidades que la primera inspección contiene. Porque si no ha sido así, no entiendo cómo, con todo lo que se sabe que contiene esa inspección, todavía estamos ante esta oficina sin actuar con la misma diligencia que en otras oficinas. Por tanto, estoy empezando a considerar que usted tiene datos suficientes que ponen de manifiesto que las irregularidades denunciadas en la inspección de la oficina de Miami están subsanadas y que no eran tales irregularidades, porque, de lo contrario, hacía mucho tiempo que yo no conocía una cascada de irregularidades tan reiteradas, tan continuadas en el tiempo en una oficina de turismo en el exterior. Estas son las razones por las que me gustaría, señor Secretario General, que entrara en el fondo de por qué en unos casos tanta diligencia y por qué en otro caso —que a mí me parece clamoroso— no se ha actuado igual, a no ser que me demuestre que todo lo que se ha dicho sobre la inspección de la oficina de Miami era rigurosamente falso.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Góngora Benítez de Lugo): Empezaré contestando a la pregunta número 14, sobre las inspecciones realizadas en las oficinas de turismo en el exterior entre los años 1993 y 1995, así como las conclusiones más relevantes de las mismas. Las inspecciones realizadas desde los servicios de Turespaña en ese período de tiempo fueron las oficinas de Copenhague, Ginebra, Milán, Lisboa, Zurich, Tokio y Miami. A excepción de lo detectado en Lisboa y Miami, las demás oficinas no tenían motivo para mayor inspección. Cuando se detecta la situación tanto de Lisboa como de Miami se pide la intervención de la Inspección de Servicios del departamento. Bien es verdad que en este período de tiempo y con el *timing* normal de revisión de la Intervención delegada del Ministerio se inspeccionan Roma, Los Angeles, Bruselas, México, Chicago y también Miami. Cuando se detectan aspectos no ortodoxos en la actuación, tanto en Lisboa como en Miami, la Inspección de Servicios realiza una mayor investigación en las oficinas. Como sabe S. S., en Lisboa había todo tipo de deficiencias, desde ausencia de *reporting* de cuentas hasta la justificación de esas cuentas que también eran de dudosa fuente, motivo por el que se ha seguido la investigación en Lisboa hasta llegar a ver el expediente del anterior director para conocer en profundidad la situación y cuál es el nivel de la falta cometida.

Respecto a la oficina de Miami el tema es diferente. Como S. S. bien dice, hay un informe duro en su comienzo donde se contemplan unos aspectos cualitativos y otros de carácter subjetivo –que usted ha mencionado— sobre si ése era el nivel o no, pero lo que sí es cierto es que el *reporting* de cuentas era adecuado y se trataba de saber si la justificación de las mismas era también adecuada. Se ha seguido en ese proceso y lo único que le puedo decir es que ahora lo tiene la Intervención General del Estado, que jerárquicamente no depende de mí, y a la vista del último informe que realice la Intervención General del Estado actuaremos de una forma y otra. Sí puedo decir a S. S. que desde la Inspección General de Servicios y desde la Inspección de Turespaña, las alegaciones realizadas por el director son coherentes y ortodoxas dentro de la práctica habitual contable.

Respecto a la pregunta número 15, si las inspecciones llevadas a cabo en las oficinas de turismo en el exterior han contado con los medios y tiempo suficiente para ejercer su función, entendemos que sí. Siempre es mejorable todo, pero los medios con los que se han realizado estas inspecciones han sido suficientes para abordar la inspección. En este sentido no tengo mucho más que decirle. Tanto la Inspección de Servicios como la Inspección de Turespaña realiza por personas que dependen del departamento consideran que ha sido suficiente. Como todo en la vida es mejorable, siempre es deseable disponer de más recursos y mayor potencial informático para controlar todos los temas, pero en este caso ha sido suficiente, sin lugar a dudas.

Respecto a la pregunta número 16, sobre la necesidad de auditar alguna oficina de turismo en el exterior por la Intervención General del Estado, he de decirle que la práctica habitual es que se sepa con anterioridad; hace ya un mes están definidas las auditorías que se van a realizar en el año 1996, pero no por necesidad de auditar, sino simplemente como actuación periódica de revisión de las oficinas en el exterior. Le repito que son 27 oficinas y que quizá lo ideal sería que la Inspección de Servicios o la Intervención General o la Inspección de Turespaña todos los años revisara las 27 oficinas, pero yo creo que eso no ocurre en ninguna institución privada ni pública. Siempre hay un proceso periódico en el cual se da una vuelta a todas las oficinas en inspección. Lo que sí le digo es que las que se han señalado para el año 1996, tanto de la Inspección de Servicios como de la Intervención General, serán Viena, Munich y Buenos Aires por la primera y Nueva York, Frankfurt y Helsinki por la segunda. Pero, insisto, no como necesidad, sino como un *timing* de actuación para dar una barrida periódica a todas las oficinas.

Su pregunta número 17, la existencia de indicios de prácticas improcedentes o de irregularidades contables en las oficinas de turismo exterior, es dar vueltas sobre los mismos conceptos. Le vuelvo a decir que sí se han detectado, que no es una práctica habitual, que afortunadamente no es un tema general, que en el resto de las oficinas la ortodoxia y la legitimidad en todas sus actuaciones es absoluta, pero que en Lisboa, Toronto y Sao Paulo sí se ha en-

contrado que no son ortodoxas las situaciones contables y que son necesarias medidas correctoras que se han tomado en su totalidad. Afortunadamente estamos en situación de establecer el cumplimiento de la normativa vigente en cuanto al *reporting* de las situaciones contables de las oficinas.

Ha hecho incidencia en los contratos y una vez más sobre la oficina de Miami. Déjeme recordar cuál era el motivo del informe de dicha oficina. Había dos contratos, uno de promoción y otro de distribución, que lo habían sido a pequeñas empresas, como ha dicho usted muy bien, que ponían en tela de juicio la bondad o no de contratación con esas empresas. Una era Promorán y otra A. M. Mailing. Los dos contratos han sido cancelados y la nueva empresa que está haciendo tanto la promoción como el *mailing* es Top Promotion, vinculada a Miami. Pero en ninguno de los dos casos hay prueba fehaciente de irregularidad en cuanto a su actuación.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Aguirre.

El señor **AGUIRRE RODRIGUEZ:** Considero que el hecho de que ustedes hayan reclamado la Intervención General del Estado para seguir haciendo una auditoría de las cuentas de la oficina de Miami significa que, a pesar de las alegaciones que hayan recibido respecto a su primera inspección, han considerado oportuno que la Intervención General siga investigando el estado de las cuentas de esta oficina, sobre la que respecto de los contratos a los que usted acaba de hacer mención de promoción y de *mailing,* si usted no considera irregularidad el hecho de que personas que habían dependido anteriormente de la oficina la hayan abandonado, hayan fundado estas sociedades y los contratos que tengan sean exclusivamente de suministro con la oficina, probablemente no sea una irregularidad, pero déjeme decirle que cuando menos resulta chocante. A lo mejor sí hay una irregularidad, que es el hecho de cómo se otorga este contrato. Lo que pone de manifiesto que la práctica no es muy regular es que se hayan apresurado a cancelar los contratos con esas dos empresas. Este portavoz va a esperar la auditoría que haga la Intervención General del Estado. Y si es tan amable, le ruego que me facilite las alegaciones que se han formulado por parte del director de la oficina, ya que contribuirán a hacernos una composición de lugar, conociendo su opinión al respecto, de las acusaciones de las que está siendo objeto.

Por mi parte en este turno no tengo que hacer ninguna precisión más.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Secretario General de Turismo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Góngora Benítez de Lugo): Quiero hacer una pequeña matización, porque quizá no me he expresado correctamente. Los dos contratos se han cancelado porque no se han renovado. En el tiempo de renovación de dichos contratos no se ha llevado a cabo la misma. No se han cancelado radicalmente. Ha terminado su período de vigencia y no se han renovado.

En cuanto a facilitarle las alegaciones, permítame que haga una consulta a los servicios jurídicos de la Secretaría para saber si ello produce distorsión en el proceso normal de la actuación de investigación de situaciones internas.

— PUESTA A DISPOSICION DE LOS FUNCIONARIOS DE LAS OFICINAS DE TURISMO EN EL EXTERIOR DE LOS SISTEMAS INFORMATICOS UNIFICADOS Y NORMALIZADOS PARA DESEMPEÑAR SUS FUNCIONES. (Número de expediente 181/001721.)

— CONSIDERACION DE LA DEPRECIACION DE LA PESETA EN LA REVISION DE LOS MEDIOS ECONOMICOS DE LAS OFICINAS DE TURISMO EN EL EXTERIOR. (Número de expediente 181/001722.)

— SISTEMA INFORMATICO CONTABLE Y DE JUSTIFICACION DE GASTOS UNIFICADO Y NORMALIZADO EXISTENTE EN LAS OFICINAS DE TURISMO EN EL EXTERIOR. (Número de expediente 181/001727.)

— CONTRATOS DE SERVICIOS EXTERNOS EN CONDICIONES NO OPTIMAS O IRREGULARES EN LAS OFICINAS DE TURISMO EN EL EXTERIOR. (Número de expediente 181/001728.)

— VULNERACION DE LA LEY DE CONTRATOS DEL ESTADO EN ALGUNA OFICINA DE TURISMO DEL EXTERIOR. (Número de expediente 181/001729.)

El señor **VICEPRESIDENTE:** Pasamos al último bloque de preguntas, las números 12, 13, 18, 19 y 20. Para formularlas tiene la palabra el señor Aguirre.

El señor **AGUIRRE RODRIGUEZ:** He dejado para el final este grupo de preguntas que, aunque teniendo el denominador común de referirse a las oficinas de turismo en el exterior, no guardan una homogeneidad con un tema en concreto. Voy a pasar a formulárselas y solicito su contestación.

¿Los funcionarios de las OET disponen de sistemas informáticos normalizados y adecuados para desempeñar sus funciones en materia de gestión, contabilidad, datos sobre alojamientos, transportes, destinos turísticos, touroperadores y agencias de viajes?

¿La depreciación de la peseta ha sido tenida en cuenta a la revisión de los medios económicos que tiene anualmente la OET? Le ruego que no me conteste lo que me contestó por escrito, porque o se confundieron ustedes de respuesta o han pretendido llevar al huerto o tomarme el pelo de manera bastante notoria. Que me explique por escrito cómo se compone un presupuesto, déjeme decirle

que, además de estar hablando con el portavoz de turismo, está hablando con el portavoz de presupuestos. Nada tiene que ver que la depreciación de la peseta haya tenido sus efectos en lo de la revisión de los presupuestos con que me explique usted cuál es la estructura de un presupuesto. Creo que involuntariamente se les ha deslizado esa respuesta y no pretendían dar una larga cambiada con este mal estilo.

Pregunta número 18. ¿Ha existido un sistema informático contable de justificación de gastos unificado y normalizado para todas las OET?

Pregunta número 19. ¿Se han encontrado indicios de haberse producido contratos de servicios exteriores en condiciones no óptimas o irregulares? Sobre esta pregunta podríamos leer alguna parte de la inspección sobre las empresas Promorán y A. M. Mailing, que voy a obviar porque usted la conoce perfectamente, pero las acusaciones de la Inspección respecto a estas empresas y a las personas que formaron parte de ella y de donde vienen son públicas. Comprendo que no hayan renovado el contrato cuando tenían la posibilidad porque había que salir corriendo. Era muy prudente dejar de tener esas relaciones. Y eso que la Inspección tuvo tremendas dificultades para poder encontrar a las personas con las que había que hablar, ya que fueron avisadas convenientemente para que la Inspección no pudiera tomar contacto con ellas. Pero hay unos servicios externos contratados con antiguos empleados de la casa, que fundaron sociedades con un capital ridículo, por el solo hecho de hacer un suministro a la oficina. Agradezco que no hayan renovado ese contrato. Es una buena medida.

Por último, la Ley de Contratos del Estado afecta a toda la administración pública. Da la impresión de que muchos de estos contratos externos no han pasado los trámites oportunos, de acuerdo con el contenido de dicha ley. Por eso le pregunto si se ha detectado alguna vulneración o incumplimiento de la Ley de Contratos del Estado en las OET.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Secretario General de Turismo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Góngora Benítez de Lugo): Contestaré en el mismo orden que S. S. ha ido enunciando las preguntas y los matices de algunas de ellas.

La pregunta número 12 se refiere a la puesta a disposición de los funcionarios de las oficinas de turismo en el exterior de los sistemas informáticos unificados y normalizados para desempeñar sus funciones. Esto requiere un esfuerzo continuo, como en cualquier institución. ¿Que hay que decir que los sistemas informáticos que tenemos hoy son óptimos? Yo creo que nunca se llega al óptimo en los sistemas de información que implanta cualquier organismo. Siempre hay que tener la visión de tener permanentemente actualizados los sistemas de información. Y hablo de sistemas de información y no informáticos porque entiendo que van más allá. Un sistema de información es el que realmente analiza cuáles son las necesidades de todo el flujo de información que debe tener cualquier unidad operativa. Y las oficinas de turismo en el exterior no son una excepción. Sí se están haciendo esfuerzos. Los sistemas de información e informáticos sí están dotados para poder realizar su gestión, y prueba de ello es que si usted pulsa cuál es la opinión del sector turístico privado de nuestro país sobre las oficinas en el exterior verá que es buena. Yo, encantado, le podría pasar un cajón entero de felicitaciones de comunidades autónomas, ayuntamientos y empresarios que han acudido a nuestras oficinas en el exterior en demanda de ayuda y apoyo a la comercialización y a la promoción de sus productos. Han tenido una respuesta profesional que en algunos casos me asombra no se sorprenda de la magnífica respuesta que han tenido. O sea, que malamente podían dar ese magnífico servicio si no tuvieran una herramienta mínimamente actualizada, pero le reconozco que siempre es motivo de mejora.

En cuanto a su pregunta 13, relativa a la consideración de la depreciación de la peseta en la revisión de los medios económicos de las oficinas de turismo en el exterior, me sorprende el comentario que ha hecho sobre si le hemos querido llevar al huerto o si lo hemos hecho con mal estilo. La contestación que le hicimos por escrito ha sido de una corrección absoluta. Precisamente le matizábamos que la oficina era un *mix* presupuestario; que en los capítulos I, II y III no podíamos actuar, y a continuación le explicábamos por qué; y que en el capítulo VI sí. En el capítulo VI, de inversiones, claro que contemplamos cuál es la paridad de la peseta, y así se lo decíamos por escrito. No sé si hace falta que se lo lea, pero decía: Respecto al capítulo VI, de inversiones, se distribuye según la situación de los diferentes mercados y los objetivos que respecto a los mismos tienen las oficinas, siendo una de las variables que se contemplan la paridad de nuestra moneda. Así le contestamos. Quizá por una lectura en diagonal o no sé cómo ha interpretado que había un mal estilo o unas ganas de no contestar con todo el rigor que estaba en nuestra mano. Le hemos podido aclarar, primero, que hay una serie de partidas presupuestarias en las que no podemos actuar y que en otras sí. Le he explicado antes, en otra pregunta que me hizo S. S. respecto a esas modificaciones presupuestarias, que el elemento de la paridad de la peseta, a la hora de la promoción y de las actuaciones de apoyo a la comercialización a nuestros empresarios, claro que sí influye. No es lo mismo la actuación que llevamos a cabo en el mercado alemán, por ejemplo, con una moneda tremendamente fuerte, que en el mercado inglés, que incluso el año pasado estuvo 3 y 5 puntos por debajo de la actuación de la peseta con respecto al año anterior. Claro que influye a la hora de dotar a las oficinas, sobre todo en el capítulo VI, de inversiones, tal y como decíamos por escrito. En el otro, en términos coloquiales como el que usted ha empleado antes, son lentejas: en el capítulo I, relativo a los salarios, poco podemos hacer.

En cuanto a la pregunta 18, sistema informático contable y de justificación de gastos, aquí vamos un poco al otro lado de los sistemas de información. En toda actividad comercial siempre hay dos grandes sistemas de información: un sistema de información de tipo profesional que necesita el sector para poder dar respuesta a las necesidades y el sistema de gestión interno informático, que lo que hace es el

control de la contabilidad. Sobre esto adelanto algo más: sí tenemos sistemas de información e informáticos y, además, en proceso de actualización permanente. Le aclaro que estamos haciendo un diseño global de un plan de sistemas que nos permita ver todo el bosque de la Secretaría y nuestras necesidades. Este plan de sistemas aborda los dos temas, tanto el plan de sistemas bajo un punto de vista de tratamiento de la información sectorial como el tratamiento de la información bajo el punto de vista contable. Eso no quita para reconocer que hoy día existen sistemas informáticos que permiten que los directores de oficina y los servicios centrales puedan hacer un seguimiento adecuado, tanto en términos sectoriales como en términos de contabilidad.

Pasando a su pregunta 19, contratos de servicios externos en condiciones no óptimas o irregulares en las oficinas de turismo en el exterior, volvemos otra vez a la famosa oficina de Lisboa, que evidentemente tenía un poco de todo y, por qué no decirlo, rayaba en el límite de la ortodoxia de esa contratación a que usted ha aludido y que es cierto. Por eso la Inspección de Servicios denuncia y dice: esto si no en términos jurídicos ortodoxos es motivo de denuncia, en términos formales, de alguna manera rayando en la ética de actuación, no es recomendable. Y le reconozco que en Miami esos dos contratos creaban suspicacia.

En cuanto a su última pregunta, la número 20, le quiero decir que es absolutamente imposible que se vulnere la Ley de Contratos del Estado en alguna oficina de turismo en el exterior porque los contratos son autorizados y firmados desde los servicios centrales de Turespaña.

No tengo más que decir.

El señor **VICEPRESIDENTE:** El señor Aguirre tiene la palabra.

El señor **AGUIRRE RODRIGUEZ:** ¿Cómo no iban a levantar suspicacias esos contratos? Se contrataron de forma exclusiva las actividades con Promorán desde 1991 hasta 1995. Promorán se puso en marcha en diciembre de 1990, es decir, un par de meses antes de que se le adjudicaran los contratos. Su capital ascendía a 7.500 dólares y su única directora y miembro del consejo era la señora Morán, antigua empleada de la oficina. La domiciliación de la sociedad con la que se estaba contratando estaba en el propio edificio de la OET, para que no anduvieran corriendo mucho entre pasillos.

La intervención de su departamento estima que en la formalización del contrato con Promorán ha podido conculcarse la Ley de Contratos del Estado al llevar a cabo ampliaciones por encima del 20 por ciento. Yo no sé si me tiene que contestar a mí o le tiene que contestar a la inspección de su departamento. Promorán, con el capital que tenía, como he dicho 7.500 dólares, ha venido gestionando un volumen anual medio de negocio, durante todos esos años, de 313.085 dólares con la OET de Miami. Y cosa parecida pasa con el contrato de A. M. Mailing, en el que también se produce la misma operación, hasta el punto de que las labores que se venían haciendo de *mailing* en la oficina tenían un coste de 960 dólares y desde que se firma el contrato con A. M. Mailing el coste fue fijado, para el mismo servicio, en 4.500 dólares mensuales. Curiosamente la persona que realizó el trabajo era la misma, lo que pasa es que en este caso en vez de hacerlo desde la oficina se incorporó a la empresa A. M. Mailing. No me extraña que les hayan levantado suspicacias e insisto en que es de agradecer que se hayan suspendido esos contratos.

Respecto a si se ha vulnerado o no la Ley de Contratos del Estado, como mínimo podría mantener ese debate con la Inspección de su departamento y dar a este portavoz la solución a la que se llegue en el mismo.

Señor Presidente, por lo que se refiere a este paquete de veinte preguntas, mi grupo quiere terminar concluyendo que ha habido un período en las oficinas de turismo en el exterior que afectando a un número reducido de ellas, un mínimo de tres y posiblemente hasta un máximo de seis, en el que se ha producido de manera reiterada un conjunto de irregularidades de todo tipo, las inspecciones que se han llevado a cabo a posteriori han puesto de manifiesto que no ha habido una vigilancia ni un seguimiento ni una tutela por parte de los anteriores responsables de la política turística de administraciones distintas a la actual y que, además de existir responsabilidades de carácter administrativo, que afectan a los funcionarios, directores y directos responsables de estas oficinas que han quedado al descubierto con estas irregularidades, es evidente que tiene que haber, durante este período que va de 1990 a 1994, un responsable político que el señor Góngora no quiere identificar porque dice aquello de «léase usted el organigrama, señor Aguirre», pero me gustaría que me dijera cuál es, a su entender, el responsable político directo, porque probablemente habrá uno directo, otro más directo u otro más indirecto, pero no me parece oportuno que se estén abriendo expedientes a funcionarios por las irregularidades en que han incurrido y que se diga que los políticos de aquella etapa no tienen responsabilidad porque no tenían herramientas. Esa es una de las conclusiones. Cuando se concluya la tramitación de esos expedientes, ustedes van a sancionar a esos funcionarios por las irregularidades y van a eximir de responsabilidades a los directos responsables políticos. Es una buena conclusión, es una práctica que es bueno que se conozca. Personalmente yo no la comparto. yo creo que si ha habido unas irregularidades en la capa funcionarial tienen que exigirse responsabilidades en la esfera política, y alguien tiene que haber con o sin herramientas. Porque algunas de esas inspecciones se han llevado a cabo porque existía todo tipo de rumores respecto a los comportamientos que se estaban produciendo en esas oficinas, rumores que no sólo le llegaban a usted como Secretario General, sino que también llegaba a otros partidos que se estaba produciendo un conjunto de irregularidades y casi se ponían nombres. Lo que ocurre es que hasta que no se han producido las inspecciones no se han podido adjudicar formalmente esas responsabilidades. Le insisto, el hecho de que usted esté muy diligente en la apertura de expedientes a funcionarios me parece loable, pero que tenga usted una pasividad absoluta en la identificación de responsabilidades políticas de sus predecesores me parece rechazable.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Señor Góngora, Secretario General de Turismo, tiene la palabra para cerrar con su intervención este último paquete y también el conjunto de las preguntas que hemos estado despachando esta mañana.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Góngora Benítez de Lugo): Una vez más voy a repetir cosas que ha he dicho anteriormente. Ante la insistencia de S. S. voy a repetir alguna de ellas.

En lo que se refiere a la contratación de Miami, a esas dos empresas, y a si jurídicamente es absolutamente correcta, incluso en las alegaciones uno puede detectar que la agilidad o la bondad de gestión de estas empresas es óptima, y lo que sí sucede es que si se hace una determinada lectura cualquiera puede decir: preferiría que no. Pero nada más. Mientras que no tengamos la base jurídica para actuar, evidentemente no se puede actuar, y si es correcta, es correcta.

Ocurre lo mismo con su demanda de responsabilidades. Yo le agradezco que cuando ha hablado de rumores haya afirmado que más valía que no acudiéramos a ellos mientras que no hubiera una inspección. Y eso es lo que estamos haciendo. Mientras que tanto por parte de la Inspección como de la Intervención no tengamos documentos, informes de rigor para poder actuar, no actuamos. Lo que sí hacemos es tratar de tener esos informes para poder actuar correctamente.

En cuanto a su búsqueda de responsabilidades de la anterior organización de la Secretaría ya se lo he comentado. Le he indicado que había unos defectos de carácter organizativo que hacían tremendamente difícil hacer ese seguimiento desde los servicios centrales y tomar conocimiento de las cosas. También le digo que por eso existía el procedimiento adecuado para que los directores de oficina supieran cómo y cuándo tenían que reportar.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Góngora. Señor Secretario General de Turismo, en nombre de la Comisión le agradezco su contribución a nuestros trabajos. Señorías, damos por terminado este punto del orden del día.

COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DE IBERIA (SAEZ ELEGIDO) PARA INFORMAR SOBRE:

— TERMINOS DEL ACUERDO CON LA CENTRAL SINDICAL DE LOS PILOTOS (SEPLA). A SOLICITUD DEL GRUPO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/001319.)

— CRITERIOS UTILIZADOS POR LA EMPRESA PUBLICA IBERIA POR LOS QUE SE INVITA A DISTINTAS PERSONALIDADES PUBLICAS EN SUS VIAJES. A SOLICITUD DEL MISMO GRUPO. (Número de expediente 212/001555.)

— SITUACION EN QUE SE ENCUENTRAN LAS CONVERSACIONES DE DICHA COMPAÑIA CON LA UNION EUROPEA (UE) Y DE SUS PERSPECTIVAS DE FUTURO. A SOLICITUD DEL MISMO GRUPO. (Número de expediente 212/001556.)

— FUTURO DE LA COMPAÑIA BINTER. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION CANARIA. (Número de expediente 212/001586.)

El señor **VICEPRESIDENTE:** El siguiente punto del orden del día es la comparecencia de don Juan Sáez Elegido, Presidente de Iberia, para responder a cuatro solicitudes de comparecencia, tres de ellas presentadas por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y una presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria. Aun siendo relativamente heterogéneas las cuatro solicitudes de comparecencia, sin embargo esta Mesa ha consultado con los distintos portavoces y parece ser que no existe inconveniente, e incluso había algunas ventajas, en que las tramitásemos todas ellas conjuntamente, en el bien entendido que cada uno de los grupos parlamentarios pondrá el énfasis en los aspectos particulares que desde su perspectiva sean más importantes. Por tanto, cedo el uso de la palabra al señor Presidente de Iberia, don Juan Sáez Elegido, para que haga una intervención inicial en la que trate de cubrir todos los aspectos planteados en cada una de las cuatro comparecencias.

Tiene la palabra el señor Presidente de Iberia.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (Sáez Elegido): Buenos días, señorías. Voy a tratar de contestar a los cuatro temas planteados en las comparecencias de hoy en una única intervención. Algunos de ellos son más generales que otros, por lo que, si se me permite, empezaré por éstos que son los relativos a los términos del acuerdo con la central sindical de los pilotos, SEPLA, y la situación en que se encuentran las conversaciones de la compañía con la Unión Europea, para a continuación abordar los temas más puntuales, que son los criterios utilizados por la empresa pública Iberia por los que se invita a distintas personalidades públicas en sus viajes, e informar, ya con mucho más detalle, del futuro de la Compañía Binter.

Empezando por los términos del acuerdo o la situación de las negociaciones con la central sindical SEPLA, como todos ustedes conocen y supongo que han padecido algunos de ustedes, durante el pasado mes de noviembre hemos tenido un proceso de conflictividad largo y duro con nuestros pilotos. Este proceso de conflictividad ha finalizado, afortunadamente, con una mediación, que les anuncio que fue firmada formalmente en el día de ayer entre la representación sindical del SEPLA, la dirección de la compañía y los mediadores elegidos que, como ustedes bien conocen, son don Juan Miguel Antoñanzas y don José Antonio Ortega y Díaz Ambrona, elegidos de común acuerdo por las partes. Este proceso de mediación, el procedimiento que hemos elegido entre las dos partes y sugerido por los mediadores, estoy seguro que va a finalizar con los conflictos planteados a lo largo de los últimos meses entre el SEPLA y la dirección de Iberia porque las dos partes he-

mos aceptado una salida arbitral a la mediación; de tal modo que si el día 31 de enero, que es la fecha que nos hemos dado de plazo para esta mediación, no hubiésemos llegado a un posible acuerdo propiciado por los mediadores, los mediadores automáticamente se transforman en árbitros y se producirá un arbitraje, con un laudo, por supuesto —sea de derecho o sea de equidad—, de obligado cumplimiento y que, por tanto, acabará, sin duda, con los conflictos planteados, con una situación que preferiríamos todos que fuese mediada. Si no es posible el llegar a un acuerdo vía mediación, les repito que se transformará en un arbitraje y, por tanto, este conflicto estará resuelto. En este momento poco más les puedo contar, fundamentalmente porque estamos en la fase de intercambio de documentación entre las partes, aportando documentaciones a los árbitros. Ya se ha celebrado una primera sesión y estamos completamente abiertos al procedimiento que los árbitros quieran marcar. He de decir en honor a la verdad, que el SEPLA está en una actitud también absolutamente abierta a la hora de facilitar el trabajo de los mediadores.

Pasando a la situación de las conversaciones con la Unión Europea y las posibles perspectivas de futuro, voy a hacer un poco de historia de cómo han sido estas larguísimas negociaciones con la Unión Europea, sobre las cuales yo creo que en alguna ocasión he tenido oportunidad de comentar algo en esta misma Cámara. Yo fijaría dos fases en las negociaciones: una primera que es hasta el mes de mayo, aproximadamente, en la cual la discusión con Bruselas se centra en un esquema de ayudas. Como recordarán todos ustedes, nosotros presentamos nuestro programa de adaptación de Iberia al nuevo entorno competitivo el 23 de enero pasado, si no recuerdo mal, y la Comisión decidió abrir un expediente de ayudas al informe que presentábamos. Ese expediente de ayudas, como todos ustedes conocen, dentro de los sistemas de funcionamiento de la Comisión, obliga a dictaminar si son ayudas o no son ayudas; y si lo son, en qué cuantía son compatibles con el Tratado de Roma.

El planteamiento que hicieron los servicios de la Comisión en esta primera fase de la discusión, en donde tuvimos enormes controversias, es que no era posible abordar un análisis de inyecciones de capital a Iberia bajo un esquema sin ayudas, que era nuestro planteamiento inicial, debido a que los riesgos de la cartera de acciones que tenemos en compañías iberoamericanas suponía algo disuasorio para cualquier inversor privado y, por tanto, si ese problema no tenía solución, no era posible abordar más que un análisis de un proceso de ayudas puro y duro, en el cual, evidentemente, estaban despejados los costes sociales y algunas pequeñas cantidades relacionadas con factores que valoraban la mayor profundidad de la crisis económica en España que en el resto de los países de la Unión Europea.

En el mes de mayo —les estoy dando fechas aproximadas, quizás me estoy equivocando en algunas semanas arriba o abajo—, tomamos la decisión de tratar de desbloquear ese proceso mediante una operación de salida de la cartera de Iberia de los paquetes que los integrantes de la Comisión consideraban de alto riesgo y, por tanto, estaban impidiendo avanzar en el análisis del inversor privado, que es lo que determina la no ayuda.

¿Por qué dimos este importante paso que supone, en resumidas cuentas, la venta de una parte importante de nuestras participaciones en Aerolíneas y la venta de nuestros paquetes de Ladeco y quizá algo más si al final era necesario. Fundamentalmente porque, como recordarán en esta Cámara, el proceso de racionalización de la actividad de Iberia no se acaba con la ampliación de capital, sea de la cuantía que sea, sino que finalizará cuando hayamos conseguido la participación de un socio privado, a ser posible —es lo que preferiríamos— del mismo negocio, que pudiese forjar una alianza con nosotros. Pero, en cualquier caso, la entrada de capital privado en la compañía.

Un proceso de ayuda, que era la fase en la que estábamos negociando inicialmente, obliga inevitablemente a la Comisión a poner restricciones operativas a la compañía. La autorización de inyecciones de ayudas públicas en los capitales de las compañías que han pasado por este proceso —Air France, Tap, Olympic— lleva siempre inherente una limitación operativa, que normalmente se centra en la capacidad de crecimiento —normalmente a cifras por debajo del crecimiento del mercado— y una limitación comercial de tal modo que no se puede ser líder en precios en ninguna ruta en las que se opere. Y, por supuesto, limitaciones de flota y similares.

A la hora de afrontar un proceso de alianzas, nos parecía muy importante no tener esas limitaciones operativas que, en resumidas cuentas, hacen que el valor de la compañía sea superior frente a un posible socio, sea inversor puramente financiero o sea una alianza estratégica con otra compañía aérea. El valor de la compañía, por tanto, es mayor y nos parece importante concluir todo este proceso de ajuste de Iberia, que, repito, sólo finalizará cuando hayamos conseguido capital privado en una participación relativamente importante dentro de la compañía.

Todas las discusiones mantenidas en este proceso han tenido amplísimo eco en los medios de comunicación. Por parte de Bruselas se nos pedían unas tasas de retorno a la inversión muy altas —entre el 35 y el 40 por ciento—, lo cual limitaba el volumen de la ampliación de capital al entorno de los 75.000 millones de pesetas hecha con criterios de inversor privado, cantidad que a nuestra Administración le parecía a todas luces escasa, no tanto por la cantidad como por la enorme tasa de retorno a la inversión que se estaba exigiendo por Bruselas cuando había algunos precedentes de otras compañías aéreas negociadas por los mismos departamentos con tasas sensiblemente más bajas, como también ha sido publicado por algunos medios de comunicación.

La negociación se está llevando directamente en este ultimísimo tramo, como es evidente, por el Ministerio de Industria. Me consta que ha habido intervenciones importantes por parte de la Presidencia del Gobierno para tratar de desbloquear la situación y la esperanza que tenemos es que antes de la celebración de la junta general que hemos convocado para el día 23 de diciembre la Comisión haya encontrado una vía de solución que permita ir a una ampliación de capital suficiente que resuelva la situación de la compañía.

Paso ahora, si les parece, a los dos temas más puntuales sobre los criterios que estábamos siguiendo en nuestros pa-

trocinios. Nosotros no invitamos nunca directamente a ninguna personalidad ni en sus viajes oficiales ni, por supuesto, en sus viajes particulares. Estamos siguiendo una línea de promoción de eventos importantes en los que, a ser posible, intervengan personalidades de cualquier signo, tanto nacionales como extranjeras.

Nuestros gabinetes de publicidad estiman que tiene un altísimo impacto la aparición del logotipo de Iberia detrás de la cabeza de una personalidad destacada y que supone un retorno a la inversión publicitaria de bastante importancia. No es algo que hagamos sólo nosotros, conocen que lo hace muchísima gente. Lo que hacemos, por tanto, es patrocinar, siempre dando billetes —nunca dinero— a los organizadores, que los utilizan para facilitar los viajes de los intervinientes en los distintos simposios y otros eventos.

A título de ejemplo, Iberia ha patrocinado en los últimos meses las conferencias del Euroforum en El Escorial, como seguramente tuvieron oportunidad de ver este verano en los medios de comunicación, cursos por los cuales pasaron muchísimas personalidades de la vida pública, política, económica y social española. Hemos patrocinado también recientemente algunas actividades de «The Economist», que han tenido una amplia difusión pública; de la Universidad de Alcalá de Henares, del Instituto de Fomento Empresarial, del Esade, del IESE —Instituto de Estudios Superiores de la Empresa—, etcétera.

El sistema que estamos siguiendo es, repito, patrocinar este tipo de eventos, que se cobra en publicidad. La aportación de Iberia nunca es dineraria, siempre es en billetes. Tengan ustedes en cuenta que esta aportación en billetes a Iberia no le cuesta dinero. Con coeficientes de ocupación de en torno al 70 por ciento, que es el que estamos manejando ahora como media en la compañía, o un poquito inferior, lo normal es que llevemos alrededor de 600.000 ó 700.000 asientos vacíos todos los meses en nuestros aviones. Un modo de rentabilizar —escaso— estos asientos vacíos es utilizarlos como pago de servicios de publicidad. Los estamos utilizando incluso para pagar compras y otro tipo de aportaciones. Creemos que es una solución barata para nosotros e interesante para los patrocinadores y los eventos que patrocinamos.

Evidentemente, las personas invitadas a participar en los distintos simposios u otros eventos viajan en Iberia con billetes gratuitos facilitados no por Iberia, sino a través de los distintos organizadores.

Quería dedicar, por último, unos momentos a informar sobre los temas de la compañía Binter Canarias y darles un avance de cuál era la situación de sus cuentas de resultados en los últimos años desde que inició su actividad.

En el año 1989 perdió 700 millones antes de impuestos. En el año 1990 perdió 1.880 millones antes de impuestos; en el año 1991, 2.000 millones; en el año 1992, 1.900 millones; en el año 1993, 1.600 millones, y en el año 1994, 1.900 millones de pesetas.

Estábamos frente a una compañía con pérdidas estructurales. Es evidente que no se debía a la coyuntura, porque el mercado de las islas es creciente y yo creo que Binter Canarias ofrece un buen producto. Sin embargo, las cuentas de resultados indicaban que había que poner remedio a la situación, porque no se puede mantener permanentemente una compañía con estos niveles de pérdidas. Estoy hablando de unos niveles en orno a los 2.000 millones de pérdidas, con una facturación en el entorno de los 10.000 millones de pesetas. Las pérdidas frente a la facturación eran, como es obvio, insoportables.

Lo que hemos diseñado ha sido un plan de actuaciones bastante sencillo basado en cuatro o cinco puntos: un sistema de facturación anticipada sin reserva previa: una reducción del precio de los servicios de *handling* por expansión de la reducción de tarifas efectuada por AENA, que nos ha dado un poco de dinero, y una cierta racionalización en los servicios de *handling* que Iberia le presta a Binter; un traspaso de titularidad de la flota DC-9 de Iberia a Binter Canarias; una reestructuración operativa de la oferta y una renegociación de los contratos con los suministros de los proveedores. Eso debe ir acompañado por una reducción de los costes salariales y de los costes sociales en el entorno del 8 por ciento del total. Estamos hablando de una reducción en torno a los 370 millones de pesetas. Por hacerles la historia breve —luego estaré a su disposición para hacer las precisiones que consideren necesarias, pero no quiero alargar más esta intervención—, he de decirles que la mayor parte de estas actuaciones han sido puestas en marcha a partir de los meses de verano (mayo-junio). Les voy a leer las cuentas de resultados mensuales de la compañía. En el mes de enero la compañía perdió 127 millones; en febrero, 160 millones; en marzo, 75 millones; en abril, 35 millones, en mayo, 25 millones; en junio, 276 millones. A partir de julio, mes en el que las medidas ya estaban implementadas, salvo alguno de los temas sociales que todavía están negociándose con los sindicatos, la cuenta de resultados ya ha cambiado de signo. En el mes de julio la compañía ganó 100 millones de pesetas antes de impuestos; en agosto, 54 millones; en septiembre, 62; en octubre, 15 millones y en el mes de noviembre, que es un mes tradicionalmente muy malo, ha conseguido hacer *break even*. Es decir, las medidas que hemos tomado, que como ven son medidas muy sencillas, están empezando a dar sus frutos y esperamos, cuando podamos cerrar los acuerdos que nos faltan con los sindicatos, poder colocar a la compañía en una situación de rentabilidad. Tampoco aspiramos a ganar miles de millones, pero sí a que la compañía gane entre 100 y 200 millones de pesetas todos los años y, con la evolución de las cifras que les he contado, hoy vemos que puede alcanzarse.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Pasamos al turno de portavoces de los grupos solicitantes de la comparecencia. No percibo la presencia en la sala de ningún representante del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, a pesar de ser solicitantes de tres de las comparecencias. Por tanto, le doy la palabra al señor Mardones, en nombre del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, solicitante de una de las comparecencias.

El señor **MARDONES SEVILLA:** Antes de entrar en el fondo de la solicitud de la comparecencia solicitada por

Coalición Canaria del señor Presidente de Iberia, cuya presencia aquí yo agradezco, para profundizar en la información que nos pueda dar sobre Binter, quisiera hacer una observación al principio de mi intervención, señor Presidente, con respecto a la anulación de la primera comparecencia que figuraba en el orden del día en esta segunda parte de la Comisión, la comparecencia de don Miguel Aguiló como ex presidente de la compañía Iberia. Resulta que para muchas de las cuestiones que yo iba a plantear sobre Binter quería aprovechar la comparecencia que el Grupo Popular había solicitado de este señor, para encontrar las claves de la mala situación administrativa y económica que el Presidente de Iberia ya ha señalado al hablar de las pérdidas que aparecen en los resultados de la cuenta de explotación.

Quiero anunciar, señor Presidente, que si por parte del Grupo proponente —no he hablado con el portavoz del Grupo Popular— se desiste de esta comparecencia, mi Grupo más adelante pedirá la comparecencia de este señor, que creíamos que estaba en paradero judicial desconocido, y al que hacemos responsable, por su desatinada gestión de Iberia desde el momento en que ocupó la Presidencia, de los desastres económicos, financieros, laborales, estructurales, etcétera, que el Grupo Iberia padece, y fiel reflejo de ello es la compañía Binter.

Digo esto, señor Presidente, porque estimo que cuando la Comisión, de acuerdo con el Reglamento del Congreso, cita a alguien responsable de la Administración, a alguien que estaba en ella, tiene la obligación de comparecer ante la Comisión. **(El señor Sáenz Lorenzo: Es un señor privado.)** Se le ha citado en razón de su cargo de ex presidente de Iberia. Cartas como la que el señor Aguiló ha remitido a esta Comisión, de la que yo tengo una fotocopia, son impresentables en sede parlamentaria.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Señor Mardones, tendrá S. S. ocasión de encauzar reglamentariamente su opinión sobre la cuestión. Lo que sí me reconocerá S. S. es que a efectos de la sesión de hoy lo que hemos recibido todos sus miembros es la modificación de dicho orden del día. Voy a leer exactamente el telegrama oficial en el que se nos dice que no se celebrará comparecencia de don Miguel Aguiló, ex presidente de Iberia, ante la Comisión de Industria, al haber excusado su asistencia. Se adelantará la comparecencia del actual Presidente de Iberia a las doce horas. Su señoría, en su experiencia parlamentaria, conoce los cauces oportunos. Sin embargo, a efectos de la sesión que estamos celebrando en estos momentos, lo que sí procede es que evacuemos las comparecencias que están en curso.

Veo que el señor Fernández Norniella pide también la palabra. Supongo que será por una cuestión de orden.

El señor **FERNANDEZ NORNIELLA:** Es para una cuestión de orden al hilo de lo manifestado por el portavoz del Grupo de Coalición Canaria. El Grupo Popular no desiste de la comparecencia y plantea oficialmente a esta Comisión la circunstancia de que una excusa del señor Aguiló de fecha 30 de noviembre se nos presente aquí y ahora y, como máximo, con un telegrama ayer diciendo que el señor Aguiló no podía comparecer. Este portavoz no entiende cómo puede producirse esta pérdida de tiempo entre la fecha de la carta y la comunicación a los miembros de la Comisión.

El señor **VICEPRESIDENTE:** De acuerdo, pero entenderá el señor portavoz que a ese tema le daremos el cauce que proceda en la reunión correspondiente de Mesa y portavoces, una vez que los grupos que consideren que eso deba ser hecho de esta manera presenten la reclamación oportuna, pero yo creo que eso no debe modificar el que se acepte la excusa por la ausencia del señor Aguiló, cuya comparecencia estaba prevista en el orden del día que teníamos preparado anteriormente. El que figura ahora es el que corresponde en este momento que abordemos.

Hechas estas aclaraciones puramente procedimentales, señor Mardones, le ruego que continúe con la intervención correspondiente a la comparecencia que sí celebramos y veremos en otro momento la que no hemos celebrado.

El señor **MARDONES SEVILLA:** Sin perjuicio de lo que ha señalado el señor Presidente y el portavoz del Grupo Popular, entro en materia sobre el asunto de Binter Canarias.

Señor Sáez, efectivamente usted se ha encontrado con una mala herencia de una compañía que, como usted bien ha diagnosticado en las primeras palabras de su breve intervención, tiene pérdidas estructurales sistemáticamente, con un promedio de 2.000 millones de pesetas anuales de pérdidas frente a una facturación del orden de los 10.000 millones. En Canarias queremos tener un buen servicio y una competencia racional, aunque en estos momentos la compañía Binter monopolice el transporte aéreo interinsular en el archipiélago canario.

Usted no ignora, en cambio, que la Administración, el Ministerio de Transportes, ha liberalizado prácticamente el transporte marítimo en el archipiélago canario y compite con el transporte aéreo en muchos de los trayectos o itinerarios —por vía marítima, por supuesto— bien con la Compañía Transmediterránea, por el sistema rápido del jet foil, bien con la compañía Transmediterránea junto a la compañía Ferry Gomera, Naviera Armas, etcétera, que son competidores de Binter y lo son tanto en tarifas como en oferta de servicios. Y le adelanto que nosotros, si se liberaliza en Canarias el transporte aéreo interinsular, no queremos que haya una guerra ni de precios ni de compañías ni de servicios. Entendemos que Binter debe entrar en una política de gerencia dura, por supuesto, ajustada a la realidad y desarrollar un plan de actuación, a mi juicio, más amplio que el que usted ha señalado. Posiblemente usted ha señalado un plan de actuación en parámetros de prudencia, ya que bastantes problemas tiene ya Iberia con sus colectivos laborales, sobre todo con el de pilotos, para embarcarse en uno más.

En primer lugar, usted sabe, señor Presidente, que una de las malas cosas que Iberia-Teneo hereda en Binter es una plantilla de pilotos cara, porque no era una plantilla propia de una compañía de tercer nivel sino que absorbió a los pi-

lotos de Iberia con toda su mochila de derechos adquiridos, salariales, etcétera, y con sus convenios específicos.

Por tanto, aquí hay una carga que tiene que ir en el diagnóstico de pérdidas estructurales, porque es muy difícil que Binter sea rentable, y usted sabe que el gran sueldo de un piloto lo vienen pagando los que vienen sentados detrás de él, en los asientos de pasajeros, y no es lo mismo atender a los costes salariales de la compañía con aviones de más de 100 pasajeros que con los aviones que tiene Binter, y no digamos nada si hablamos de los CASA-Nurtanio. Con 40 pasajeros detrás del piloto no se paga el sueldo que éste tiene.

Nos ha extrañado que teniendo unos aviones que parecen rentables, los ATR, se haya metido —usted lo ha señalado en el tercer punto de su plan de actuación— el traspaso de titularidad de la flota de DC-9 de Iberia a Binter. Creíamos que éstos iban al desguace. Pero que la vetusta flota de DC-9 de Iberia se haya metido en el archipiélago canario a Binter, unos aviones que están obsoletos, me hace pedirle que nos diga usted la edad de la flota cuya titularidad han trasladado a Binter.

Otra cuestión que ha planteado, señor Presidente, es la de la facturación anticipada sin reserva previa, la cual está dando origen a conflictos. En todo el mundo, en la península, en Europa y en cualquier país existe una reserva anticipada de plazas en la adquisición de un billete de avión y, sin embargo, allí se le vende al pasajero en el mismo momento en que lo solicita, lo que está derivando en una serie de problemas que se plantean tanto en las agencias de viajes como para los propios usuarios. Creo que convendría hacer alguna reflexión sobre si ese sistema, cuando Iberia ha anunciado los beneficios del sistema Amadeus en la expedición de billetes, etcétera, es conveniente en esta situación.

Respecto al *handling,* no sé si el plan de actuación con el *handling* que le presta Iberia puede aportar algún beneficio que venga a reducir las pérdidas estructurales. Como esto no lo ha citado, me gustaría que hiciera algún comentario, aunque no creo que por ahí se solucione el problema.

Se ha referido usted a la renovación de los contratos de proveedores, según me ha parecido entenderle. Ha englobado los ajustes salariales en la política que se había trazado en Teneo-Iberia para todas las plantillas con una reducción del 8 por ciento en los haberes salariales. Sin embargo, se trasladó un mal virus en pérdidas estructurales de Iberia a Binter en su momento que no es responsabilidad suya. Y quiero reconocer aquí, señor Sáez, el esfuerzo que están ustedes tratando de hacer para —no sé si será posible— medio enderezar el torcido rumbo de gestión, incluso han sustituido ustedes recientemente al representante gerencial de Binter-Canarias en el archipiélago y espero que puedan tener, a lo mejor, algún resultado más positivo. Pero los ajustes salariales van a poder paliar muy poco el problema.

Usted imagínese que el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente autorizase a entrar en competencia con Binter a una segunda compañía: Binter quiebra al mes, si es que aguanta el mes. Y vuelvo a decirle que no queremos una guerra ni de precios ni de servicios, sino que se hagan precisamente los ajustes necesarios con la calidad que se debe dar, con costes bajos, con aviones eficientes, con sueldos adecuados a lo que es una compañía de tercer nivel. No nos engañemos y resistamos a la presión de los dichosos pilotos del SEPLA porque, si no, no hay manera de levantar cabeza en Iberia. Por ello, no quiero reiterar aquí lo que ya he dicho, porque el señor Presidente me ha reconvenido, sobre el anterior Presidente de Iberia. En fin, aquellos polvos producen estos lodos, según la frase popular.

Por tanto, señor Presidente, yo le pediría un plan de actuación mucho más realista, mucho más enérgico y que corrija la situación, porque en este momento, según las cifras que yo manejo, al no haber tenido más remedio Trasmediterránea que abaratar las tarifas del jet-foil, que es el verdaderamente competitivo en el puente aéreo entre las islas de Gran Canaria y Tenerife, se ha producido una reducción del número de pasajeros transportados en Binter en estos ocho meses que llevan vigentes las nuevas tarifas de Trasmediterránea de 20.000 pasajeros. Es imposible remontar pérdidas estructurales si encima hay una pérdida de pasajero transportado por esta razón de la competencia del transporte marítimo.

Nosotros deseamos que exista una compañía de tercer nivel en Canarias, que exista Binter, incluso con un compromiso, como a veces se ha pedido desde el Gobierno de Canarias, de que en su consejo de administración haya una representación institucional de la propia Administración pública canaria, que para algo está y para algo tiene determinadas competencias, si no en este sector específicamente sí en lo que es, concretamente, coincidente y convergente con él en otro tipo de actuaciones.

Señor Presidente, sobre esto quería llamar la atención, comprendiendo los gravísimos problemas que tiene el grupo central Iberia, para que no se olvide de este apéndice que tienen con Binter-Canarias, porque aunque la pérdida de 2.000 millones de pesetas anuales es pequeña comparada con las pérdidas de Iberia, sí está produciendo un daño de calidad de imagen y de servicio dentro del archipiélago canario, precisamente de este imprescindible servicio.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Pasamos al turno de los grupos no solicitantes de las comparecencias. Se nos ha comunicado a la Mesa que, dada la acumulación y la diferencia de temas, en nombre del Grupo Parlamentario Popular van a intervenir dos portavoces. Les ruego tengan en cuenta que eso no produzca una duplicación del tiempo necesariamente, sino una razonable extensión de él.

Tiene la palabra el señor Fernández Norniella, en nombre del Grupo Popular.

El señor **FERNANDEZ NORNIELLA:** Esperemos que no se produzca una duplicidad del tiempo, pero, dada la importancia de los temas a tratar, yo ruego a la Mesa su comprensión.

Señor Sáez, yo quiero comenzar congratulándome de que los problemas laborales se hayan resuelto, pero sentimos sinceramente que no se hubiesen resuelto mucho

tiempo atrás, es decir, que no se hubiese entrado en ese tipo de problemas. Y quiero hacer otra manifestación que ya hemos hecho en esta Comisión reiteradamente pero que es importante que quede como premisa antes de entrar en la exposición posterior, y es que el Grupo Popular ha apoyado tácitamente al proceso de negociación de Iberia con Europa al entender que Iberia es un problema de Estado y que en la resolución de ese problema el esfuerzo de todos resulta necesario. Esa fue nuestra posición y ésa es nuestra posición actual.

Dicho esto, señor Sáez, nos preocupa la situación a la que estamos llegando, nos preocupa el oscurantismo con el que se está negociando con la Comunidad Europea y el claro fracaso que subyace en los resultados que se nos anuncian. Parece —los medios de comunicación informan que los términos del acuerdo se sitúan en una perspectiva de que la inyección de capital autorizado no va a superar el montante de 90.000 millones de pesetas, eso sí, forzando una severa desinversión de activos en las participadas iberoamericanas y exigiendo una serie de limitaciones de potencial de crecimiento, de tarifas, de cuota de mercado, etcétera, que condicionarán considerablemente el margen y la estrategia de futuro de la compañía.

Si esto es cierto, señor Sáez, ustedes, el Gobierno, habrán fracasado en la pretensión de obtener los 130.000 millones, y ello fundamentalmente por dos razones. En primer lugar, por la desidia e irresponsabilidad de presentar la solicitud ante un comisario británico cuando podía haberse hecho perfectamente en el momento en el que había dos comisarios españoles que habían garantizado ambos que un plan de viabilidad serio, riguroso y bien fundamentado podría haber sido fácilmente aprobado en el contexto de los de Air France, Olympic, Aer Lingus, TAP, etcétera. En segundo lugar, señor Sáez, porque el Gobierno no ha puesto encima de la mesa la presión política necesaria para apoyar, como hizo en su día el Presidente francés, que estuvo directamente implicado en el asunto. Otro nuevo fracaso socialista de negociación con Europa, señor Sáez.

Sin embargo, llegados a la situación actual y con los resultados que se nos anticipan, señor Sáez, hemos de dejar constancia en las actas de esta Comisión de nuestra disconformidad con la forma en que se están llevando a cabo las negociaciones y con la confusión que se está creando en la opinión pública, respecto a las causas que han llevado a la compañía a la situación actual. Llegado aquí, quiero hacer constar que nuestro Grupo Parlamentario había solicitado la presencia del señor Aguiló, ex Presidente de la compañía entre los años 1990 y 1993, como consecuencia de que, en aquella época y bajo su presidencia, se tomaron las decisiones que entendemos han hipotecado el desarrollo de Iberia y la han llevado a la situación caótica en que se encuentra.

Es incomprensible, señor Presidente, que respecto de una solicitud de comparecencia, presentada en el mes de febrero del año en curso, que posteriormente se evacuó en la Mesa y Portavoces de esta Comisión en el mes de octubre y que fue comunicada al señor Aguiló en el mes de noviembre, sin más, se informe, dos días antes de la comparecencia, de que el señor Aguiló no quiere —y fíjese que digo no quiere— comparecer, y la justificación que da para no hacerlo no tiene acuse de recibo bajo ningún aspecto que se pueda contemplar. No es posible que el responsable de los desaguisados que han llevado a Iberia a la situación en que se encuentra dé como única justificación para no estar presente en la Comisión de Industria del Parlamento español la frase que voy a leer literalmente: Dada la actual situación de conflicto que atraviesa la compañía, estimo que es un momento demasiado delicado para hacer declaraciones que, por carecer de información actualizada, podrían estar fuera de lugar y perturbar la marcha de las negociaciones en curso. Esta es la única justificación que el señor Aguiló da para no comparecer ante esta Comisión, cuando el motivo de su comparecencia era que explicase las decisiones tomadas en la compañía desde el año 1990 a 1992, fechas en las que fue presidente de la misma.

Señor Sáez, yo siento que usted se vea inmerso en esta política, pero entiendo que, de alguna manera, el pueblo español debe recibir la explicación de cuáles han sido las causas por las que Iberia se encuentra en este momento en su situación actual. En el año 1992, se aportaron 120.000 millones de pesetas; en el año 1994, se solicitan otros 130.000 millones de pesetas. Se negocia con la Comunidad Europea, y una de las condiciones que la Comunidad Europea pone es la venta de los activos americanos, por los que se pagaron 130.000 millones de pesetas y cuya valoración en el mercado en estos momentos los más optimistas estiman que está entre 30 y 35.000 millones de pesetas.

Yo me pregunto, señor Presidente de Iberia, y le agradecería que me respondiese, ¿qué ha pasado con esos 100.000 millones de pesetas que justo son la cifra por la que Iberia está en esta situación crítica? ¿Quiénes son los responsables de esas decisiones? ¿Qué actuaciones se han tomado o piensa tomar la compañía contra los gestores que tomaron las citadas decisiones? ¿Cómo es posible que muchos de los citados gestores sigan en el actual organigrama de la compañía, tomando decisiones o camuflados en algún tipo de *staff* extraño y desconocido? Porque, señor Sáez, ¿quién decidió las inversiones en Iberoamérica, en Arsa, en Viasa, en Ladeco: el Gobierno, Teneo, Iberia, el señor Aguiló? ¿Qué estudios previos se llevaron a cabo para realizar las citadas inversiones, contando con socios locales poco solventes —y fíjese que insisto, poco solventes— y con acuerdos con el gobierno local legalmente en precario? ¿Cómo es posible, señor Sáez, que si las actuaciones fueron concretas y no existió nada anormal ni irregular, en 1993, cuando usted ya tenía responsabilidades en Iberia, se manifestase diciendo: hemos conseguido cerrar las negociaciones con el Gobierno argentino y alcanzado la normalidad en Aerolíneas? Ante unas manifestaciones como ésas, yo entiendo que había irregularidades. ¿A qué normalidad se referían ustedes, señor Sáez? ¿Quizás a que una inversión prevista de 30.000 millones de pesetas había alcanzado los 130.000 millones de pesetas? ¿Quizás a que una inversión de 130.000 millones de pesetas tuviese un valor de mercado de 30.000 millones de pesetas o 35.000 millones de pesetas? ¿O se referían ustedes a que en julio de 1992 el Ministro argentino Cavallo se reunió con varios miembros de la Comisión Bicameral Argentina, decla-

rando que los españoles intervinieron en la licitación de Aerolíneas por una decisión política de Felipe González y que no se vendían las joyas de la Corona sino las hipotecas de la abuela?

Señor Sáez, entiendo que todos estos temas son temas que el pueblo español y sus representantes necesitamos que se nos aclaren, porque, si no, nos encontraremos ante otro asunto como los muchos que se han producido últimamente, en los cuales del erario público desaparecen cientos de miles de millones de pesetas sin que haya responsables de tales decisiones y de tales dislates.

Señor Sáez, yo me congratulo de que el tema global se vaya normalizando, como es lógico. Va a tener usted todo nuestro apoyo para que se normalice, pero entiendo que no se puede hacer borrón y cuenta nueva y decir que aquí no ha pasado nada, cuando detrás hay decisiones que han costado a este pueblo, que han costado a la Hacienda pública hasta 100.000 millones de pesetas y que están sin explicar.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Antes de pasar la palabra al señor Soriano, también en nombre del Grupo Parlamentario Popular, permítame que le haga algunas precisiones, ya que no quise interrumpir su intervención, sobre el tema que esta Presidencia había sugerido que trasladásemos al debate de Mesa y Portavoces, oportuno y procedente, pero es que S. S., con toda legitimidad, ha planteado públicamente. Entonces, desde la Mesa, creo que estamos obligados a que simultáneamente también se tenga la información que creo estar en condiciones de recordarle, dada su condición de antiguo portavoz del Grupo Popular en esta Comisión.

Su señoría sabe que la obligación de comparecer ante las comisiones de esta Cámara está sólo limitada a aquellos miembros de la Administración, en cuyo nombre los representantes de nivel gubernamental que está establecido en cada uno de los casos tienen que hacer esa comparecencia sin lugar a dudas, pero, en cambio, a un ciudadano en quien no concurra, como en el caso que estamos comentando, la condición de miembro de la Administración, la Constitución y el Reglamento no les reconoce la obligación de comparecencias salvo que se trate de comisiones de investigación. Este no es el caso en esta Comisión en la que nos encontramos. Conoce S. S. que nuestra Comisión recibió una opinión de los letrados en el sentido de que la obligación de comparecer no podíamos imponerla desde nuestra propia Mesa y Portavoces y que, en caso que se diera esa circunstancia —que en el día de hoy se ha dado—, el único cauce posible que tendríamos sería plantear ante la Mesa del Congreso si este comportamiento, que desde un punto de vista legal y formal es correcto, políticamente podía ser aceptable. Estas circunstancias eran conocidas por todos los miembros de la Mesa, incluso cuando dimos trámite a esta comparecencia en el orden del día. Los acontecimientos, acogiéndose a circunstancias previstas por la Constitución y el Reglamento, han llevado a esta situación y es por lo que esta Presidencia había sugerido a S. S. que trasladásemos al único cauce en que podemos evacuarlo la opinión de los grupos respecto del derecho al que, con legalidad, pero no sé si con legitimidad política, se ha acogido el señor Aguiló para no estar en estos momentos entre nosotros. **(El señor Fernández Norniella pide la palabra.)**

Tiene la palabra, señor Fernández Norniella, pero tratemos de solucionar este tema por el único cauce posible y con brevedad.

El señor **FERNANDEZ NORNIELLA:** Seré muy breve, señor Presidente.

Entiendo que el único cauce es el que usted expone, pero comprenda el señor Presidente que mi Grupo quería dejar patente su protesta ante la impunidad que representa que un altísimo cargo público socialista se negase a comparecer ante esta Comisión para aclarar temas, no de hoy, sino de la época en que ocupó esos altos cargos. No es una persona normal, señor Presidente; es un alto cargo de la Administración que ocupó, no sólo en Iberia sino en otras cinco compañías públicas, cargos de presidencia. Mi Grupo quería dejar clara y diáfana constancia de esto en el «Diario de Sesiones». **(El señor Sáenz Lorenzo pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo.

El señor **SAENZ LORENZO:** Señor Presidente, simplemente quiero decir que desde luego no hay ninguna impunidad porque una persona venga o no a una Comisión del Congreso. La impunidad es un término que nada tiene que ver con la comparecencia o no en el Congreso. Yo creo que no hay impunidad en ninguna de las actuaciones de ningún responsable público o privado; por tanto, me parece fuera de lugar esta discusión.

Nuestro Grupo no era partidario de solicitar la presencia de personas que han tenido responsabilidades públicas pero que en este momento son personas que están en el ámbito privado. Nuestro Grupo ha sido partidario siempre de que vengan aquí las personas responsables en este momento de la actuación pública. Estuvimos de acuerdo en que viniera el Presidente de Iberia en todas las comparecencias y estuvimos en contra de que se citara a los ex presidentes. El ex Presidente de Iberia se ha acogido a su derecho, es un derecho perfectamente reconocido por el Reglamento y por nuestra parte no habría nada más que decir.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Soriano.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO:** En primer lugar, señor Presidente, quiero agradecer la comparecencia del Presidente de Iberia para informar en relación con la compañía Binter, del grupo Iberia.

Lamento que los datos que nos ha facilitado el Presidente de la compañía, con independencia de ser muy optimistas, prácticamente no nos vengan a decir nada nuevo en relación con la comparecencia del Presidente de la compañía Binter, el día 19 de abril de este año, en esta Cámara. Como es sabido, la compañía Binter ha sido deficitaria

desde su propia constitución. Tengo todos los datos obtenidos en respuestas a preguntas escritas formuladas por este Diputado hasta el 31 de diciembre de 1994, y yo creía que el señor Presidente de Iberia nos iba a aportar datos más concretos referidos a 1995, dada la fecha en que nos encontramos. La realidad es que el número de pasajeros en el año 1994, en relación con 1993, descendió en más de 25.000 personas, y supongo que el año 1995 el descenso será mayor, porque la competencia —como se ha indicado anteriormente— ha sido mayor. Yo tengo una referencia de prensa en la que se dice que Binter ha perdido el 24 por ciento del pasaje entre las islas de Gran Canaria y Tenerife a lo largo de este año. En números globales el descenso es de 81.435 pasajeros. Esto figuraba en un periódico del 12 de agosto. En lo que va de año el retroceso es del 24,1 por ciento. La caída en julio fue del 29,4, al pasar de 48.000 a 34.000 pasajeros. En la variación interanual pasa de 337.920 de enero a julio a 256.000 en el mismo período del presente año; es decir, el número de pasajeros está disminuyendo y para darse cuenta no hace falta ver ningún documento, los que vivimos en Canarias y utilizamos los aviones lo sabemos.

En cuanto a los ingresos de la compañía, he de decir que en 1994 hubo del orden de 400 millones más de ingresos; de 10.179 millones se pasó a 10.569, pero los gastos se vienen incrementando de forma alarmante año tras año, de manera que en 1994 se aproximan a los 13.000 millones de pesetas, con un crecimiento del 2,6 por ciento. En este año 1994 las pérdidas eran de 2.065 millones de pesetas, lo que supone que, después de impuestos, fueran de 1.386 millones, frente a los 1.161 de 1993.

¿Cuál es la estructura de los gastos? Aquí es donde realmente está el problema de Iberia. El señor Mardones ha hecho especial hincapié en los gastos de personal. Yo no creo que los gastos de personal sean los gastos importantes en la compañía Binter; los gastos importantes son los gastos de operaciones, que suponen un 64,7 por ciento del importe total de los gastos, según manifestaba el Presidente de esta compañía. En fletamiento de aviones se va el 16,4 por ciento de este 64,7; en el *handling* de aviones, y aquí es donde está el problema, se va el 12 por ciento; en las ventas a agencias, el 8,4, y en el sistema de reservas, el 5,9. El incremento de costes de mantenimiento de los aviones también ha ido aumentando, de forma que de 565 millones se ha pasado a 868.

Tenemos que decir que el Presidente de la compañía Binter decía en esta Cámara el 19 de abril: El capital social al cierre del ejercicio de 1994 es de 3.400 millones de pesetas y la aplicación del resultado que ha mencionado reduce los fondos propios de la sociedad a 637,5 millones, con lo que se hace necesario tomar medidas por parte del Consejo de Administración. A mí me gustaría conocer cuáles son las medidas que el Presidente de la compañía Binter anunciaba que era preciso adoptar.

Se trata —decía el Presidente— de orientar a la empresa a la búsqueda de la rentabilidad como garantía de funcionamiento en el futuro. ¿Qué se ha hecho en este sentido? Los problemas han sido grandes. El sistema de facturación de billetes no ha dado resultado, lo que ha ocasionado múltiples problemas y todavía no se ha resuelto el asunto. En la acción comercial, se nos anunciaban unos vuelos con Funchal. A mí me gustaría saber si estos vuelos de Canarias con Funchal han sido rentables, cuál ha sido el resultado de esos vuelo si es que siguen existiendo. Decía también el Presidente de la compañía que su previsión era cerrar el ejercicio de 1995 con unas pérdidas, después de impuestos, inferiores a los 800 millones de pesetas. Me gustaría saber si se mantienen esas previsiones.

Pero, como digo, ¿cuál es realmente el problema de los gastos de la compañía Binter? En el *handling* se va incrementando el gasto continuamente. En 1994 el gasto ha sido de 1.574 millones de pesetas; me gustaría saber a cuánto ascenderá en 1995, porque la realidad es que Iberia impone a la filial Binter operar con su *handling,* que es bastante más caro que otros *handling* que funcionan liberalizados. Esta es la realidad, porque la última justificación de la compañía Binter ha sido suministrar una fuente de ingresos a la compañía Iberia, a la que se le abonan 1.574 millones por *handling,* además de abonársele 1.097 millones por venta de billetes —me estoy refiriendo a 1994 y me gustaría saber qué se ha abonado en 1995—. A Iberia y a Aviaco se abonan 2.137 millones por la facturación de fletamiento de aviones; por el coste del sistema de reservas —sigo haciendo referencia a 1994, según los datos que me ha dado la propia compañía a través del Parlamento—, 863 millones; gastos de mantenimiento de aviones, 868 millones. Aquí es donde están los gastos de la compañía, no nos engañemos ni busquemos tres pies al gato y encontremos los gastos en el personal, que es continuamente la salida fácil. Por otro lado, el Presidente de Binter nos decía, y así se ha manifestado incluso en la prensa, que esperaba ingresar 800 millones con la venta de sus cuatro aviones CASA CN-235. Desde el primer momento se sabía que los CASA CN-235 no iban a ser rentables, que eran unos aviones que no iban a dar resultado, cosa que fue dicho hasta la saciedad por toda la opinión pública de Canarias. La realidad es que a la avista de los elevados gastos de explotación de estos aparatos, se ha tratado de vender estos aviones y no se ha podido, y así se ha dicho en los medios de comunicación por don Javier Alvarez, Presidente de Binter. Ahora se está hablando de que estos aviones se van a alquilar al no encontrar quien quiera comprarlos. Me gustaría saber qué se va a hacer con estos aviones. Luego están los cuatro DC-9, que están ocasionando un gasto elevadísimo de mantenimiento, puesto que, como se ha dicho ya, son aviones viejos y, en consecuencia, sus gastos de mantenimiento son también elevados.

Me gustaría saber con claridad cuál es la situación de la compañía en este año, si el número de pasajeros va a aumentar o disminuir en 1994, cuáles son los ingresos, cuál es la política en relación con el *handling* que es por donde se escapan miles de millones. Con sólo quitarle el *handling* a Iberia y con quitar los puntos de venta de billetes y que lo hiciera Binter directamente, ya empieza la empresa a ganar dinero. Me gustaría saber si existe la posibilidad de un puente aéreo entre Tenerife y Gran Canaria, porque tal como está bajando el número de pasajeros, creo que será impensable.

También me gustaría que nos informara, porque se ha dicho en los medios de comunicación, sobre la posibilidad de vender la compañía Binter a la Comunidad Autónoma. El Gobierno de Canarias ha manifestado su interés en comprarla. Me gustaría saber cómo está ese proceso.

Me gustaría saber el resultado del nuevo sistema de facturación, de lo que tampoco se nos ha dicho nada, y que está ocasionando miles de problemas. Soy un usuario habitual de Binter para ir a las islas menores sobre todo, porque confieso que para ir de Tenerife a Gran Canaria se va más cómodo en los medios de comunicación marítimo, pero en las islas menores es el medio de comunicación que hay. El sistema de facturación que hay actualmente de tener que sacar los billetes y pagarlos dos meses antes lo que hace es producirle a la compañía una liquidez inmediata, pero, al mismo tiempo, ocasiona graves dificultades. Yo me he encontrado con que no hay posibilidad de obtener billetes, sobre todo en determinadas fechas del año. Ahora en Navidad es muy difícil encontrar billetes para trasladarse a las islas.

En cuanto a personal, también ha dicho el Presidente que se estaba pendiente de suscribir un contrato programa bien con la Administración central, bien con la Comunidad Autónoma, con objeto de establecer la viabilidad de la empresa. También dijo el Presidente, y así se ha recogido en la prensa, que la sociedad prevé tener terminado en julio el borrador del plan estratégico de similares características a las que se pretende aplicar a todo el grupo Iberia para negociarlo con las centrales sindicales. ¿Cómo está este plan estratégico? ¿Se ha negociado con las centrales sindicales? ¿Qué conclusión se ha obtenido? Nada de esto nos ha dicho el señor Presidente de la compañía. ¿Se ha mejorado la productividad? ¿Cuál es el número de pilotos que hay? Tenemos noticia de que como consecuencia de los aviones que he indicado que están sin utilizar, hay pilotos cobrando sin trabajar. Conozco alguno de ellos que están percibiendo sus haberes sin trabajar. ¿Eso es mejora de la productividad? ¿Cuántos pilotos hay cobrando sin trabajar? En consecuencia, me gustaría que me aclarase estos extremos. En concreto, hago especial hincapié en el proceso de liberalización del *handling*. ¿Por qué razón se empeña Iberia en hacer el *handling* a Binter? Me gustaría conocer el cese de los aviones CN-235 que he indicado, porque ya ha hecho referencia a lo que cuesta el mantenimiento de los DC-9. ¿Se ha llegado a un acuerdo con los sindicatos con la idea de elaborar este plan de futuro? En definitiva, ¿qué ha pasado en esta temporada de verano, que es crítica? El Presidente de Iberia nos ha dado unas cifras muy optimistas, pero me gustaría concretar en las mismas los resultados finales previstos para 1995, porque ya estamos prácticamente a finales de año.

Para terminar, señor Presidente, me surgen muchas incógnitas. Esta es una compañía que no ha hecho sino perder dinero desde su constitución. Yo no le veo viabilidad, teniendo que facturar a Iberia las cantidades tan importantes que se facturan, como he puesto de relieve. En consecuencia, me gustaría que el señor Presidente me diera alguna explicación sobre todos estos datos.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Marcos.

El señor **MARCOS MERINO:** En primer lugar, agradezco la presencia de don Juan Sáez y, asimismo, las explicaciones que nos ha dado en relación con la situación y evolución de Iberia.

En nombre de mi Grupo, querría recordar que Iberia ha tenido que hacer frente en fecha reciente a un plan de redefinición de la compañía, más o menos en la misma línea que han tenido que hacerlo el resto de las compañías europeas, competidoras nuestras, y que básicamente responde a los cambios que se han producido tanto en los mercados como en las competencias. Un plan de estas características exige de manera imprescindible el acuerdo con los agentes sociales, y eso provocó una negociación que fue difícil, que fue compleja, como ocurre siempre en estos supuestos, pero que fundamentalmente fue difícil con el sindicato Sepla. Yo creo que el plan pretendía dar respuesta a los cuatro grandes problemas que tiene la compañía, que son: definir la actividad de cara al futuro, un plan nuevo de organización, el saneamiento financiero y, finalmente, un nuevo marco de relación laboral.

Como decía antes, este acuerdo fue mucho más complicado en la negociación con los pilotos, porque yo creo que todos teníamos la sensación de que los pilotos no tenían voluntad política de llegar a este acuerdo y que por su actitud estaba claramente determinado que no querían corresponsabilizarse del saneamiento financiero ni, por lo tanto, hacer o no hacer la menor aportación posible a esa contribución que se demandaba a todos los trabajadores. Esa, que era una convicción que todos teníamos, hemos tenido la desgracia de poder confirmarla en fechas recientes cuando, de una manera un tanto airada, hemos comprobado cómo de nuevo el Sepla rompía lo que podía ser la buena marcha de la empresa desarrollando el plan que habían suscrito, convocando una huelga detrás de la que, analizando los puntos que se planteaban para convocar la misma, claramente queda determinado que no había nada más que una clara intencionalidad de compensarse económicamente, con criterios economicistas de carácter corporativo, recuperando la aportación económica que habían hecho con el acuerdo. Creo que esto ha quedado patente porque, de lo contrario, no se explica que hayan planteado, como han planteado, como motivo de la huelga, que se presente un plan, cuando todo el mundo sabe que hay un plan presentado en Bruselas, que se esté planteando que se dé una serie de pasos que se están desarrollando contando con el conjunto de ellos, y que ellos mismos además, a través de la marcha de las conversaciones, han reconocido que los distintos aspectos que habían en su acuerdo se están desarrollando de una manera satisfactoria en un porcentaje importante del plan. Pese a todo, yo creo que hay que mostrar nuestra satisfacción porque el desarrollo del plan está siendo positivo. Yo creo que los elementos que se querían corregir se han corregido de una manera importante, que nos hace pensar que en el futuro las cosas pueden ser mucho más sólidas que lo han sido hasta este momento por lo menos en los últimos tiempos en los que he-

mos tenido que asistir a esta situación de crisis y de conflictividad en la empresa.

La segunda cuestión que yo quería plantear es el tema de la negociación con la Unión Europea. Para nuestro Grupo no ha habido nunca duda alguna de que ésta era una negociación que iba a teminar con resultado positivo, aunque ya dijimos en la anterior intervención que íbamos a tener que supear una serie de dificultades, pero que, en todo caso, nosotros confiábamos en que el resultado final fuera positivo por dos razones, primero, porque creemos que llevamos razón cuando hemos presentado esta propuesta, y, segundo, porque cremos que existen antecedentes suficientes que no posibilitan que a nuestra compañía de bandera, a Iberia, se le dé un trato diferente, porque sería una discriminación que estoy absolutamente convencido, mi Grupo también, de que nuestro Gobierno no iba a aceptar en ningún caso. A este respecto, además, quiero señalar que esta negociación no solamente no es un fracaso, como se ha dicho y continuamente estamos oyendo, sino todo lo contrario, pero, por si había alguna duda, creo que lo mejor para aclararla son los ejemplos. Hasta el momento, este Gobierno puede presumir de que todos los expedientes que ha presentado en Bruselas los ha sacado de manera satisfactoria —como botón de muestra tenemos el último, el de SEAT—, y yo estoy absolutamente convencido de que en los mismos términos se va a producir el de Iberia.

En todo caso, también quiero decir que, como detrás de todo este proceso de negociación parece traslucirse que hay una pretensión clara por parte de algunas compañías y algunos países que están haciendo *lobby,* a diferencia de lo que ocurre en nuestro país, para dificultar la solución a Iberia, retrasando en lo posible el visto bueno y, de esta manera, perjudicarnos, yo creo que se han tomado las medidas oportunas para que no sea así, y lo que se ha hecho por parte del Gobierno y por parte de la empresa es tomar la decisión de proceder a la ampliación del capital en los 130.000 millones que estaban comprometidos, porque de esta manera vamos a estimular la capacidad de entendimiento y la capacidad resolutiva de la UE y que va a facilitar una solución definitiva en los términos que hemos planteado.

En relación con la no comparecencia del anterior Presidente de Iberia, he de decir que, en mi opinión, no se trata, como se ha dicho, de falta de respeto hacia esta Comisión, ya que ha dado unos argumentos, que podrán ser más o menos justificados, pero que en todo caso deben ser respetados. Si no, que se proceda como corresponda.

En todo caso, sí querría decir tres cosas. Primero, que este tema ya se ha discutido en esta Comisión y, por lo tanto, hemos tenido posibilidad de manifestar nuestras opiniones al respecto sin ninguna limitación. En segundo lugar, que, en mi opinión, la inversión no fue un fracaso. Y, en tercer lugar, que no existe impunidad alguna sobre este asunto, puesto que, como ya he dicho antes, el presidente ahora convocado dimitió hace tres años y se pudo haber reclamado antes su presencia. También he de manifestar que todo lo ocurrido ha sido discutido aquí y que el señor Aguiló no fue responsable de la compra de Aerolíneas.

De lo que se trata cuando se saca a colación este tema no es de intentar buscar claridad, sino manipular políticamente esta situación. Por consiguiente, tenemos que manifestar nuestro desacuerdo con estos comportamientos, porque creemos que estamos ante un problema grave, en el que todos debiéramos de estar mucho más preocupados por buscar soluciones de futuro que garanticen la supervivencia de nuestra empresa que por repetir discusiones que ya se han llevado a cabo hace mucho tiempo y sobre las que todos hemos tenido la oportunidad de manifestarnos sin ningún tipo de limitación.

Nada más.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): El señor Presidente de Iberia tiene la palabra para responder a las posiciones que hemos escuchado de los portavoces de los grupos.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (Sáez Elegido): Señor Presidente, señorías, si me permiten el señor Mardones y el señor Soriano, voy a juntar las respuestas relativas a Binter.

Hay algo que está subyacente de un modo más explícito en la intervención del señor Mardones y menos explícito en la del señor Soriano, que son los riesgos de la liberalización. Eso hay que afrontarlo. No sé cuánto tiempo se tardará en tener una liberalización plena en todos los servicios aéreos en las islas y en todas partes, pero nosotros contamos con que eso se va a producir. Desde este punto de vista, quizás deberíamos haber sido más ambiciosos a la hora de hacer nuestro plan de ajuste, pero en una compañía con pérdidas estructurales constantes del 20 por ciento de su facturación, nos parecía que lo primero que había que hacer era sacar la cabeza del agua para empezar a respirar, fundamentalmente para ver si a partir de esa mejora es posible afrontar nuevos retos.

La compañía está sufriendo ya, como ustedes saben bien, una competencia fuerte, leal, no sólo por el tráfico marítimo, que es muy activo y ofrece buenos servicios, sino también por compañías aéreas que están haciendo vuelos entre islas y fundamentalmente en los corredores más interesantes, las dos islas principales, como es obvio, con unos precios competitivos que hace que estén llenando sus aviones. Ya estamos empezando a sufrir los efectos serios de la competencia en el tráfico aéreo. Ese es un dato del problema que, según nuestra valoración, se va a incrementar.

¿Dónde está, desde nuestro punto de vista, el problema más serio, frente a esa liberalización, en comparación con lo que sucede en otros mercados? En que estamos tratando de un mercado muy específico, muy local y con unas tasas de crecimiento bastante limitadas. Como saben, ahora estamos en torno a los dos millones de pasajeros al año y las tasas de crecimiento de esos tráficos, para poder soportar dignamente una competencia normalmente fuerte, si se produce en los términos internacionales, los mercados no van a dar de sí demasiado, en lo que se refiere a las tasas de crecimiento, como para poder hacer un hueco a demasiadas compañías.

Siempre que se produce una liberalización, lo que sucede —y creo que en el corredor principal está sucediendo ya— es que la oferta crece un 40 por ciento y los precios también bajan entre un 30 y un 40 por ciento. Y eso ya está sucediendo, porque, como alguno de ustedes mencionaba, creo que era el señor Soriano, en algunos trayectos es más cómodo el jet foil que ir al avión, cogerle, dejarle, etcétera.

Nosotros contamos con que esa liberalización es inevitable, con que se va a producir, con que se va a ir aumentando el número de corredores que van a estar liberalizados, y con que la compañía tiene que prepararse.

Nuestro plan es muy sencillo, no tiene demasiadas claves. Tal vez no es brillante ni todo lo ambicioso que debería ser, pero es sencillo, y creo que la virtualidad de los planes sencillos es que se pueden entender por casi todo el mundo y se pueden llevar a cabo con bastante precisión. Tiene muy pocos puntos, seis, caben en un folio. Lo que estábamos planteando era utilizar la flota en función de su rentabilidad operativa. En la flota DC-9 queremos hacer 26 vuelos al día en temporada baja y 36 en temporada alta. Eso es sencillo, se puede contar. Con la flota ATR estamos haciendo 45 vuelos al día en temporada baja y 56 en temporada alta. Y con la flota CN-235, seis vuelos al día todo el año, mientras no encontremos quien nos la compre, porque también hemos dicho claramente que nos parece que es una flota de la que deberíamos poder desprendernos. Lo que pasa es que una cosa es vender y otra encontrar quien la compre. He de decirles que ahora mismo tenemos negociaciones relativamnete avanzadas para vender parte de esa flota, pero tampoco sabemos cuanto tiempo vamos a tardar en realizarlo. Eso supone una mejora de coste en torno a 80 ó 90 millones de pesetas, que puede parecer esacasa, pero creemos que aquí cada millón suma.

El segundo punto era la reducción de los costes de *handling* en un cinco por ciento sobre la tarifa oficial del año 1994, lo que supone 120 millones de pesetas. No sé si es poco —probablemente lo es en opinión del señor Soriano—, pero tiene que comprender el señor Soriano que Binter, que es una compañía 100 por cien Iberia, no va a contratar *handling* con nadie que no sea Iberia, es obvio. Y el que piense que Iberia puede admitir ese tipo de comportamientos, comete un error empresarial que no debe ser planteado.

¿Que el *handling* de Iberia es más caro o más barato? Lo dudo. Creo que el *handling* de Iberia, en los aeropuertos en los que está liberalizado, está en línea con las tarifas de sus competidores. ¿Que puede hacerse más barato? Seguramente sí, no lo discuto, pero está en línea con lo que es un precio de mercado. Además, es obvio que Iberia va a seguir haciendo el *handling* de todas sus compañías filiales igual que va a seguir haciendo el mantenimiento, igual que va a seguir vendiéndoles los billetes, porque, si no, este grupo no tendría sentido.

¿Nos podríamos plantear vender Binter? No digo que no sea un planteamiento que haya que hacer, y, en ese caso, los nuevos dueños de Binter, el nuevo capital de Binter, que hagan lo que quieran. Pero mientras Binter sea una compañía cien por cien de Iberia, en la que ha invertido a lo largo de toda su existencia más de 10.000 millones de pesetas en reposición de pérdidas, es evidente que está sometida a la disciplina de Iberia y que los servicios van a ser compartidos. Esto hay que decirlo así de claro, y no de otro modo. Y, repito, no pierde por eso. Los servicios de *«handling»* de Iberia son comparables —y le mandaré documentación para que la contraste— a los precios de la competencia.

Tercera cuestión. La implantación de un sistema de facturación anticipada tiene un impacto, para nosotros, de 328 millones. Ya sé que les causa algunos problemas a nuestros usuarios por la utilización masiva que estaban haciendo de los sistemas de reserva, pero tengan en cuenta que en la utilización de los sistemas de reserva cuesta lo mismo una reserva para cualquiera de los vuelos de Binter que una reserva entre Madrid y Tokio, y que la compañía tiene que pagar esas reservas. ¿Eso qué quiere decir? Que estábamos penalizando severamente las cuentas de Binter, hasta tal extremo que podía hacerse inviable. Son 328 millones, que parece que tampoco es mucho dinero, pero es una cifra relativamente sustancial para una economía como la de Binter. Evidentemente, el servicio no es el mismo. Cualquiera que diga lo contrario falta a la verdad, pero la impresión que tenemos es que, en general, el servicio no se ha deteriorado. No discuto que haya días claves en los que sea más difícil conseguir los billetes, pero tampoco nos hemos salido por completo de los sistemas Amadeus. Por tanto, la persona que quiera reservar su vuelo para un día determinado lo puede hacer sin ningún problema, pero la compañía no podía afrontar pagar dos y tres veces el *fee* que hay que pagar al sistema de reserva por un pasajero que reservaba en dos y tres vuelos distintos para el mismo día y sólo utilizaba uno de los vuelos.

En relación con el cuarto punto he de decir que estamos haciendo un plan de ahorro de costes mediante una renegociación de contratos y servicios y tiene un impacto de 190 millones de pesetas. No es muy espectacular y he de decir que nuestros suministradores nos están ayudando. Les hemos planteado la situación a todos ellos, les hemos dicho que nos ayuden conteniendo sus precios o incluso rebajándolos y estamos encontrando una postura absolutamente abierta. También he de decir —permítanme que haga un inciso— que en el caso de Iberia se habla mucho de los esfuerzos del personal, pero el que están haciendo los suministradores de Iberia para apoyar a la compañía es importantísimo y se plasma en unos 20.000 millones anuales. Los suministradores de Binter en su tamaño y dimensión están haciendo lo mismo.

El quinto punto era la sustitución operativa de la flota de DC-9 de Iberia que, como saben, estaba alquilada a Binter por una compra, y supone un ahorro de 274 millones de pesetas. Esto es cuantificable, estaba pagando un alquiler y ahora se pagan unas amortizaciones. Los aviones DC-9 no son nuevos, pero, como todas SS. SS. conocen, los reglamentos necesarios y las propias normas de seguridad de Iberia hacen que aunque la matrícula del avión no sea nueva, el avión está totalmente revisado, es prácticamente nuevo y se hace nuevo cada muy poco tiempo, porque hay que revisar la célula, hay que cambiar los motores, hay que revisar todas y cada una de las pieza. Desde el punto de

vista de utilidad de los aviones, me remitiría a las estadísticas de las flotas. Hay compañías regionales americanas de tamaño mucho mayor que Binter, que están explotando flotas enormes de aviones DC-9 comprados antes que los aviones con los que está operando Binter, que están obteniendo muy buenos resultados económicos. Creo que es un excelente avión para ese servicio.

Nos faltan los costes de personal, hay 300 y pico millones de pesetas que no hemos conseguido todavía.

Me preguntaban cómo iban las cosas. En el acumulado de noviembre —son las últimas cifras que tenemos—, llevamos un resultado de explotación negativo de 183 millones de pesetas. Les recuerdo que el plan se inició en julio, hasta entonces llevábamos perdiendo mucho dinero. El año anterior, por las mismas fechas, llevábamos un resultado de explotación negativo de 1.276 millones. Por consiguiente, el plan está funcionando, no a plena satisfacción, porque se está aplicando desde hace seis meses, pero está funcionando bien. Tenemos unos resultados financieros prácticamente iguales a los del año anterior: 528 millones de pesetas este año y 559 el año pasado. Contamos con unos resultados netos antes de impuestos de menos 638 millones de pesetas en lo acumulado este año y 1.673 el año pasado. En seis meses de efectividad del plan han mejorado los resultados de la compañía en mil millones de pesetas.

¿Cómo va a cerrar el año? Va a cerrar más o menos con esta cifra, porque diciembre suele ser un mes ligeramente positivo o neutral. Vamos a poder cerrar con un resultado neto después de impuestos en torno a los 500 millones de pesetas negativo, cuando el año pasado se cerró con 1.261, y el anterior con 1.400. Estas con las cifras. De todos modos, como el señor Soriano me ha hecho un aluvión de preguntas de mucho detalle, procuraré contestarle por escrito a todas ellas una vez leídas las actas y si me permiten un poco de tiempo para que tenga la información puntual de todos y cada uno de los parámetros.

Paso a contestar al señor Fernández Norniella, que me ha hecho dos tipos de preguntas: las que tenía preparadas para mí y las que tenía para el señor Aguiló. Voy a contestar a las que tenía preparadas para mí y lamento no poder hacer sino alguna precisión menor sobre las que tenía preparadas para el señor Aguiló, aunque, en cualquier caso, podré contestar más adelante si se me da tiempo.

Reconozco el apoyo reiterado por parte del Grupo Popular de esta Cámara en las negociaciones con Europa, que es obvio. Creo que reconocerlo está bien. Califica la negociación de oscurantista. Yo le llamo la atención sobre cómo son las negociaciones en Bruselas. Las negociaciones en Bruselas tienen siempre, por definición, tres niveles. Tienen un primer nivel técnico, en el que actúan los técnicos de las compañías y los de la Comisión. Tienen un segundo nivel dentro de la propia Comisión; es decir, una vez que el comisario encargado del caso particular, sea éste o cualquiera, llega a alguna idea de cómo resolver el conflicto planteado, tiene que venderlo —por decirlo en términos coloquiales— al resto de los comisarios puesto que, al final, tiene que presentar el tema a votación en la Comisión y estoy seguro de que a ningún comisario le apetece perder una votación en Comisión. Finalmente, tiene, qué duda cabe, un nivel político de relaciones entre el Gobierno del país que presenta el expediente y la Comisión en sí misma y el comisario involucrado.

Respecto al oscurantismo, estas negociaciones nunca se han hecho con luz y taquígrafos; yo no conozco ningún caso y les aseguro que alguna experiencia tengo en temas de Bruselas. Se cuentan los resultados, se van desarrollando las cosas y, al revés, cuando se producen filtraciones —y en el caso concreto de Iberia ha pasado así—, deviene en un bloqueo de la negociación y, en resumidas cuentas, en un retraso del procedimiento. Comprendo que es más interesante conocer todos y cada uno de los puntos, pero entiéndame, señoría, que seguramente eso es malo para el propio proceso y para el interés que compartimos todos de que Iberia salga adelante.

Ha hecho mención a que no presentamos los planes de Iberia aprovechando la presencia de comisarios españoles. No los presentamos —y quiero pararme dos minutos en esta reflexión— porque no podíamos presentarlos. El análisis que hicimos de la situación de Iberia desde que estoy, en el año 1993, es relativamente sencillo. El año 1993 Iberia perdía, por cada hora que volaba, 107.000 pesetas. Estábamos metidos en unas pérdidas crecientes; estoy hablando de explotación, antes de financieros, antes de Aerolíneas, antes de cualquier otra cosa. Resultado de explotación puro: por volar, se perdían 107.000 pesetas por cada hora. Cuanto más se volaba, más se perdía. ¿Por qué? Porque había un problema estructural de costes, problema que había que resolver antes de presentar ningún plan porque, si no se revuelven los problemas de viabilidad económica de cualquier compañía, inyectar capital es como echar agua en una cesta. Tenemos el ejemplo de alguna compañía europea, que recibió ingentes cantidades de dinero como ayuda de la Comisión y que está perdiendo ingentes cantidades de dinero porque probablemente no han sido capaces de resolver los problemas estructurales.

¿Cuándo pudimos nosotros resolver esos problemas estructurales? Tras convencer a todos los colectivos de la compañía de que era necesario rebajarse los sueldos; a lo mejor, deberíamos haber conseguido eso antes, pero lo conseguimos iniciando las negociaciones en el mes de junio del año 1994. No se pudieron concluir a tiempo de presentarlas ante un comisario español pues no fue posible firmar con los sindicatos de tierra hasta el 29 de noviembre y hasta el 28 de diciembre con el sindicato de los pilotos. Presentamos el plan en Bruselas el 23 de enero. Desgraciadamente, aunque lo hubiésemos presentado el 29 de diciembre, el día después de haber firmado el plan, como bien sabe el señor Fernández Norniella, el comisario Oreja está ya nominado en ese momento para otra responsabilidad y difícilmente podría habernos ayudado en el proceso. Reconozco con usted que habría sido mucho más útil e interesante, seguramente más fácil para la compañía, haber podido presentar los papeles bajo un comisariado español pero, repito, la coherencia del plan lo ha hecho imposible.

Sobre las presiones políticas del Gobierno, tengo que decirle lo que sé. Me consta que, desde el Ministerio de Industria y desde la Presidencia del Gobierno, se han ejer-

cido muchas presiones políticas sobre la Comisión y sobre los comisarios. Si han sido más presiones o menos presiones que en otros casos, no lo sé cuantificar, pero me consta que ha habido numerosos contactos y presiones políticas sobre la Comisión y sobre los comisarios.

Voy a tratar de comentar algo de las preguntas que tenía preparadas para el señor Aguiló. En lo que se refiere a mis declaraciones de conseguir la normalidad de Aerolíneas en el año 1993, ya lo he comentado en esta Cámara. Aerolíneas estaba demandando, en septiembre del año 1993, de Tesorería a Iberia en torno a los 20 millones de dólares mensuales. Era una situación insoportable, no tenía demasiado sentido mantener una situación de ese estilo en donde Iberia actuaba como banco de una compañía filial nuestra en la que teníamos una participación notable, pero no la mayoría. ¿Qué es lo que hicimos en ese caso? Sentarnos con el Gobierno argentino y decirles: Señores, o se pone dinero en esta compañía, cada uno en la proporción que tenga, de tal modo que sea autosuficiente desde el punto de vista económico y financiero, o nos vamos o nos la quedamos, pero en esa situación no se puede seguir. Como conocen bien SS. SS., tuvimos unas larguísimas negociaciones con el Gobierno argentino, que se transformaron en que nos quedamos con la mayoría de Aerolíneas. Desde entonces no ha habido prácticamente ningún flujo de nuevos préstamos desde Iberia hacia Aerolíneas, y la compañía ha mejorado sus *ratios* notablemente. Pero yendo a la esencia de lo que se ha planteado en Bruselas, lo que decían los funcionarios de la Comisión no es si Aerolíneas iba bien o iba mal, es lo que en términos técnicos se conoce como riesgo-país. Es decir, una inversión en un país como Argentina y del volumen que representa dentro de los activos de Iberia, suponía un riesgo tal para Iberia que haría que cualquier inversor externo no considerase invertir en Iberia porque tenía una parte de su cartera que podía considerarse de alto riesgo, independientemente de la situación y de la marcha de la compañía. Esos fueron los criterios.

Respecto a los gestores —y el señor Fernández Norniella tiene una cierta fijación con mi equipo de dirección y supongo que conmigo mismo—, sólo quiero darle dos datos: el número de posiciones directivas que había en septiembre del año 1993, cuando yo me hice cargo de la compañía como consejero delegado y vicepresidente, era de 70 personas; el número de posiciones directivas que hay actualmente son 30 personas; de esas 30 personas hay 10 ó 12 —no sé precisarle ahora mismo— que no habían tenido responsabilidades de primer nivel directivo hasta este momento. Evidentemente, todos los que están eran los que estaban, porque yo no he traído más que a un directivo de primer nivel, que es el señor que lleva las cuentas, el «controller» de la compañía. Los demás son todos personas que estaban en Iberia, que llevan no sé cuántos años, que tienen una trayectoria profesional y personal, desde mi punto de vista, impecable, y que demuestran que están haciendo las cosas bien, como se demuestra en las compañías, con las cuentas de resultados. La cuenta de resultados de Iberia acumulada en noviembre es un resultado de explotación —a pesar de la huelga, donde ya hemos recogido los 4.000 ó 5.000 millones de pesetas de impacto que nos ha supuesto— positivo de 29.184,3 millones de pesetas. Y esto no es cosa del presidente, es cosa del equipo directivo, y así es como se mide en todas las empresas, públicas o privadas, la efectividad de un equipo directivo.

Yo no sé qué más contestarle. Me pregunta quién decide las inversiones y cómo se hicieron. No lo sé. Si quiere y tiene interés lo puedo investigar y mandarle un dossier.

Sobre las declaraciones de Cavallo, que tantas veces se han repetido, pregúntele a él, porque yo no tengo ninguna respuesta.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Muchas gracias, señor Presidente de Iberia.

Con su intervención llegamos al final del orden del día. Resta sólo agradecerle, en nombre de la Comisión, su colaboración en nuestros trabajos esta mañana.

Señorías, levantamos la sesión cuadragésimo octava de la Comisión de Industria, Energía y Turismo.

Era la una 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