



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1997

VI Legislatura

Núm. 289

INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FRANCESC HOMS I FERRET

Sesión núm. 21

celebrada el miércoles, 8 de octubre de 1997

Página

ORDEN DEL DÍA:

Solicitud de comparecencia del señor Presidente de la Compañía Iberia (De Irala Estévez), para informar sobre las medidas que se están adoptando para mejorar el nivel de competencia que requiere la situación derivada de la «liberalización del sector aeronáutico europeo» y, por consiguiente, del denominado programa de adaptación de Iberia al nuevo entorno competitivo: acerca del futuro de Binter, de Aviaco, de la elaboración del Plan Director de Temporalidad Trienal que aún no ha sido dado a conocer ni siquiera a los Comités de Empresa de la compañía, de la situación generada por la transferencia de líneas regulares de Viva a Iberia y de recuperación de aeronaves para Iberia que estaban prestando servicios a Binter. Formulada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 212/000576)

8304

Comparecencia del señor Presidente de la Compañía Iberia (De Irala Estévez), para explicar el nuevo plan estratégico, el futuro de dicha compañía en su conjunto y de sus unidades de negocio, así como el futuro de empleo y de la oportunidad de las alianzas internacionales. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000608)

8304

	Página
Comparecencia del señor Secretario de Estado de la Energía y Recursos Minerales (Fernández-Cuesta Luca de Tena), para informar sobre:	
— Las futuras normas de los cupos de producción de carbón, así como las variaciones en las subvenciones por reducción de capital. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 212/000047)	8326
— El documento presentado por el Ministerio de Industria y Energía sobre el plan del carbón y, en particular, de sus consecuencias para las explotaciones de lignito pardo de Galicia. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/000707)	8326
— El plan de viabilidad del Coto Minero del Sil. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 212/000776)	8326
— Seguimiento realizado por la empresa nacional Hulleras del Norte, S. A. (HUNOSA) del cumplimiento de las normas de seguridad e higiene en el trabajo, así como del control del número de horas efectuadas por trabajadores de subcontratas que realizan sus tareas en el interior de las minas. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 212/000463)	8326
— Previsiones del Gobierno sobre el futuro de la empresa pública Hulleras del Norte, S. A. (HUNOSA), ante las noticias aparecidas en distintos medios de comunicación. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 213/000142)	8326
— Causas que justifican el cierre de la empresa Hulleras del Norte, S. A. (HUNOSA), en el año 2002. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 213/000143)	8327

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

— **SOLICITUD DE COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA IBERIA (DE IRALA ESTÉVEZ) PARA INFORMAR SOBRE LAS MEDIDAS QUE SE ESTÁN ADOPTANDO PARA MEJORAR EL NIVEL DE COMPETENCIA QUE REQUIERE LA SITUACIÓN DERIVADA DE LA «LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR AERONÁUTICO EUROPEO» Y, POR CONSIGUIENTE, DEL DENOMINADO PROGRAMA DE ADAPTACIÓN DE IBERIA AL NUEVO ENTORNO COMPETITIVO; ACERCA DEL FUTURO DE BINTER, DE AVIACO, DE LA ELABORACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DE TEMPORALIDAD TRIENAL QUE AÚN NO HA SIDO DADO A CONOCER NI SIQUIERA A LOS COMITÉS DE EMPRESA DE LA COMPAÑÍA, DE LA SITUACIÓN GENERADA POR LA TRANSFERENCIA DE LÍNEAS REGULARES DE VIVA A IBERIA Y DE RECUPERACIÓN DE AERONAVES PARA IBERIA QUE ESTABAN PRESTANDO SERVICIOS A BINTER. FORMULADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/000576.)**

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA IBERIA (DE IRALA ESTÉVEZ) PARA EXPLICAR EL NUEVO PLAN ESTRATÉGICO, EL FUTURO DE DICHA COMPAÑÍA EN SU CONJUNTO Y DE SUS UNIDADES DE NEGOCIO, ASÍ COMO EL FUTURO DEL EMPLEO Y DE LA OPORTUNIDAD DE LAS ALIANZAS INTERNACIONALES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000608.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías.

Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Industria, Energía y Turismo. El orden del día comienza con la presencia del presidente de la Compañía Iberia, don Xabier de Irala, a quien damos la bienvenida.

Señorías, de acuerdo con lo que acordamos en la Mesa y Junta de Portavoces, vamos a dar la palabra en primer lugar al presidente de Iberia para que haga una primera exposición, en función de los contenidos que han motivado la petición de comparecencia del Grupo Socialista, y luego daríamos paso a un turno de intervenciones de los demás grupos, a no ser que el Grupo Socialista solicite hacerlo de otra forma, por ser autor de la solicitud de comparecencia. **(Pausa.)**

Tiene la palabra el presidente de Iberia.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA IBERIA** (De Irala Estévez): Señorías, si les parece, voy a exponerles la visión que tengo del entorno de la compañía, sobre todo el impacto que puede tener de cara al futuro y algunas de las decisiones importantes que se han tomado durante el año 1996, así como del plan director del grupo, con la visión que tenemos para los próximos tres años, que incluirá también no sólo Iberia, sino sus filiales.

Cuando hablamos del entorno de la liberalización del sector, lo primero que hay que decir es que si hay una palabra que debería de caracterizar este entorno es cambio, y yo diría que dramático, que desde el período 1992-1993 se ha producido en España. Incluso a los que estamos metidos de lleno en esta industria nos cuesta imaginar la magnitud y rapidez del cambio que se va a producir en los próximos años. Se habla de liberalización, de globalización, que son términos conocidos por todos. Uno de los primeros efectos que se van a producir es una concentración de empresas, alianzas que ya estamos viendo; en definitiva, la aparición de una competencia inexistente, por lo menos en España, hace algunos años. Vamos a pasar a unas características de cambio de este entorno, por ejemplo de una propiedad estatal a una propiedad privada. Éste es un cambio muy claro que estamos viendo ya en muchos países y al que no vamos a ser ajenos. Vamos a pasar de una intervención del Gobierno a que no haya ni intervención ni subsidios; de una competencia limitada, tanto en capacidad como en precios, fruto prácticamente de un monopolio en casi todos los países, a lo que ahora llamamos cielos abiertos, aunque esto tiene sus particularidades, sobre todo porque, por mucho que tengamos cielos abiertos, en algunos casos no podemos aterrizar. Por lo tanto, el desarrollo de las infraestructuras es un nuevo fenómeno que ha aparecido.

El tema de servicios, por ejemplo, *handling*, aeropuertos, *catering*, mantenimiento, ha sido hasta ahora controlado por las compañías. Esto va a cambiar. Aparece nueva competencia en la prestación de servicios, nuevos inversores, lo que va a dar lugar a una vuelta importante a la estructura organizativa de estos servicios.

Barreras a la inversión extranjera. Esto, sencillamente, lo que va a producir son crecientes oportunidades para que se pueda realizar inversión extranjera. Y no me refiero sólo a la Unión Europea. En Estados Unidos, aparentemente no hay una intervención directa de los gobiernos, como sabéis, pero una compañía extranjera no puede adquirir más del 25 por ciento del capital de una sociedad. Por lo tanto, incluso en Estados Unidos, que es el país que ha tomado el liderazgo en la liberalización, sigue habiendo barreras, que paulatinamente se irán modificando.

Para nosotros, lo que esto significa es, en primer lugar, un cambio cultural, y una forma de definirlo sería que hasta ahora volaban aviones y ahora tenemos que volar pasajeros. Para que tengáis una idea de la incidencia que esto tiene, ahora tenemos que salir a vender. Si fuésemos capaces de aumentar un solo pasajero en todos nuestros vuelos, es decir, en los más de 435 vuelos diarios que realiza Iberia, o los 800 vuelos que efectúa el grupo, significaría, según las tarifas que cojamos, del orden de 3.000 millones en la cuenta de resultados. Esto es tanto como todo el benefi-

cio que se ha producido en el año 1996. Por lo tanto, éste es uno de los retos más importantes que tenemos respecto al cambio cultural que se tiene que producir por el mero hecho de tener que competir. Muchas veces, cuando hablamos de competencia, nos limitamos a pensar en nuestros competidores locales, pero para una compañía como la nuestra la verdadera competencia es la internacional, y luego podremos hablar del porqué. Esto lo que va a producir es una gran presión para generar valor para los accionistas y, sobre todo, para reducir la base de los costes. Estamos intentando definir el plan director y las acciones que se están llevando a cabo en torno a estas presiones.

Con esta situación, en el año 1993, que es cuando verdaderamente se empieza a notar el impacto de la liberalización del transporte aéreo en España y en Europa, Iberia tuvo unas pérdidas netas de 69.000 millones de pesetas. Y lo peor es que también se perdía en explotación. Los responsables de la compañía en ese momento vieron que era una situación insostenible y pusieron en marcha el plan de viabilidad, que es también conocido internamente como el plan de adaptación competitivo. Para el éxito del plan se contó fundamentalmente con la colaboración tanto de los trabajadores de la compañía como con la de sus accionistas.

Recordando los puntos más importantes de este plan, para los años 1995 y 1996 se incluyó una ampliación de capital de 87.000 millones, de los cuales 50.000 se dedicaron a reducir deuda y 37.000 a reducir costos, básicamente salariales, reducción de costos salariales en un 8,5 por ciento, reducción de plantillas en 3.500 trabajadores, y una reducción de costes generales de 24.000 millones de pesetas.

Fruto de este plan de viabilidad han sido los primeros beneficios de la década. Iberia no había tenido beneficios desde el año 1989. Yo diría que el ejercicio 1996 ha resultado ser razonablemente satisfactorio para Iberia, ya que se han conseguido beneficios después de varios años de crecientes pérdidas, la empresa ha aumentado su actividad con menor plantilla, por lo que los índices de mejora de productividad han alcanzado cifras de dos dígitos, la situación financiera se ha normalizado con la ampliación de capital y la reducción de riesgo en América Latina, y la actividad comercial y operativa se ha dinamizado de forma espectacular, permitiéndonos dar respuesta ágil y eficaz a los envites de la competencia.

Iberia ha conseguido 2.722 millones de pesetas de beneficios, una cifra modesta si se compara con los resultados de otras empresas más grandes del sector, pero todo un éxito si tenemos en cuenta que es el primer año de beneficios en esta década.

Los efectos positivos del plan de adaptación competitiva puesto en marcha en 1995, sumados a un mercado en expansión, ha permitido dirigir el curso de los acontecimientos hacia un futuro mucho más alentador. En este plan tienen especial relevancia dos decisiones, ambas basadas en la confianza en la empresa mostrada tanto por su accionista como por sus trabajadores: la ampliación de capital, que ha posibilitado el saneamiento financiero, y la reducción de costes de personal, favorecida tanto por la reducción de plantilla como costes unitarios.

El 31 de enero de 1996 la Unión Europea autorizó una ampliación de capital de 87.000 millones de pesetas, dejando un segundo tramo para el año 1997, condicionado al cumplimiento de una serie de estrictos criterios basados en parámetros económicos y de productividad, alcanzados holgadamente tanto en 1995 como en 1996. Esta aportación no ha sido considerada como ayuda de Estado, sino como una inversión conforme a los principios de mercado. Con la ampliación de capital se ha podido acometer la reestructuración de plantilla prevista en el plan de adaptación competitiva y reducir la deuda.

Con el fin de contribuir a la estabilidad financiera de Iberia durante el año pasado, se inició el proceso de racionalización de nuestra participación en compañías iberoamericanas. En el caso de Aerolíneas Argentinas, Iberia mantiene la gestión y un porcentaje minoritario en el capital de la misma. Con respecto a Viasa, en el último trimestre del año Iberia presentó un plan de viabilidad semejante al que ha permitido a Iberia regresar a los beneficios. Lamentablemente, la negativa del colectivo de pilotos a aceptar este plan condujo al cierre de esta empresa. El mercado iberoamericano y los tráficos entre Europa y aquel continente son parte de nuestro mercado natural y apostamos por mantener una presencia notable en estos tráficos. Frente al papel de inversor, ahora vamos a potenciar el de operador, que complementaremos con acuerdos comerciales. Esta fórmula debe permitirnos defender nuestro liderazgo en este mercado. El año 1996 se caracterizó también por un significativo aumento de la productividad, fruto de los pactos firmados en los primeros meses del año, y por la puesta en práctica de una política comercial más agresiva, que nos permitió ponernos por delante de la competencia a la hora de adoptar decisiones.

Cerrando el año 1996, lo primero que nos planteamos fue cuál iba a ser la evolución de esta compañía en los próximos tres años si seguíamos con las medidas ya acordadas y simplemente extrapolamos la situación que tenemos. La conclusión de un ejercicio interno sobre este tema fue que de unos resultados de explotación del grupo de transporte aéreo de 34.000 millones íbamos a pasar al año 1999 con unos resultados de explotación de pérdidas de 12.000 millones. Por lo tanto, era absolutamente necesario que hiciéramos algo. De ahí nace el plan director y la visión al año 1999.

Así pues, ya que el objetivo era consolidar la rentabilidad de esta empresa y de este grupo para que a partir de ese año se pueda considerar en condiciones de mercado y razonables un posible proceso de privatización, la primera condición que nos fijamos fue conseguir en 1999 un rendimiento sobre la inversión, es decir, sobre los fondos, de un 16 por ciento. ¿Por qué un 16 por ciento? Porque, teniendo en cuenta la media de la industria, nos parece que es un objetivo razonable que nos permite atraer inversores privados en su momento e iniciar el proceso de privatización en condiciones de competitividad. A partir de ahí, y hacia atrás, fuimos definiendo las distintas acciones que había que tomar, tanto en mejora de ingresos como en reducción de costes, para alcanzar esos objetivos.

En resumen, yo diría que el plan director propone un cambio importante hacia un nuevo modelo de gestión

donde se utilicen conjuntamente todos los recursos de vuelo del grupo y donde cada actividad se gestione diferenciadamente para que sea rentable por sí misma. El objetivo es alcanzar unos niveles de rentabilidad, tanto del grupo como de cada una de las actividades, en línea con los mejores del sector para que sea viable la participación de socios privados en la empresa.

Para conseguirlo se han definido ocho objetivos estratégicos, que son los siguientes: En primer lugar, una política comercial más agresiva y orientada al cliente. Yo creo que todo el mundo ha podido ver esto a partir del 1 de octubre de 1996. Pienso que Iberia ya no va a remolque de las demás compañías, como sucedía anteriormente. Ahora marcamos la pauta en las decisiones comerciales, pauta que en muchas ocasiones siguen nuestros competidores. En el área comercial hemos cambiado radicalmente. Tenemos mejores tarifas, nuevos productos, servicios, nuevos destinos y eso se ha traducido inmediatamente en resultados. Evidentemente, también estamos aprovechando, y hay que decirlo muy claro, el tirón de una expansión del mercado que está por encima de lo que inicialmente se había previsto. Para una oferta que sólo ha crecido en un 3,4 por ciento en los ocho primeros meses del año, la demanda de Iberia lo ha hecho en un 9,4. El factor de ocupación es un 5,8 por ciento, superior al del año pasado por estas mismas fechas. A pesar de todo, nos encontramos con que el mercado está creciendo más de lo que pueden atender nuestros recursos y por eso también hemos alquilado aviones con tripulaciones.

El segundo objetivo estratégico es el optimizar las interconexiones entre vuelos del grupo Iberia en Barajas, principal centro de operaciones del grupo, una vez superadas las limitaciones actuales de infraestructuras. Barajas es vital para el grupo de Iberia, porque es en este lugar donde se concentra la mayoría de los vuelos y las conexiones. Casi todos nuestros vuelos, por lo menos una vez al día, pasan por Barajas. Ésta es la razón por la que desde Iberia se ha insistido en la importancia de continuar con las obras de ampliación de Barajas al máximo de sus posibilidades, teniendo en cuenta, evidentemente, el impacto medioambiental. Luego quizá podremos hablar un poco más en detalle. Aquí es importante ver que Iberia es una compañía operadora de red y, como tal, el tener un centro de conexiones que sea eficaz es fundamental. De ahí que competidores locales, que no son operadores de red, que son operadores de punto a punto, que son unos competidores en algunos tramos, en general pueden también ser asociados nuestros en la medida en que pueden aportar tráfico a una red. Nuestros verdaderos competidores son aquellos que también operan con red y, por lo tanto, la competencia consiste, en un momento determinado, en un mercado, robar tráfico para llevarlo a la red de la competencia.

El tercer objetivo estratégico es la reducción general de costes. Estamos negociando los convenios colectivos con los diferentes representantes sindicales, con el fin de limitar los incrementos salariales y aumentar la productividad de las tripulaciones, y también están en marcha distintos programas de reducción de gastos generales.

El cuarto objetivo es conseguir una integración de las filiales en la red del grupo, y esto que hoy parece ya bas-

tante evidente y asumido prácticamente por todas nuestras filiales, hace un año era una especie de tabú en el grupo. Cuando yo estaba hablando de códigos compartidos con alguna compañía extranjera, Iberia y Aviacó no se habían sentado para hablar de este tema. Esto ya es un hecho desde el mes de julio. En la próxima temporada de invierno, que comienza a finales de octubre, la red de Aviacó y la de Iberia estarán completamente integradas. Todos los vuelos llevarán únicamente el código de Iberia, y los aviones se asignarán indistintamente a una u otra ruta o vuelo en función de su mayor adecuación y el servicio, evidentemente, será homogéneo.

El quinto objetivo es el de conseguir alianzas estratégicas con otras compañías aéreas que permitan al grupo complementar su red con destinos que no se puede cubrir por sí mismos, por ejemplo Asia y Norteamérica, y consolidar las posiciones de liderazgo, por ejemplo, en Latinoamérica. Como saben, acabamos de firmar un acuerdo comercial con American Airlines, que permitirá ampliar nuestra red en Norteamérica mediante códigos compartidos, y tenemos previsto desarrollar un acuerdo semejante con British Airways para dentro de dos meses. También está previsto que firmemos un acuerdo con American Airlines en los próximos días para que entren en el capital de Aerolíneas con una participación similar a la de Iberia, en principio un 10 por ciento, con la entrada de otros posibles inversores privados y con el compromiso de que entre los dos llevaremos a cabo un plan de reestructuración de la compañía.

El sexto objetivo es el de reorganizar las inversiones en Iberoamérica. Una parte muy significativa de las pérdidas de Iberia en los años pasados ha venido provocada por las inversiones en compañías latinoamericanas, por lo que la reorganización de estas inversiones era esencial para garantizar la rentabilidad de Iberia en el futuro. En primer lugar, actuamos en Viasa, compañía en la que tratamos de aplicar un plan de viabilidad semejante al de Iberia, pero fue imposible llegar a un acuerdo con sus pilotos, por lo que no quedó más solución que cerrar la compañía. Para recordar la situación, simplemente diré que Viasa era una compañía que tenía 30 pilotos y 57 tripulantes por avión. Con esos datos, se darán cuenta de la situación verdaderamente dramática en la que se encontraba la compañía que, por cierto, estaba en quiebra.

Hemos vendido nuestra participación en Ladeco y también hemos vendido la mayoría de Aerolíneas Argentinas, compañía que nos interesa estratégicamente, pero en la que no nos conviene mantener una inversión mayoritaria, como hasta ahora. Creo que si algo hemos aprendido de estos procesos es que para consolidar una sinergia con una compañía aérea no hace falta que tengamos la mayoría del capital ni la responsabilidad de la gestión, sino que lo importante es identificar dónde están las sinergias, cuáles son los parámetros que hacen que esas sinergias se materialicen y llegar a los acuerdos puntuales que hagan que realmente se produzcan las sinergias.

El séptimo objetivo estratégico es defender la máxima cuota de mercado en *handling* en aeropuertos, compatible con una aplicación eficaz de los acuerdos de subrogación y

manteniendo un nivel de precios razonable que permita una rentabilidad adecuada. Iberia es el primer operador en servicios de *handling* en todos los aeropuertos españoles por concurso público. En los principales aeropuertos AENA ha sacado un concurso público para un segundo operador de *handling*. En el pliego de condiciones se especifica que en este segundo operador se ha de subrogar personal del primero en la misma proporción en que se lleva actividad o cuota de mercado. Esta medida, negociada con los sindicatos mayoritarios, permite garantizar el puesto a los trabajadores, sin que se vean afectados por la inevitable pérdida de actividad de Iberia, y, además, conservando las mismas condiciones que tenían en Iberia, como son categoría, antigüedad, salario y derechos sociales. La subrogación se está llevando a cabo sin excesivos problemas, aunque hasta cierto punto es comprensible la inquietud que crea en los trabajadores subrogados al tener que enfrentarse a un cambio de empresa, a pesar de que, como decía antes, mantienen el mismo trabajo, en el mismo lugar y con los mismos derechos y salario que en Iberia.

El último objetivo estratégico es el implantar en el grupo Iberia un nuevo modelo de gestión diferenciada por actividad. La actividad de transporte de pasajeros o carga no es la misma que la de *handling* o mantenimiento de aviones. Cada una de estas actividades, gestionada de forma diferente, permite obtener una mayor rentabilidad. Un modelo de gestión diferenciada de estas actividades, incluyendo su articulación en sociedades diferentes, permitirá y facilitará dar soluciones específicas a cada problema, desarrollar las competencias clave en cada una de ellas y, sobre todo, aprovechar todo el potencial comercial y operativo de la red de vuelos para desarrollar rentablemente el grupo.

El modelo de gestión propuesto se basa en la diferenciación entre los bloques de red y comercialización, operadores y servicios y se adapta perfectamente a la situación de partida y prioridades del grupo Iberia en cada uno de ellos. En definitiva, red-comercialización asume la responsabilidad última sobre los resultados generados por la red de vuelos y tiene como prioridades básicas la optimización de la misma, el fortalecimiento de la relación con canales y clientes y la consolidación de la presencia ante el mercado. Para ello, debe optimizar la utilización de los operadores propios, franquicias y alianzas. Los operadores han de desarrollar las operaciones de vuelo con costes por AKO competitivos para los mercados que sirven y, además de cubrir la red principal, pueden adoptar otros papeles, como, por ejemplo, alimentador del *hub*, líneas con claro dominio del tráfico punto a punto, *chárter* o carga. En principio, sus funciones básicas serían la operación de su flota y gestión de sus tripulaciones. Los servicios de aeropuertos, material y sistemas, cuya ejecución en propio no es estrictamente necesaria para asegurar una ventaja competitiva en el negocio del transporte, han de ser gestionados de acuerdo con los criterios de sus respectivos mercados. Las relaciones contractuales entre red-comercialización, operadores y servicios están en línea con las aplicadas normalmente entre unas y otras compañías aéreas y entre éstas y las empresas proveedoras de servicios de tierra. Este

modelo presenta ventajas sustanciales de gestión y financieras y está en línea con la evolución de las compañías aéreas líderes; facilita aplicar criterios de gestión y desarrollar las competencias propias de cada actividad; permite concentrar las actividades críticas de generación de ingresos, como es el diseño de red, marketing y ventas, que tienen unas economías de escala sustanciales, e incentiva la eficiencia en costes para los niveles de servicio predeterminados a través de la transparencia implícita en la relación con varios operadores y la asignación de los mismos. Además, en el caso de Iberia facilita la concentración del esfuerzo comercial en torno a una imagen corporativa única. Asimismo, facilita sacar el máximo partido posible a las flotas mediante su programación conjunta, que proporciona mayor flexibilidad en su asignación y hace más transparentes los costes de operaciones de vuelo respecto al mercado; establece criterios de mercado en la gestión y utilización de los recursos de aeropuertos, materiales y sistemas, y facilita la aplicación de prácticas de gestión y condiciones de trabajo adaptadas a las particularidades de cada una de esas actividades, y facilita la estructuración de las cuentas de resultados de cada bloque del modelo de forma coherente con su capacidad de gestión, margen de la red a precios de operación y servicios pactados para el bloque de red-comercialización y precios pactados menos costes reales para operadores; permite elegir y atraer a los socios estratégicos y financieros más convenientes para cada bloque: posibles compañías aéreas en red y comercialización, fabricantes o instituciones financieras en operadores, empresas constructoras en aeropuertos, fabricantes o empresas de mantenimiento en material, integradores de sistemas en la actividad de sistemas. De hecho, compañías aéreas líderes, como son American Airlines, Lufthansa, Swissair y British Airways ya están dando pasos en línea con este modelo que nosotros nos hemos fijado para el año 1999.

En resumen, y hablando de objetivos, en resultados de explotación, en 1996 vamos a pasar de 34.000 a 49.000 millones de pesetas. Esto implica un incremento de la producción de un 15 por ciento para el período; es decir, una media anual del 5 por ciento. Los ingresos pasarán de 558.000 a 641.000 millones en 1999, con unos costes que probablemente evolucionarán de 523.000 a 592.000 millones de pesetas. Esto supone un 15 por ciento de aumento de ingresos, es decir, un 5 por ciento de media anual, contra un aumento en costes de un 13 por ciento, es decir, una media anual de un 4 por ciento. En términos unitarios, estamos hablando de un incremento de ingresos de 10,6 pesetas a 10,8 pesetas por AKO, una reducción de costes de 10,4 a 10 pesetas por AKO, que significa una reducción en términos de costes reales del 3 por ciento anual y una mejora de productividad de un 20 por ciento entre 1996 y 1999. Creo que éstas son las líneas más importantes del plan director en lo que se refiere a Iberia.

Si pasamos a Aviaco y Binter Canarias —para resumir rápidamente el plan director—, tengo que decir que, dentro del plan director 1997-1999 que se ha diseñado para el conjunto del grupo Iberia, en lo que se refiere a Aviaco, el objetivo fijado se centra en alcanzar y mantener de forma

estable un nivel de rentabilidad mínimo sobre activos del 9 por ciento, que es el equivalente al 16 por ciento sobre la inversión a la que me refería antes. Para alcanzar dicha meta el elemento básico es la programación conjunta con Iberia, de manera que la utilización común de los recursos posibilite un incremento sustancial en los niveles de productividad, no sólo de la compañía, sino también del grupo en su actividad básica de transporte de pasajeros que, a su vez, permita un crecimiento importante en la oferta del grupo atendiendo con costes equilibrados mercados en expansión. De esta manera Aviaco se convierte exclusivamente en un operador más del grupo.

Las principales medidas a desarrollar para alcanzar los objetivos mencionados son: programación conjunta y aumento de productividad de tripulaciones, reducción y contención salarial, reducción de gastos generales, reducción de personal redundante con Iberia y rentabilización de enlaces deficitarios.

Para cada uno de los puntos anteriores se han diseñado y puesto en práctica, paulatinamente, un conjunto de medidas concretas que se describen a continuación.

En relación con la programación conjunta y el aumento de productividad de tripulaciones, en el mes de julio se inició el uso de códigos compartidos entre Iberia y Aviaco en algunas rutas de esta compañía. El programa de invierno 1997-98 que se inicia a finales de octubre ya está confeccionado de forma integrada. Los vuelos operados por Aviaco llevarán identificativo de Iberia solamente. El crecimiento previsto en AKO en Aviaco se sitúa para 1998 en el 13 por ciento.

Reducción y contención salarial. Se trata de la aplicación de una reducción de 8,5 por ciento sobre tablas de 1995, sin consolidación en las mismas del IPC de 1995. Se pretende con ello asimilar las tablas de Aviaco a las de Iberia, después del plan de adaptación en el que Aviaco no entró en su momento.

Congelación salarial en los años 1998-99 para plantilla de vuelo y crecimiento de un punto por debajo del IPC para plantilla de tierra. Esta circunstancia se da también en Iberia.

Reducción de gastos generales. Diseño y aplicación de un plan de actuación sobre gastos que permita una reducción durante 1997 de algo más de 1.400 millones, consolidando el ahorro en los siguientes ejercicios. Los conceptos donde se está aplicando el proceso de reducción de gastos son fundamentalmente los servicios de tráfico, publicidad, servicio a bordo y gastos generales.

Reducción de personal de estructura redundante con Iberia. El volumen de bajas a operar en el período de 1997 a 1999 asciende a 469 personas. Estas bajas, que pueden producirse de forma indistinta entre Iberia y Aviaco, deben suponer un ahorro estimado de 3.400 millones de pesetas. El detalle de bajas es como sigue: en aeropuertos redundantes con Iberia, 151; en mantenimiento en línea redundante con Iberia, 19; en personal de vuelo, 27, y en personal de tierra de estructura redundante con Iberia, 272. En cualquier caso, como podéis ver, en relación con las cifras globales es un número que se puede alcanzar simplemente con las jubilaciones. Es decir, que éste no es un plan de reducción de empleo.

Rentabilización de rutas deficitarias. Se trata de la eliminación de rutas deficitarias y dedicación de los recursos liberados a rutas más rentables dentro del programa conjunto. Parte de estas rutas se traspasará a Air Nostrum dentro del proceso de franquicias iniciado hace meses. En general estas rutas se centran en los enlaces desde Madrid, Barcelona y Valencia, además de los interinsulares.

Binter Canarias. Dentro del Plan director 1997-99 diseñado para el conjunto del grupo Iberia, en lo que se refiere a Binter Canarias el objetivo fijado se centra en alcanzar la rentabilidad de la compañía y consolidarla a lo largo de la vigencia del Plan, de modo que en el año 1999 y siguientes sea plenamente competitiva. Quiero dar unos datos, simplemente para centrar la importancia que tiene este objetivo en el caso de Binter Canarias. La situación de resultados de Binter Canarias es la siguiente: en el año 1992 perdió 1.400 millones; en el año 1993 perdió 1.600 millones; en el año 1994, 1.500 millones; en el año 1995 y 1996, fruto del plan de adaptación, las pérdidas son de 500 millones y de 100 millones, ya solamente en el año 1996. Con un presupuesto de unas pérdidas de 700 millones para este año, estamos en este momento con el objetivo de poder conseguir, quizá por primera vez en muchos años, el punto de equilibrio que en el plan director nos estamos fijando como objetivo irrenunciable para el año 1999.

Las principales medidas a desarrollar se agrupan en: ajustar la oferta a la nueva situación de competencia, reducir los costes de explotación, establecer una flota única y mejorar el ingreso unitario. Para cada uno de los grupos anteriores se ha diseñado y puesto en práctica, paulatinamente, un conjunto de medidas concretas que se describen a continuación.

El inicio de la competencia en abril de 1997 se ha considerado que supondría unas pérdidas de cuota para Binter Canarias del 15 por ciento. La compañía ha diseñado una operación comercial que ajusta la oferta hasta la consecución de un nivel medio del 75 por ciento. Se debe adecuar la flota a las necesidades reales del mercado en la nueva situación, retirando los DC-9 alquilados a Iberia que presentan un exceso de oferta.

Reducción de costes de explotación. La adecuación de la oferta necesaria va a suponer un ahorro muy sustancial en los costes variables de la operación y de las tripulaciones. Se plantea la reducción salarial del 8,5 sobre las tablas del 1995. Y en gastos generales se ha diseñado un plan que permite la reducción de los mismos en un 5 por ciento el próximo año, manteniéndose con crecimiento cero los siguientes hasta el año 1999.

Establecimiento de una flota única. La flota operativa de Binter Canarias, compuesta por cuatro DC-9, cuatro CN-235 y seis ATR-72, no es la más adecuada para atender el mercado, una vez abierto a la competencia. Además alguna de ellas, los CN-235, es claramente ineficiente en su relación coste por AKO, además de propiciar un uso muy limitado por su alto mantenimiento. La decisión adoptada se centra en incorporar 4 aviones ATR-72 en alquiler y poner a la venta los CN-235, así como devolver a Iberia los cuatro DC-9. El plan diseñado se ha iniciado en julio con la puesta en operación por Iberia de dos de los DC-9 alquila-

dos hasta entonces a Binter Canarias, con la incorporación a primeros de octubre del primer ATR de los cuatro que recibirá. Y continuará el proceso durante los próximos meses hasta la primavera de 1998. El ahorro de costes que proporciona esta acción es muy sustancial, aun contando con la dificultad de vender los CN-235 y, por tanto, con la cuota de amortización anual a dotar a pesar de que no estén volando.

Por último, mejorar el ingreso medio. En el mes de abril se produjo una subida de tarifas de 1.000 pesetas por tramo, en paralelo con los incrementos, mayores por cierto, operados por la competencia, tanto aérea como marítima. Además se están desarrollando herramientas de *yield management* aplicadas al tamaño y tipo de mercado de la compañía. La situación de resultados de agosto de 1997 refleja ya, en parte, el efecto del conjunto de medidas anteriores. Así, y aun cuando se ha deteriorado el crecimiento de la demanda como consecuencia de la importante conflictividad laboral de junio y julio, el *load factor* se sitúa en el 68 por ciento, algo más de 2 puntos inferior al de 1996, pero el *yield* mejora en casi un 8 por ciento sobre el año anterior. Los resultados de explotación son positivos en 129 millones de pesetas, frente a unas pérdidas previstas en POA de 426 millones. Siendo el resultado neto, antes de impuestos, de 50 millones de beneficio frente a los 15 del año anterior y unas pérdidas previstas de 553.

Vuelos internacionales de Vacaciones Viva. Se creó la empresa el 24 de febrero de 1989 como compañía de vuelos chárter y básicamente para participar en el tráfico alemán y español. La composición accionarial fue Iberia, 48 por ciento; Lufthansa, 48; Infolensing, 2, y Paukner, 2 por ciento.

La liberalización de los mercados, con una clara tendencia a la desregulación, hace que muchas compañías chárter se introduzcan en los mercados regulares, con unos costes inferiores a las compañías ya establecidas.

Estos movimientos llevan a pensar en disponer de una segunda marca de costes más bajos que opere rutas europeas en el sector turístico. A finales de 1990 se compra a Lufthansa su 48 por ciento de participación. El plan estratégico de Iberia definido en 1991 incide en la necesidad de disponer de un operador de bajo coste que compita en los mercados de tráfico regular de bajo *yield*. Se acuerda que la compañía Viva, que hasta la fecha se dedicaba únicamente al tráfico chárter, empiece a operar líneas regulares con dos objetivos básicos: evitar la expansión de compañías competidoras y realizar líneas onerosas de otras compañías del grupo. En principio, centra su operación entre los aeropuertos de Palma, Ibiza y aeropuertos europeos de segundo nivel.

El día 28 de diciembre de 1994, la dirección de Iberia y la sección sindical Sepla-Iberia firman un plan de viabilidad. En el capítulo II, organización de Iberia, en su punto 2, se acuerda: Ambas partes valoran positivamente los efectos económicos que supone la reabsorción por Iberia del trabajo cedido a Viva Air, y la dedicación de esta compañía al mercado chárter, y por ello Iberia LAE asumirá antes del 1 de febrero de 1995 la operación de los vuelos que con código Iberia realiza en la actualidad la compañía Viva Air.

Asimismo, la dirección adquiere el compromiso de dedicar, en el plazo máximo del año 1995, a la citada compañía la operación chárter de manera que se alcance la máxima actividad económica y de operación de vuelo.

Durante el año 1995 se transferirá a la matriz Iberia el resto de las líneas regulares de Viva Air. En el supuesto de que por causas imprevisibles no se pudiera cumplir en dicho plazo, la dirección se compromete a que el traspaso total quede completado el 1.º de abril de 1996.

En virtud del acuerdo, a partir del 1.º de febrero de 1995, se inició el traspaso de todas las líneas que operaba la compañía de tráfico regular. De este modo, durante el primer trimestre de 1996 Viva Air ya sólo explotó diez líneas regulares; desde el mes de abril de 1995, cumpliendo el calendario acordado, sólo efectúa ahora vuelos de tráfico chárter.

Binter Mediterránea. Actualmente, se está desarrollando el proceso de privatización de la compañía, decisión coherente por el plan director y la falta de integración estratégica en el grupo Iberia de la participación en Binter Mediterránea. El proceso, que está siendo pilotado por la SEPI, se desarrolla bajo el prisma de transparencia de igualdad de oportunidad y se apoya en el asesoramiento de un banco de negocios contratado al efecto.

Se ha recibido una serie de ofertas para la adquisición de la compañía, que están siendo analizadas y estudiadas por la correspondiente toma de decisión. No obstante lo anterior, se están desarrollando en Binter Mediterránea una serie de actuaciones encaminadas a reducir los resultados negativos previstos para el ejercicio. Básicamente son: reducción de actividad, cerrando enlaces deficitarios no estructurales para la compañía, Málaga-Valencia, y apertura de otras rutas como Granada-Melilla; reducción de plantilla de once personas, cinco en tierra y seis en vuelo, que significa un 16 por ciento del total y congelación de los gastos de personal, reducción del 8,5 sobre las tablas del año 1995.

Yo creo que con esto cubrimos la primera parte, por lo menos, de esta intervención.

El señor **PRESIDENTE**: La petición de comparecencia ha sido planteada por dos grupos parlamentarios, el Grupo Socialista y el Grupo Parlamentario Popular. Como se acordó en la reunión de Mesa y portavoces, se integran ambas peticiones en un solo turno de intervenciones.

En primer lugar, vamos a dar la palabra a los dos grupos parlamentarios que han solicitado la comparecencia, y, luego, de menor a mayor irán interviniendo los restantes grupos.

Por lo tanto, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Irala, comparece usted ante la Comisión de Industria del Congreso de los Diputados a petición del Grupo Parlamentario Socialista, petición que formulamos en los primeros días del mes de marzo de este año. Sin embargo, por razones del calendario propio de la vida en el Congreso de los Diputados, esta comparecencia se produce varios meses después

de la petición, que fundamentábamos, tal como figura en el registro de la Cámara, en la demanda de una serie de informaciones que a lo largo de estos últimos meses se han producido profusamente a través del gabinete de prensa de la compañía Iberia y que usted hoy nos ha reiterado y nos ha explicado casi como si éste fuese el consejo de administración del grupo Iberia. **(El señor Vicepresidente, Gómez Darmendrail, ocupa la Presidencia.)**

Por elemental norma de cortesía, le agradecemos su comparecencia y su información, y también le agradeceríamos que toda esa información exhaustiva, a la que usted ha hecho referencia a lo largo de casi cincuenta minutos de intervención, nos la pudiese hacer llegar al Grupo Parlamentario Socialista, y obviamente a los restantes grupos, a efectos del análisis más meditado y exhaustivo.

El Grupo Parlamentario Socialista en la actual legislatura, como principal grupo de la oposición parlamentaria, ha venido siguiendo con mucho interés este tema, columna vertebral de la economía en nuestro país, el transporte aeronáutico, y lo hemos hecho con diferentes actuaciones parlamentarias en distintas comisiones de la Cámara y en el propio Pleno. Es decir, nosotros hemos debatido con el Gobierno el impacto, la adaptación en España y de España a las políticas comunitarias de liberalización del tráfico aéreo, normativa que se ha ido trasponiendo al ordenamiento jurídico español a lo largo de los cinco o seis últimos años en todo un conjunto de órdenes ministeriales, diferenciado y cuantificado en el tiempo, que recogía el obligatorio cumplimiento de los contenidos de las directivas y reglamentos comunitarios y que aquí en España se han conocido coloquialmente como primer, segundo y tercer paquete de las políticas de liberalización del tráfico aéreo.

Así, de la misma manera que hemos recabado información del Gobierno desde la perspectiva legislativa, desde la perspectiva de acción de Gobierno, hemos impulsado la integración de España en órganos, por ejemplo, como Eurocontrol que está experimentando en los meses últimos notables transformaciones estructurales, y hemos impulsado el que se produjese un debate en el que el tiempo nos ha dado la razón. Le decíamos entonces al Gobierno que cuando se constituyó, se equivocó unificando en la misma persona dos responsabilidades incompatibles, la presidencia de AENA y la dirección general de Aviación Civil, y, curiosamente, transcurrido un año, el Gobierno ha tenido que cesar, y ha sido uno de los primeros ceses que ha producido este Gobierno en funciones relevantes, a quien desempeñaba las dos funciones, y ahora, si bien es cierto que ha designado un nuevo responsable, orgánicamente va a diferenciar en dos personas lo que es la gestión aeroportuaria del ente público Aeropuertos Nacionales, que es naturalmente un operador a las órdenes del Gobierno, de quien tiene que llevar a cabo la función legislativa, impulsando, controlando y dictando instrucción a ese operador, es decir, tiene que diferenciar naturalmente entre quién legisla y ordena y quién tiene que cumplir esas instrucciones.

Últimamente, como manifestación de esa especie de vacío —ahí no puedo dejar de felicitarle a usted en ese sentido—, ha sido precisamente el presidente del grupo Iberia

quien ha tenido que dar pasos adelante, dictando voluntaria o involuntariamente —y no debe ser motivo de debate, están en las páginas de la prensa sus declaraciones públicas— la política que el Gobierno debe llevar a cabo y que no estaba llevando a efecto. Así, usted se ha manifestado con rotundidad sobre lo que ha sido criterio socialista durante varios años en acción de Gobierno: la ampliación del aeropuerto de Barajas. Así, usted ha dicho también que en esa cotización internacional de la compañía Iberia, sin duda alguna Barajas juega un papel esencial. Es precisamente uno de los activos más importantes de la compañía en su cotización internacional, en su inexorable y obligatoria necesidad de producir alianzas comerciales y alianzas de más calado con las principales compañías del mundo, y de ese activo en efecto se va a beneficiar Iberia y consiguientemente el Estado español, todos los ciudadanos españoles.

Señor Irala, curiosamente comparece usted —y a modo simbólico no está mal que lo digamos— ante esta Comisión precisamente en el año en el que la compañía Iberia cumple setenta y cinco años desde su fundación, tal como nos lo recuerdan reiteradamente a todos los usuarios de su compañía a través de la megafonía de los aviones. En efecto, es un año fundamental. Es un año en el que aquella compañía que se creó con un capital social de 850.000 pesetas y con aviones que volaban a 150 kilómetros por hora, hoy es una compañía con un grupo, el grupo Iberia, con un número de aeronaves superior a las 130, que oferta más de 60.000 asientos diarios, que el año pasado transportó —hablo de cifras redondeadas— del orden de 15 millones de pasajeros, con unos rendimientos próximos a los 3.000 millones de pesetas y que en el ranking internacional se sitúa entre el puesto número 21 y el 22, si bien es cierto que algunos analistas internacionales y expertos en política aeronáutica la califican casi como compañía regional, habida cuenta las líneas que hasta este momento ha venido cubriendo.

Es importante tener muy claro que el tamaño actual de Iberia no le va a permitir sobrevivir con solidez en un mercado internacionalizado, en un espacio aéreo curiosamente cada vez menos frecuente y más costoso, con un capital de *slots* en los diferentes aeropuertos nacionales y de otros países consolidado en el tiempo y que, de cara al próximo mes de noviembre, en el que se van a producir nuevos repartos internacionales de *slots*, tiene que consolidarse y participar con ese capital.

Sabe usted perfectamente, señor Irala, que el mundo del transporte aeronáutico, no solamente de pasajeros sino también de carga, está sometido a vaivenes de la política económica internacional, a vaivenes de muy diferente índole. Así vimos cómo un acontecimiento bélico tan relevante como fue la Guerra del Golfo trajo consigo hundimiento de compañías aeronáuticas, pérdidas de beneficios espectaculares en diferentes compañías, una de ellas Iberia. Sabemos que estas características presentan un marcado carácter cíclico y, en línea de crecimiento, unos años se está a la baja y otros a la alza. Nos encontramos en unos años de línea de crecimiento. Tenemos un mercado nacional de cierta consideración con una situación de privilegio

en el tráfico hacia Iberoamérica, en el tráfico Europa-América en su conjunto, donde aeropuertos como los del área de París y concretamente el aeropuerto de Barajas, en Madrid, juegan un papel fundamental, al igual que el de Londres, cuyo 80 ó 90 por ciento de los *slots* están claramente controlados por compañías como British Airways, American Airlines y Virgin, y cómo algunas otras también consolidadas en el tiempo. De ahí el que parezca importante que la compañía se alinee dentro de alguno de estos grandes grupos.

Señor Irala, entenderá que ésta es una Comisión del Congreso de los Diputados, consiguientemente una Comisión de naturaleza política en la que, sin alejarnos en absoluto del rigor procedimental en el que debemos introducirnos en el análisis de los datos, no nos encontramos con el contenido suficiente al no haber dispuesto de la memoria y de los documentos de que hubiésemos deseado disponer. Sin embargo, como usted lo ha explicado lo analizaremos y será objeto de preguntas orales o escritas siguiendo la técnica parlamentaria propia, para ir profundizando en el seguimiento de lo que está ocurriendo en este grupo, en las diferentes compañías que lo integran y en el servicio que presta en la política aeronáutica internacional y en la nacional.

Sabe perfectamente, señor Irala, que en los últimos meses ha habido una cierta decepción política acerca de los acuerdos que la compañía Iberia ha venido negociando con diferentes grupos. Sabemos que estos acuerdos deben consolidarse a la mayor celeridad posible, y ahí tendrá el apoyo razonado del Grupo Parlamentario Socialista cuando tengamos acceso al contenido de los acuerdos que se puedan firmar o que se estén gestionando en estos momentos. Porque, señor Irala, en efecto, la dinámica internacional se está imponiendo, la consolidación de la alianza estrella, recientemente publicitada y consolidada entre Lufthansa, United Airlines, SAS, Thai y Air Canadá, constituye realmente la creación de un *pool* poderoso.

Sabemos que compañías como, por ejemplo, la compañía TAP, de países tan próximos a nosotros como Portugal, acaba de constituir una alianza con Swissair, Delta, Sabena, Austrian Airlines y Singapore Airlines. Qué duda cabe que nosotros conocemos acuerdos de menor calado comercial que tiene la compañía y que viene manteniendo históricamente con compañías de otro nivel como Korean Air, Austria Airlines, Aerolíneas Argentinas, Syrian Arab, British Midland, Malaysia Airlines, etcétera, y operaciones conjuntas con otras compañías como Air Mauritania, Air Seychelles, Balkan Airlines, etcétera. Y, desde luego, iniciativas tan curiosas —y decimos curiosas políticamente—, a la que usted ha hecho referencia, como la de Air Nostrum en nuestro país, que constituye la primera franquicia que la compañía Iberia ha hecho. Nos ha sorprendido que se trate de una franquicia con la intencionalidad de captar tráficos interiores e introducir dichos tráficos de pasajeros en la red propia de Iberia. También nos ha sorprendido el anuncio —ya leeremos con detenimiento el «Diario de Sesiones»— de la desaparición de determinadas líneas servidas hasta estos momentos por la compañía pública Aviaco para que sean atendidas por esta compañía

privada franquiciada en condiciones que nosotros no conocemos. De ahí nuestra sorpresa por el crecimiento espectacular de una compañía que, según hemos leído en prensa recientemente, ha reducido capital social en junta general celebrada el pasado mes de agosto a una cifra —me parece recordar— del orden de 200 millones de pesetas, y aunque por tratarse de una compañía privada no es motivo de este debate, sí lo es el hecho de que rutas servidas por una compañía como Iberia pasen a esta compañía Air Nostrum.

Vamos a formularle una serie de preguntas en esta intervención, que intuimos, lógicamente, que no estará en condiciones de contestar en esta ocasión. Tampoco se lo demandamos porque creemos que éste es un primer encuentro que se verá continuado con otros en una etapa en la que Iberia se va a privatizar y en la que deseamos profundamente que la consolidación de esos acuerdos de calado con British Airways y American Airlines no sea solamente con contenidos comerciales como hasta ahora. Iberia es una compañía con la que nos identificamos obviamente todos los españoles por su historia, su cultura y el papel que ha jugado, en el desarrollo económico en nuestro país. Nosotros deseamos que usted comparezca voluntariamente, ya no a petición de ningún grupo parlamentario, sino en su condición de presidente del grupo, o que el presidente de la SEPI, señor Ferrera, acuda y nos dé explicaciones. Por ejemplo, he leído en alguna referencia de prensa que rutas como Valencia-Palma de Mallorca, Zaragoza-Frankfurt, La Coruña-Oviedo-Londres-Oviedo-La Coruña, La Coruña-Oviedo-París-Oviedo-La Coruña, Barcelona-Valladolid, etcétera, cubiertas por Aviaco, van a ser ahora cubiertas por Air Nostrum. Queríamos que se nos justificase razonadamente lo que significa una aparente dejación de *slots* y beneficios a favor de una compañía privada en detrimento de una compañía de titularidad pública como es Aviaco.

Usted también ha hecho referencia a un tema que nos ha sorprendido porque no tiene precedentes en la historia de Iberia, al menos que nosotros conociésemos. En el presente año, concretamente a partir de los primeros días del pasado mes de julio, la compañía Iberia ha iniciado operaciones, conocidas como operaciones de *wet-lease*, en las que se ha disminuido notablemente la calidad de los servicios que la compañía ha venido prestando. En primer lugar, nos sorprendió y por comunicado oficial de la empresa —recordamos declaraciones públicas de su presidente— tuvimos acceso a la información de que desde el pasado 1 de julio operaría en determinadas rutas, particularmente la ruta Península-Canarias, Madrid-Canarias, un boeing 747 de la compañía Qatar Air, del Emirato de Qatar, que iba a ser fletada por la compañía. Se introdujo en los planes de actuaciones de Iberia, aparecía en las pantallas y, sorprendentemente, después de figurar en la programación, alrededor del 10 de julio, por los servicios de prensa de la compañía, se nos comunica que no se contrató.

Nosotros queremos formularle la pregunta de cuáles son las razones que condujeron a la compañía a dar marcha atrás en tal decisión; queremos saber si tuvo algo que ver la revisión técnica preceptiva a la que se le sometió. Queremos saber cuál fue el coste de esa frustrada operación y

también queremos conocer su criterio sobre por qué, en sustitución de ese avión a que he hecho referencia, se contrató aceleradamente un locked-L-1011-Tristar a una compañía desconocida para el gran público, no para los expertos, como era Aer Turas, que comenzó a prestar sus servicios en la ruta Canarias-Península alrededor del 15 de julio y que lo viene haciendo de manera ininterrumpida hasta el presente. Queremos, desde luego, indicarle que pensamos que ésta es una compañía que no está afiliada a la IATA —según informaciones que pueden no ser ajustadas a la realidad y, desde luego, en ese caso retiraríamos este comentario—, es decir, no está en la Asociación Internacional de Transporte Aéreo. Se nos ha informado de que dispone, en propiedad y como todo capital, de dos viejos aviones cargueros del tipo DC-8 y que, para prestar a Iberia el servicio que ésta le ha solicitado, esa compañía se ha visto obligada a alquilar a una tercera el locked en cuestión.

Señor Irala, le recomiendo que solicite de ese gabinete de prensa que tiene su compañía las fotocopias de todos los artículos de opinión que aparecen en la prensa canaria. Las rutas Canarias-Península son rutas de interés público, definidas implícitamente así por la Constitución en el reconocimiento de la insularidad y, además, por la Ley del régimen económico fiscal canario, aprobada por las Cortes Generales en 1994. Y la disminución de calidad lo acepta implícitamente la propia compañía que reparte una hojilla volandera, donde dice a todos los que adquieren un billete para esa ruta: A todos los efectos, éste es un vuelo de Iberia, y por lo tanto, los estándares de servicio son los propios de nuestra compañía. Probablemente, no todos los tripulantes de este avión hablen español correctamente; si usted tiene problemas de comprensión con alguno de ellos, por favor, no dude en solicitar la asistencia a otra persona.

Usted no sabe lo que política y sociológicamente está suponiendo este hecho en la conciencia de los ciudadanos canarios, que no disponen de ningún otro medio rápido y dinámico de conexión con el resto del Estado español. No sabe la quiebra moral que se está produciendo en la comunidad canaria. Desde luego, queremos dejarle a usted esas consideraciones; no entendemos, y nos gustaría que nos diese una razón de peso que lo justifique, por qué se ha elegido a la Comunidad Autónoma de Canarias como experiencia y conejillo de indias de esta que calificamos de desafortunada iniciativa.

Le preguntamos también si se ha controlado el nivel técnico de los pilotos de esa aeronave porque, entre otras cosas, al no hablar el idioma castellano, ocurre que es el único medio de transporte que comunica dos puntos del Estado español sin que sus tripulantes hablen el idioma de los ciudadanos españoles, cuando resulta que, ante cualquier potencial emergencia, uno de los principios más saludables de seguridad recomienda que, desde luego, se produzca esa conexión lingüística.

Nos gustaría que usted nos explicase también las características de la contratación de ese *wet-lease* de un avión boeing-747, en idénticas condiciones, de la compañía islandesa Tower Air, acerca del cual le queremos formular las siguientes preguntas: ¿Conocían los responsables de la

compañía Iberia la información aparecida en Internet sobre la compañía Tower Air, en el libro *Flying blind, flying save* de la inspectora general del Departamento Federal de Transportes de los Estados Unidos, sobre esa mencionada compañía, y cuyo contenido por razones de prudencia no voy a reproducir en esta intervención, a efectos de que no se recoja en el «Diario de Sesiones»? ¿Considera Iberia que ese avión cumple con las calidades técnicas requeridas por una compañía del prestigio de Iberia? Preguntamos también: ¿Es posible que se continúe en esa línea? Según se comenta, se van a contratar de nuevo otros aviones a una compañía creada en Palma de Mallorca hace un año; una compañía que dispone de aviones Airbus-320, que van a ser contratados por Iberia para introducirlos en sus rutas.

Nos preocupan muchos de los contenidos de su intervención, señor presidente. Nos preocupa que no ha hablado usted en absoluto acerca de si American y British han planteado a la SEPI comprar el 51 por ciento de Iberia, como se ha anunciado en la prensa. Nos preocupa la posibilidad de que el Estado español pierda personalidad accionarial y quede en minoría en esa futura alianza. Nos preocupa que usted no haya hecho referencia a que, en el mes de abril pasado, se produjo un incremento espectacular en las cuantías de las tarifas de todos los vuelos que presta la compañía. Nos preocupa que el Pleno del Congreso de los Diputados se haya dirigido al Gobierno, tras aprobación unánime por el mismo, pidiendo que se detuviese tal incremento tarifario, y el Gobierno no ha tomado ninguna decisión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gómez Darmendrail): Señor Segura, le ruego vaya concluyendo.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Sí, señor presidente.

Nos preocupa el hecho de que la Comisión Europea ha cuestionado la política comercial de British Airways y se habla de que le podría imponer una multa de hasta un 10 por ciento en su facturación, como consecuencia de un claro abuso de posición dominante en el mercado. Si Bruselas ratifica esa valoración y se produce la sanción del 10 por ciento de su facturación anual, ¿continuaríamos en esa línea de pacto?

Nos preocupa, señor presidente, la grave situación de la compañía Binter en Canarias y en el Mediterráneo. Me ha resultado espectacular leer en la prensa de Canarias de ayer el contenido de una rueda de prensa que dio el secretario general del Partido Agrupación Tinerfeña de Independientes, el diputado en esta Cámara don Paulino Rivero, que ha llegado a anunciar que la presidencia ejecutiva de la compañía desempeñada por una persona que, parece ser, milita en Coalición Canaria, se retiraría como consecuencia de lo que considera un desastre de gestión, lo que podríamos analizar, pero, como es obvio, ése sería un aspecto parcial.

Nos preocupa el futuro de Viva. No nos ha dado ninguna aclaración sólida al respecto. Naturalmente, nosotros sí que le apoyaremos en todos los pasos adelante que se den para la mejora del grupo, pero nos preocupa el impacto que ello está teniendo en los trabajadores. Hay que recor-

dar que, durante todo el mes de agosto, en la isla de Ibiza, estuvieron en huelga de hambre, más de 30 ó 40 personas, trabajadores de la compañía en tierra; en la isla de Gran Canaria, en huelga recientemente; en Tenerife, hace muy pocos días, y también en diferentes puntos del Estado español.

Nos preocupa, en efecto, que vayan pasando los meses y que esta etapa de crecimiento en cuya cresta de la ola se encuentra la compañía, como está ocurriendo en el mundo entero —termino en un minuto, señor presidente, si es tan amable—, se sustente en el deterioro de la calidad del servicio, en la pérdida de cuota de mercado, en la venta del gran capital a las grandes compañías internacionales; y el gran capital se llama Barajas, se llama España punto neurálgico en las comunicaciones, como dije hace un instante, con Europa y todo el área del Atlántico, para introducirnos, en efecto, en las rutas de Asia, donde estamos deficitarios.

Nos preocupa, a pesar de las desgraciadas experiencias que se han tenido en Iberoamérica —y las decisiones que ha tomado no podemos en absoluto criticarlas, sino apoyarlas—, la pérdida de potencialidad cultural y política en el transporte de carga de mercancías con la importancia que tiene, a su vez, para todo el empresariado español, para la economía española ante los diferentes países iberoamericanos. Nos preocupa lo que está ocurriendo, por ejemplo, con la compañía Viva, que tiene excelentes aviones 737 que podrían prestar servicios regulares y que están infrautilizados, luchando en un mercado en el que no pueden competir, que es el mercado del chárter, porque está clarísimo que en la política internacional actual el mercado del chárter es para los grandes operadores que dispongan de redes de contratación, que dispongan de toda una estructura que no tiene Viva per se. Y nos preocupa, señor presidente, que no nos haya hablado acerca de la posible disminución de la participación de la compañía en el sistema de reservas Amadeus. Es importante que hablemos de la terminal futura que tiene que tener (fíjese que le digo que tiene que tener; luego lo doy implícitamente como algo necesario) el grupo Iberia en Barajas específicamente para él. Me preocupa que no hablemos de ello, sin embargo, en una comparecencia de esta dimensión, lo único que pretendemos es abrir un camino de captación de información, de diálogo, en el que estará el Grupo Parlamentario Socialista, como le digo, permanentemente. E insisto, nos preocupa que no hayamos hablado sobre la escasa cuota que tiene la compañía Iberia en la captación del tráfico de mercancías y cuál va a ser el futuro de la correspondiente terminal de mercancías en el aeropuerto de Barajas. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

En el turno de réplica, si es que se produce, continuaremos haciendo alguna que otra aportación y reflexión sobre las incógnitas que hemos encontrado en la intervención del señor Irala, que ha sido esencialmente la intervención del presidente de un consejo de administración ante los miembros del consejo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, la intervención de fijación de posición de los grupos en las compare-

cencias de miembros del Gobierno es de diez minutos, como usted sabe muy bien y el Reglamento así lo establece. Ha hecho usted uso de la palabra durante casi 25 minutos, con lo cual no sé si va a haber turno de réplica, porque si hacemos turnos de réplica a ese ritmo, pienso que a las 6 de la tarde todavía estaremos discutiendo el orden del día de la sesión de hoy. De todas formas, vamos a ver cómo transcurre la sesión. No anticipemos acontecimientos. No consumamos más tiempo innecesario y pasemos a la segunda intervención del Grupo Popular, para lo que tiene la palabra don Ángel Carreño.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, concédame 15 segundos, si es tan amable.

El señor **PRESIDENTE**: Ya se los daré luego en el turno de réplica, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Muchas gracias, señor presidente. Es usted muy amable.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Señor presidente, espero cumplir mi horario.

En primer lugar, quiero dar las gracias al presidente de Iberia, señor Irala, por esos 50 minutos de exposición sobre la política y objetivos de Iberia, que ha dado respuesta tanto a la comparecencia solicitada por el Grupo Socialista como a la del Grupo Parlamentario Popular.

Quiero señalar, para situarnos en el 8 de octubre de 1997, qué ocurría en el entorno del año 1990 con la política de Iberia, Líneas Aéreas Españolas. Se caracterizó entonces por su política expansiva en Hispanoamérica; se caracterizó entonces por una variada, heterogénea y bastante polémica ampliación de la flota; se caracterizó entonces por una tensa situación laboral y unos resultados económicos muy negativos, agravados por la crisis desencadenada por la guerra del Golfo. Asimismo, coincidieron después de ese año 1990, tras aprobarse un plan estratégico en 1991 y un plan de viabilidad en 1993, las últimas —entre comillas— subvenciones aprobadas por la Unión Europea. Paralelamente a ello y desde el punto de vista de infraestructura del transporte aéreo, AENA llevó a cabo una importante y necesaria mejora de la infraestructura aeroportuaria, con la única y grave excepción de la ampliación de Barajas que —también entrecomilla— quedó para el Gobierno siguiente. Barajas tiene una influencia decisiva en la explotación de Iberia y sus filiales, como ha reconocido el portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra y ha expuesto el presidente de Iberia; pues bien, del orden de dos tercios de los ahora limitados a 50 movimientos de aviones por hora corresponden a Iberia. Coincidiendo con ello cronológicamente, han ido llevándose a cabo sucesivamente medidas de liberalización o de regulación del sector aéreo.

¿Qué ha ocurrido? Las sucesivas directivas, reglamentos o modificaciones de éstos han ido avanzando hacia la

plena liberalización no sólo del transporte aéreo, sino de los servicios de asistencia en tierra. Sorprende que España se haya adelantado en el cumplimiento de las directivas a otros países de la Unión Europea, por ejemplo, con la puesta en marcha de un segundo operador de *handling* que se ha subrogado en importantes aspectos antes competencia y responsabilidad de Iberia, en los que incluimos, no lo olvidemos, la faceta de personal.

¿Qué va a suceder a partir de estos momentos? Ya ha indicado el señor Irala que desde la propiedad estatal, desde la intervención del Gobierno, desde una competencia limitada en capacidad y precios, desde unos servicios de *handling*, *catering* y mantenimiento controlados por las compañías, desde unas barreras a la inversión extranjera se cambia radicalmente la situación. Posiblemente, incorporación de capital privado; desde luego, no subsidiación de los presupuestos de explotación de las compañías aéreas; no intervención del Gobierno; competencia en la prestación de servicios; crecientes oportunidades a la inversión extranjera. Todo ello trae aparejada una competencia no sólo internacional, también doméstica y de servicios; una presión de los accionistas, en este caso Sepi, para obtener resultados de explotación favorables, y una presión clarísima para reducir los costes.

Coinciden cronológicamente, en ocasiones por no haberse planteado o resuelto antes —caso Barajas, que he citado—, el cambio de Gobierno y la elaboración de un plan director trienal para el período 1997-1999. Me han dado una cifra que creo representa el enorme esfuerzo que, ya iniciado por Iberia en esta dura batalla empresarial, debe llevar a cabo. El margen de Iberia por asiento/kilómetro ofrecido es 0,06 centavos de dólar; el de la competencia, 0,60 centavos de dólar, multiplicado por 10. Está claro que los resultados y las medidas establecidas en el plan director tienen que ser seguidas con enorme rigurosidad.

El presidente ya nos ha explicado los que yo considero espectaculares resultados obtenidos desde el 1.º de octubre de 1996. Se están llevando a cabo gestiones importantísimas en las cuatro actividades o negocios desde el transporte aéreo, que sería deseable que en la prensa se conocieran; pero las negociaciones que puedan hacerse para aliarse con otras posibles compañías de la competencia, compañías importantes, exigen confidencialidad, incluso para esta Comisión de Industria del Congreso de los Diputados. En el negocio de aeropuertos complementará, ya lo ha dicho, con la lógica aportación de constructoras o de operador de *handling*. Igual ocurrirá en material y en sistemas.

Quiero hacer algunas preguntas muy breves, antes de terminar mi intervención. Frente a la heterogeneidad existente en la flota creo que estará prevista la uniformidad, y posiblemente se plantee el dilema compra o alquiler. Supongo que en el objetivo de personal del plan director —lo supongo porque se ha hecho la reducción prevista de 3.500 personas en la plantilla de Iberia—, la plantilla será prácticamente estable en las 22.000 personas actuales. Está pendiente, de todas formas, como SS. SS. saben, el convenio laboral.

Hemos visto estos días —no como consecuencia de las bodas de diamante de Iberia, para las que todavía faltan 5

años; hoy son 70 años— una publicidad consecuencia de la aplicación de una unidad de gestión bajo el símbolo común de Iberia, por la que felicito a los responsables de Iberia.

Otra pregunta que quiero hacer. He visto en otras compañías aéreas que tienen como negocio complementario, o como un sumando más en la serie de sumandos, turismo-hoteles; en un país como España, ¿está previsto esto en las posibilidades de Iberia?

Está claro, y estos días ha salido en la prensa, que Barajas es fundamental para AENA y, por tanto, para el Ministerio de Fomento; es fundamental para Iberia y, por tanto, para el Ministerio de Industria, y es obvia la obligación ineludible de entenderse, es obvia la necesidad de una nueva terminal, es obvia la necesidad de unas nuevas pistas y es obvia la existencia de negociaciones que —estoy seguro— se están celebrando y se plasmarán en un acuerdo en el cual ambas partes tendrán que firmar algo —como digo— inevitable.

Nos preocupa al Grupo Popular el futuro de Iberia, de Aviaco, de Binter, de Viva, algo que compartimos con el señor Segura y que estoy seguro que preocupa, además de ocupar y mucho, al presidente de Iberia. Estoy seguro de que al igual que el riguroso Plan de Convergencia del Gobierno actual, cuyos resultados, con el importante esfuerzo de los españoles, han despertado la sorpresa y admiración no sólo de los países de la Unión Europea, sino de muchos otros, estoy seguro —digo— que el plan director elaborado por Iberia, por su presidente, señor Irala, responsable clarísimo del mismo, y por su equipo tendrá el éxito que se merecen ellos y los 22.000 trabajadores, cuyo esfuerzo para lograrlo deberá continuar.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Francisco Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Nos gustaría plantearle una serie de problemas o de dudas al señor presidente de Iberia en relación con temas de tipo estratégico y en relación con otros más caseros y de tipo más particular.

El primero de ellos es que en sus palabras había una contradicción profunda, ya que reconocía explícitamente que el proceso de liberalización del sector iba a producir una gran concentración de empresas, con lo cual volveríamos a una situación prácticamente de monopolio, por lo menos en cuanto al control del tráfico aéreo, por grandes compañías que se repartirían grandes aéreas regionales del mundo.

En segundo lugar, si no cree usted que este proceso de privatización, de pasar de empresas de carácter estatal a privado una vez que son saneadas, como está aconteciendo ahora con Iberia y con Aviaco, va a producir también una disminución de la calidad del servicio, pero no en cuanto a la atención al cliente, que ya sabemos que se puede garantizar en una empresa privada, sino en cuanto a la calidad técnica de los aparatos, teniendo en cuenta que optimizar los recursos muchas veces para las empresas privadas quiere decir disminuir la seguridad. Hay un hecho muy po-

pular y muy claro, y es que a pesar de la guerra de precios de las compañías, gran parte del público prefiere volar en Iberia porque le da más garantías de seguridad que muchas empresas privadas que hicieron en su momento grandes rebajas de precios.

En tercer lugar, es curioso que el Estado español resuelva la competencia internacional por alianzas estratégicas con Estados Unidos y con Gran Bretaña, dejando aparte que pueda o no haber presencia de capital público, cosa importantísima y que sería realmente la piedra de toque para saber si estas alianzas internacionales se hacen ineludiblemente debido a la situación internacional, o, bien solamente con el afán de privatizar y convertirse en algo subsidiario y secundario respecto de otras áreas del mundo y de otros Estados; es curioso —digo— que se hagan con Estados Unidos y con Gran Bretaña. ¿Por qué razón no se recurrió a alianzas estratégicas de carácter espacialmente más europeo, empezando incluso por la más próxima que sería Tab, o por aquellos otros Estados de la Unión Europea que fueron la opción perseguida básicamente por Portugal? Como esta tendencia a las alianzas internacionales con empresas de Estados Unidos o de Gran Bretaña se reproduce en otros sectores de la economía, nos gustaría saber si esto tiene que ver algo con una opción política clara o son casualidades.

En cuarto lugar, la reducción de plantilla. A la afirmación de que está sobredimensionada no tenemos nada que decir, pero parece que hay otros casos en los que esto repercute en un servicio mucho mejor al cliente.

En cuanto a la gestión separada por actividades, modelo que ya siguieron otras empresas públicas como Renfe, ¿no cree que hay ya experiencia para considerar que se produce una seria atomización y, a veces, incluso una guerra de cifras que está falsificada en cuanto que algunos de los sectores de gestión de la actividad padecen, por ejemplo, graves deficiencias o, incluso, costes mucho más elevados y, por tanto, tienen que dar pérdidas y eso no es sintomático de un buen funcionamiento de cada una de esas actividades? Aparte de que la atomización siempre provoca, a nuestro modo de ver, deficiencias graves en el servicio, sobre todo cuando hay problemas de fuerza mayor o situaciones límite, que se demuestran muy claramente en algunos momentos en los que existen problemas de huelgas, problemas de accidentes o cosas por el estilo.

En quinto lugar, la expansión del mercado de la que usted habla, el aumento del 9,4 por ciento. Estoy por asegurar que en una de las partes del Estado español el aumento de lo que llaman vuelos domésticos, en ese calco con el inglés, viene provocado por la importante participación en términos relativos de Galicia. ¿No cree que esto está condicionado por la falta de transporte ferroviario adecuado? El Estado español está muy descompensado en este aspecto y hay lugares del territorio en los cuales si no se viaja en transporte aéreo es imposible viajar; no es posible llegar ni siquiera en seis horas de A Coruña o de Vigo a Madrid. Esto provoca, dejando aparte la gran cantidad de emigrantes, que haya un tráfico aéreo a todas luces excesivo, teniendo en cuenta la capacidad económica de una sociedad como la gallega. Usted mismo ha dicho que Barajas era vi-

tal para Iberia y que era un operador de red. En esta cuestión de los vuelos del mercado interno del Estado español, ¿no habrá peligro de que Iberia quede en exclusiva con los vuelos interiores como una compañía secundarizada, o que incluso estos vuelos del interior sufran una merma en el servicio, precisamente porque algunos de ellos no sean rentables?

Tres cuestiones para acabar. La cuestión del liderazgo en Latinoamérica, con la nueva tendencia a la privatización y a las alianzas internacionales, ¿está posibilitando que Iberia sea la cabeza de puente para introducir, precisamente, a las compañías norteamericanas en ese mercado?

Las relaciones con AENA. Desde un punto de vista profano, yo le puedo asegurar que hay situaciones que son inexplicables en Barajas, situaciones totalmente caóticas, totalmente irresponsables, que vienen sin duda de la ruptura de la unidad del servicio. Me explico: cuando hay un pequeño problema, no hay nunca a quién recurrir; por ejemplo, las megafonías no funcionan, uno va a cualquier mostrador —que, por supuesto, ya tiene que andar mucho para llegar a él, y mucho más con estas ampliaciones que están haciendo— y nadie contesta nada más que por el operador al que pertenece; no hay nadie que unifique todos los servicios y todas las actividades que hay en el aeropuerto. No quiero pensar lo que puede pasar en caso de accidente, pero estoy por asegurar que aquello va a ser una auténtica catástrofe, porque es catastrófico, incluso, cuando falla la información de la hora de salida del vuelo, cuando desaparece el vuelo de pantalla, sobre todo si son las diez o las diez y media de la noche; desde luego vivimos situaciones personales kafkianas en ese aspecto.

Por fin, la política comercial de servicio al cliente. Hay que agradecer a Iberia y Aviaco el uso —creo que ya lo hacían antes en los vuelos a Barcelona, ahora han empezado a hacerlo en los vuelos a Galicia—, aunque sea en conserva, de las lenguas peninsulares en los aviones en el momento de despegar y de aterrizar. De todas maneras, agradecería al señor presidente que este uso de las lenguas peninsulares fuera regular y normal, porque se hace a capricho de los que dirigen el vuelo en ese momento. Es totalmente irregular, unas veces sí, otras veces no, y eso que se hace de forma enlatada, no es emisión directa.

Por fin, quiero decirle que sería bueno, aprovechando ahora toda esta unificación de Aviaco e Iberia y de los códigos, que pusiesen correctamente los códigos pertenecientes a las ciudades de Galicia, concretamente de A Coruña, porque es A Coruña, no La Coruña.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE**: Señores diputados, señor Irala, en una comparecencia de esta naturaleza, en que la presidencia ha puesto a tan alto nivel la política del transporte aéreo en España, incluso también lo ha hecho quien ha solicitado la comparecencia, el señor Segura, podrían parecer cuestiones más domésticas las que quiero plantear aquí, pero son cuestiones que afectan al común de los mortales, a la mayoría de nuestra gente de a pie, y entiendo que

es el sitio adecuado para planteárselas al presidente de la empresa.

Entiendo que estamos aquí no solamente para valorar la cuenta de resultados de la compañía, que por lo que nos dice el presidente va por buenos derroteros, sino para analizar también qué significan las comunicaciones del tráfico aéreo en función de dar coherencia territorial al Estado español y dar coherencia y cohesión territoriales a aquellos territorios más alejados. En ese sentido, cualquier política de Estado no puede olvidar a aquellos territorios que, por su lejanía, se encuentran en situaciones de inferioridad con respecto al territorio continental. Tenemos que tener en cuenta, y por eso lo planteamos aquí, qué significan las comunicaciones aéreas en los archipiélagos, donde no tenemos la alternativa de la carretera o el ferrocarril, y el único medio de comunicación entre las islas en todos los órdenes, el comercial, el turístico, el educativo —desplazamiento desde las islas periféricas a los grandes centros educativos donde están las universidades—, el sanitario —desplazamiento a los grandes centros sanitarios radicados en las islas mayores—, es el tráfico aéreo.

En más de una ocasión, los gestores de las empresas públicas suelen escudarse en que falta decisión política para adoptar determinadas decisiones que, a su juicio, son las razonables para las empresas que les ha correspondido dirigir. En unos casos, achacan la falta de mejora de resultados económicos a que no hay amparo político pues la política del Gobierno es otra y, en otras ocasiones, se olvidan de la falta de amparo para determinadas situaciones sensibles al no realizar gestiones de empresa por esa falta de apoyo.

Voy a plantear un asunto relacionado con un acuerdo, adoptado por unanimidad por el Congreso de los Diputados, donde sí hay sensibilidad política, no solamente del Gobierno sino de todos los grupos parlamentarios. Fue un acuerdo adoptado por unanimidad pero, hasta ahora, las acciones de la empresa Iberia consisten en dar la espalda a ese acuerdo del Congreso de los Diputados, a ese acuerdo asumido por el Gobierno como consecuencia de una interpelación parlamentaria. Esa moción, aprobada el 20 de mayo, hacía referencia en su punto 2 a lo siguiente. Decía que se proceda directamente, a través de un procedimiento de los previstos en el artículo 6 del Reglamento número 2.409, del Consejo, de 23 de julio de 1992, en el artículo 9 de la Orden ministerial de Obras Públicas y Transportes, de 29 de diciembre de 1992, a la retirada de las tarifas impuestas por Binter en el archipiélago canario y por Aviaco en el archipiélago balear, ambas compañías públicas del grupo Iberia, aplicadas desde el pasado 25 de abril. Me gustaría saber, señor presidente, y es la primera cuestión que quiero plantearle, qué ha hecho la Presidencia de Iberia con respecto a este acuerdo adoptado en esta Cámara, reitero que por unanimidad, con el apoyo del Gobierno y de todos los grupos parlamentarios.

¿Conoce el señor presidente de Iberia la voluntad política, adoptada también en la Cámara, en lo que se refiere a que se inicien negociaciones con los gobiernos canario y balear para la declaración de obligaciones de servicio público en los tráficos aéreos con la Península y entre las is-

las, conforme a lo previsto en el Reglamento número 2.408 de 1992? Si conoce ese acuerdo, si se le ha trasladado ese acuerdo por parte del Gobierno o del Congreso, ¿cómo es que se están adoptando determinadas decisiones desde el grupo que usted preside que vulneran claramente este acuerdo? Parece que lo prudente para adoptar esas decisiones es esperar hasta que se produzca la declaración de obligación de servicio público.

¿Conoce el punto 6 de esa moción? Dice que se paralice el plan estratégico de Binter con Canarias hasta tanto se evalúe, de acuerdo con el Gobierno de Canarias, la incidencia en las obligaciones de servicio público del régimen de continuidad de líneas, regularidad de las mismas, capacidad de los aviones y precios. Éste es un asunto muy importante, se trata de la paralización del plan estratégico de Binter. Entiendo que ese plan estratégico de Binter, con un acuerdo adoptado por unanimidad del Congreso, se debería haber paralizado de inmediato. El acuerdo significaba, entre otras cosas, la no retirada —todo lo contrario de lo que usted ha dicho en su exposición— de los cuatro DC-9, que en este momento operan en Canarias, por unas razones elementales, porque los DC-9 tienen unas posibilidades de oferta de plazas muy superiores a las de los ATR, 110 plazas contra 68, porque los DC-9 unen el territorio entre las islas mayores y algunas de las islas periféricas, como La Palma y Lanzarote, y son los que propician el transporte de mercancías, de frutos perecederos y la prensa a primera hora de la mañana. Hay que decir que los DC-9 tienen capacidad de carga y los ATR no la tienen. Si conocía este acuerdo del Congreso, quisiera saber si existe alguna razón para que se haya producido la retirada de uno de los DC-9 el 1.º de junio, y de otro de ellos el 1.º de julio del presente año, lo que ha significado el caos en estos momentos en el archipiélago canario, dado que uno de los que quedan ha estado averiado en los últimos días. Como sabe usted, de estos cuatro DC-9, tres operaban y uno estaba siempre en situación de reserva para cualquier emergencia. ¿Dispone la presidencia del grupo de los estudios necesarios para eliminar los DC-9 y sustituirlos por los ATR, sobre todo en los vuelos de horas punta que se hacen con las islas de La Palma y Lanzarote, que están siempre al cien por cien de ocupación?

Señor presidente, el tráfico aéreo con las islas y entre ellas no puede obedecer sólo a cuestiones de balance, de resultados económicos. Le decía al principio que no hay alternativas al transporte aéreo, no hay otra posibilidad de comunicar las islas entre sí, el marítimo es un transporte mucho más lento. Dependemos casi exclusivamente de este medio de transporte. Todos los grupos políticos adoptaron este acuerdo. Cuando solicitamos algo desde los territorios alejados, desde las islas o desde algunas de las comunidades del Estado español, siempre se piensa en la insolidaridad, pero aquí no se da el caso, hay sensibilidad política. Es muy difícil que, en un asunto de esta naturaleza, el Congreso de los Diputados se pronuncie con esa rotundidad. Repito, nos estamos encontrando con la insensibilidad de los gestores de la empresa pública Iberia.

Por último, me gustaría formular otras dos preguntas. La primera se refiere a una noticia que se hace pública a

través de una agencia el día 30 del pasado mes de septiembre, en la que se señalan unas declaraciones suyas en el sentido de que aprovechando el incremento de ocupación de los vuelos de la compañía Iberia se va a proceder a una subida de tarifas. La segunda es qué sabe el presidente de Iberia en relación a la resolución adoptada en el Congreso instando al Gobierno a interesar ante el Tribunal de la Competencia y el comisario europeo de la Competencia la apertura de expediente a Iberia, Spanair, Aviaco y Air Europa en relación a las tarifas aprobadas el 25 de abril pasado. ¿Podría informar de cómo está este expediente abierto a la compañía Iberia?

Señor presidente, su intervención ha decepcionado profundamente al grupo canario, en el sentido de que el presidente de un grupo como Iberia, que tiene también la vertiente social de dar cohesión territorial a los territorios del Estado, no puede hablar solamente de una serie de cifras económicas sin acordarse en absoluto del punto de vista social. A nosotros nos interesaría mucho hoy —en el resto de las preguntas nos puede contestar por escrito o a través de los medios que estime convenientes— conocer lo siguiente: Si el presidente de Iberia conocía el acuerdo adoptado por unanimidad del Congreso de los Diputados con el apoyo del Gobierno, porque fue mediante una interpelación parlamentaria. Si es así, si conocía ese acuerdo, ¿de quién es la decisión de que no se hayan ido cumpliendo los puntos de esa moción? ¿Es una decisión unilateral del grupo Iberia u obedece a directrices del Gobierno? Nos interesa mucho que nos lo aclare, porque los canarios queremos saber hoy qué tenemos que hacer, si pelearnos con Iberia o replantearnos nuestro apoyo al Gobierno de España.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sánchez i Llibre.

El señor **SÁNCHEZ I LLIBRE**: En primer lugar, quiero agradecer la presencia hoy ante esta Comisión de Industria y Energía de don Xavier de Irala, presidente de Iberia.

En su detallada exposición nos ha explicado una parte importante y sustancial del plan de adaptación competitiva que se llevó a cabo durante los años 1994-1996, plan que, dicho sea de paso, fue muy debatido ante esta Comisión y refrendado por todos los grupos de esta Cámara, que finalmente ha posibilitado que hubiera un frenazo importante de las pérdidas de Iberia y que se hayan producido unos resultados positivos en el año 1996 de 3.000 millones de pesetas, aproximadamente. También nos ha explicado detalladamente cuáles eran las directrices fundamentales del plan director y los objetivos del año 1999, directrices que ha definido básicamente diciendo que la compañía Iberia tendría que experimentar un cambio profundo debido a las exigencias de globalización e internacionalización de la economía. Ha definido también como objetivo básico del plan director del año 1999 el conseguir un 16 por ciento de rentabilidad sobre los recursos propios, para que en el año 1999 la compañía pueda salir a Bolsa y tenga la aceptación

correspondiente en base a las rentabilidades previstas en dicho plan director. **(El señor Vicepresidente, Gómez Darmendrail, ocupa la Presidencia.)**

Para conseguir estos objetivos que nos ha planteado el presidente de Iberia, una rentabilidad del 6 por ciento y un incremento de productividad del 20 por ciento durante este período, sería necesario un incremento de los ingresos del 15 por ciento durante los dos próximos años, así como una reducción de costes del 3 por ciento. Respecto a estos objetivos básicos, que en definitiva determinarán si es posible una salida en Bolsa aceptable de dicha compañía en el año 1999 y una privatización también deseable, al Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) se le plantean varias preguntas. Si el presidente tiene a bien contestarlas en su intervención, lo puede hacer perfectamente; si no tuviera los datos correspondientes, no nos importaría que nos las contestara por escrito. A mi grupo parlamentario le gustaría saber cuáles son los acuerdos de productividad a los que la dirección de Iberia ha llegado con los agentes sociales para conseguir estos incrementos del 20 por ciento. Estamos interesados en saber cuáles son las líneas de la política salarial que va a seguir la compañía Iberia durante este período de tiempo; cuáles son las políticas salariales y de productividad que la compañía Iberia ha acordado con los pilotos; cuál va a ser la política que va a seguir la compañía respecto a la renovación de la flota de Iberia y del resto de compañías asociadas y, por último, si en los planes de la compañía se considera la posibilidad de que, antes de que pueda salir a Bolsa, entre alguna compañía internacional en el accionariado de Iberia.

Nuestro grupo parlamentario también quiere plantearle otra cuestión que le preocupa mucho. Se trata de todos aquellos aspectos relacionados con el puente aéreo Barcelona-Madrid o Madrid-Barcelona. Creo que no digo ninguna barbaridad si afirmo en esta comparecencia que la línea del puente aéreo Barcelona-Madrid o Madrid-Barcelona es una de las más rentables de Iberia y una de las más utilizadas a diario por los ciudadanos, pero también he de añadir a continuación, tanto en nombre de los diputados de nuestra coalición como de todos los diputados de Barcelona que pertenecen a otras formaciones políticas y que usan semanalmente dicho servicio, que asisto con perplejidad y preocupación a un deterioro diario del servicio del puente aéreo, motivado básicamente por unos retrasos constantes e injustificados que en determinadas horas punta son a veces de hasta dos y tres horas. Una de las principales cualidades que tiene este servicio es su calidad, que se basa fundamentalmente en la puntualidad. Si esta puntualidad deja de existir a diario, si la compañía aérea no pone remedio a estos retrasos, nosotros, que asistimos con preocupación al deterioro de este servicio, creemos sinceramente que puede quedar dañada, tanto desde la perspectiva económica como desde la perspectiva de imagen ante la opinión pública, teniendo en cuenta los planteamientos que usted ha hecho de cara al futuro para que la compañía tenga una gran aceptación económica en el año 1999.

Por lo tanto, nuestro grupo desea formularle a usted, como presidente de Iberia, las siguientes preguntas. En primer lugar, si usted es consciente de este deterioro cons-

tante y diario de dicho servicio y, en segundo lugar, si la dirección de su grupo ha pensado qué tipo de medidas tiene previsto asumir para que el puente aéreo pueda volver a ser uno de los productos estrella de la compañía Iberia. Si no se toman medidas al respecto, con las nuevas tecnologías, con los nuevos avances que se van a producir en el transporte de viajeros, tanto por tierra como por aire, creemos que difícilmente este servicio tendrá la utilidad, la cantidad y la calidad de usuarios que hasta la fecha han permitido que este servicio sea uno de los productos estrella de la compañía Iberia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gómez Darmendrail): Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Gracias, señor De Irala por estar aquí con nosotros, por estas explicaciones que nos han dado con respecto al plan director trienal del grupo Iberia. El Grupo de Izquierda Unida manifiesta su interés por disponer de este plan para poder debatirlo después de una lectura sosegada del mismo y de los planes que en él se contemplan.

Dicho esto, de sus palabras nosotros deducimos que éste es un plan ambicioso, pero con su comparecencia hoy aquí y con una lectura rápida del mismo no vamos a sacar ahora muchas conclusiones. En líneas generales, le puedo decir que nos ha dejado preocupados por su anuncio de buscar única y exclusivamente la rentabilidad económica del grupo Iberia. Creo que es un fin que, lógicamente, debe estar presente en toda compañía, pero no debe ser un fin exclusivo. A nosotros nos preocupan sus palabras, porque, ¿qué va a pasar con los vuelos que no sean rentables? Aquellos vuelos que tienen interés social, en muchos aeropuertos pequeños, en ciudades que tienen poca capacidad de pasajeros, con esa política, los van a relegar y no sabemos, a no ser que nos lo expliquen, en qué situación van a quedar.

También nos preocupa su posición respecto a las políticas relativas a Aviaco; el trasvase de *slot* a compañías privadas y, por tanto, de pasajeros. Nosotros creemos que es una línea de actuación equivocada y, por tanto, no compartimos lo que usted nos ha explicado aquí. Creemos que su afán privatizador los sitúa por encima del interés social, por encima de la cohesión social y entendemos que, al final, puede colocar en mala situación las relaciones territoriales y la posición de los trabajadores del grupo Iberia.

Ciñendo mi intervención a la situación de la compañía Viva Air, tengo que decir que nos ha explicado muy poco, no nos ha dicho qué va a ser en el futuro de Viva Air. Nos ha relatado algunos antecedentes de esta compañía; nos ha dicho que ha tenido altibajos en su historia, ya que ha pasado por distintas situaciones, dependiendo de la actividad que se le ha asignado a la empresa. Antes de 1992, esta empresa, que se dedicaba a hacer vuelos chárter, generaba pérdidas, como es conocido por todos. De 1992 a 1994, la dirección, a nuestro entender con buen criterio, hace que pase a hacer vuelos chárter y también vuelos regulares, con lo cual sana sus cuentas y empieza a dejar beneficios. En 1994, tras el acuerdo de 28 de diciembre de 1994 firmado

entre Iberia y el Sepla, la empresa vuelve a desarrollar su actividad primitiva, es decir, la de vuelos chárter. Este acuerdo unilateral entre Iberia y el Sepla, por el que deciden reabsorber el trabajo cedido a Viva Air, es decir, los vuelos regulares, hace que otra vez se generen pérdidas. Es interesante conocer la situación económica de la empresa, las cifras; en 1994 hay unos ingresos por valor de 24 millones; en 1995, por 19 millones; en 1996, por 14 millones, y en 1997 desconozco los datos. Esto quiere decir que su situación se va agravando con el paso del tiempo. Pero no sólo se agrava la situación económica, sino también la situación del personal, ya que la empresa pasa de tener una plantilla de 524 trabajadores en 1994 a tener 414 en 1996, con más de 100 puestos de trabajo perdidos, aparte de la congelación salarial que existe para los trabajadores desde 1994. Es una situación preocupante y nos gustaría que, si puede, nos aclare algunas cosas.

El plan director, al que usted ha hecho referencia anteriormente, no cita nada relativo al futuro de la compañía, pero, por las noticias que tengo, parece que ustedes pretenden volver a la situación anterior a 1994 —espero que me lo confirme o desmienta—, pero, a la vez, si es que esto es así y se pretende volver a vuelos regulares y chárter, existen contradicciones, ya que Iberia contrata dos aviones 757 y pilotos, para largo recorrido, a la compañía de la competencia Air Europa. Si lo que se pretende es reflotar esta compañía pública, ahí hay una evidente contradicción. Por eso, me gustaría que nos explicara las razones por las que una empresa pública como Viva Air tiene que buscar mercados exteriores cuando la política de contratación de aviones y pilotos por parte de la empresa matriz Iberia consiste en alquilar estos mismos elementos a una compañía privada y, además, de la competencia.

Dada la política de alquiler de aviones y pilotos que practica Iberia, me gustaría saber con qué fin y para qué líneas en concreto se ha realizado esta operación. Así mismo, nos gustaría saber qué medidas piensa adoptar para hacer viable el futuro de la compañía Viva Air y, en especial, su vuelta al mercado *mix* y qué líneas regulares piensa asignar la dirección de Iberia a Viva Air en el desarrollo del plan director. También nos gustaría conocer el coste económico que ha supuesto la elaboración del plan director y si en la elaboración de este plan han intervenido compañías externas a lo que es el grupo Iberia y si ha habido gastos inherentes a estas consultas. La aplicación del plan director, ¿qué pérdida de puestos de trabajo supondrá para el grupo Iberia, si es que tienen esa previsión? Por último, le pregunto: ¿se prevé la integración de trabajadores de las distintas compañías que integran el grupo Iberia en virtud de la aplicación del plan director?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gómez Darmendrail): Dado que los grupos parlamentarios han consumido una gran parte del tiempo, incluso en algunos casos han multiplicado por tres el tiempo que les correspondía, le ruego al señor De Irala que haga un esfuerzo de brevedad y concisión, puesto que vamos muy retrasados y tenemos cinco comparecencias.

Tiene la palabra el señor De Irala.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA IBERIA** (De Irala Estévez): Por ahorrar tiempo, puedo mandar por escrito la contestación a muchas de las preguntas, sobre todo aquellas que solicitan datos, y ahora intentar puntualizar aquellos aspectos que me parecen importantes.

En primer lugar, señor Segura, estoy totalmente de acuerdo en que, para que podamos tener una valoración más correcta de algunos temas, tiene que haber información. Creo que precisamente usted tiene experiencia de haber participado en estas jornadas de empresa y quiero dejar claro que me tiene a su entera disposición para la transmisión de cualquier información que sea necesaria; esto lo tenemos muy claro en Iberia.

Además, quiero poner de manifiesto que yo no soy quién para dictar la política del Gobierno en temas aeroportuarios. Yo no dicto ninguna política. ¡Faltaría más!, sobre todo teniendo en cuenta que sólo llevo un año en esta industria. Por mucho que se empeñe la prensa, quiero dejar claro que yo no dicto ninguna política. Probablemente, lo que está ocurriendo es que AENA, en estos momentos, ante la importancia de los cambios que hay que llevar a cabo, está dejando que las compañías aéreas participen y den su opinión sobre los cambios necesarios. Creo que eso es muy positivo y es lo que estamos haciendo; evidentemente, cuando nos piden nuestra opinión, la damos y, normalmente, en la medida de lo posible, se intenta tener en cuenta esa opinión y consensuar la opinión de todas las compañías aéreas.

Respecto a la desaparición de líneas, quiero decirle que tengo la misma preocupación. Éste es un asunto muy importante y ahí tenemos el clásico conflicto entre la necesidad de tener que rentabilizar algunas líneas y la necesidad de tener de proveer un servicio. Evidentemente, tenemos que buscar el equilibrio para llegar a que esos dos objetivos se cumplan, lo que no siempre es fácil.

En cuanto a la curiosa iniciativa de Air Nostrum, como usted la ha llamado, creo que es un tema que quizá todavía no se ha entendido muy bien en España. Efectivamente, es el primer acuerdo de franquicia que se ha firmado en España y puedo pensar que no va a ser el último. Éste es un mecanismo que está perfectamente utilizado en todos los países en Europa y en Estados Unidos y precisamente permite complementar redes a favor del pasajero y poder abrir líneas con franquiciados, lo que tiene unos costes mucho más competitivos, que, de otra manera, nosotros, como grupo, y siendo operador de red, no podríamos hacerlo de forma eficaz.

El tema de *wet-lease*. Me habla de quiebra moral y de que no quieren ser los conejillos de indias. Quiero aprovechar la ocasión para matizar un poco de qué estamos hablando en el caso de *wet-lease*. Quisiera recordar que, en el caso de Canarias, tengo un montón de cartas de asociaciones de turismo, etcétera, en donde dan las gracias a Iberia, precisamente en un momento de demanda importante en que con los propios recursos no se podía atender esa demanda, por haber buscado mecanismos para poder hacerlo.

Estamos en una situación en que el mercado está creciendo muy por encima de las previsiones más optimistas

que se habían hecho todavía hace 18 meses, es decir, que ahora podemos hablar de un crecimiento de mercado de más de dos dígitos. A este respecto nosotros tenemos dos alternativas: atender esa demanda o no atenderla. Evidentemente, la primera decisión es que hay que hacer todo lo posible para atenderla, y eso es lo que estamos intentando hacer. Para eso tenemos básicamente tres mecanismos: el primero, que con los recursos actuales podamos producir más y que la oferta sea mayor. Para eso se trata de que las tripulaciones trabajen más horas. Eso tiene un límite, pero además hasta ahora, por lo menos con los pilotos, no hemos podido llegar a un acuerdo para trabajar más horas. La siguiente herramienta es evidente: comprar aviones y contratar pilotos. Pero esto, como sabe, es un proceso que requiere años de planificación anterior, por temas de formación, por plazos de entrega. Aquí ahora hay un período de dieciocho meses-dos años en que es muy difícil atender unos picos de demanda a base de ir a contratar en el mercado ese recurso. Nos queda la tercera alternativa, que es el *wet-lease*, una herramienta perfectamente normal en esta industria y que es utilizada por todas las compañías. Es más, algunos de los aviones que nosotros hemos alquilado venían de Air France. Los había estado utilizando Air France antes que nosotros. Lógicamente, es una preocupación permanente que el nivel de servicio, de calidad, sea el mismo. Pero si nosotros recurrimos al *wet-lease* es porque necesitamos atender una demanda que está ahí, y si no lo hiciéramos no la podríamos atender.

En relación con las preguntas específicas que me hace sobre Air Turas y Tower, creo que lo podemos contestar por escrito.

Me ha hablado sobre el espectacular incremento tarifario que realizamos en el mes de abril. Quisiera recordarle que el incremento tarifario que Iberia hizo fue de un 3,5 por ciento. Ante una elevación de los costes de combustible de un 25 por ciento, de las ayudas de navegación de un 11 por ciento y de los derechos de aterrizaje de un 8 por ciento, a mí un crecimiento de un 3,5 por ciento no me parece espectacular, y además no en todas las tarifas.

Tengo que rechazar aquí de plano la afirmación de que la gestión de Binter Canarias es un desastre. No puedo aceptar esa afirmación y creo que a los números me tengo que atener. Sin duda que hay problemas. Tenemos problemas ante un crecimiento de la demanda y una liberalización del mercado, pero confío en que los vayamos resolviendo y, desde luego, creo que en estos momentos la compañía Binter Canarias está en mejor posición que la que estaba hace un año, y lo va a estar mucho más dentro de seis meses. Otra cosa es que problemas puntuales que podamos tener los vayamos resolviendo, cumpliendo precisamente con el objetivo de dar un servicio, ya que nosotros somos sensibles a este tema.

Ha hablado de pérdida de cuota de mercado. Si Iberia tenía el cien por cien del mercado y está ahora en un proceso de liberalización, es lógico que pierda participación de mercado. Eso estaba previsto. ¿Qué es lo que hemos dicho sobre esto? Que tiene un límite. ¿Cuál es? Que nosotros seguiremos siendo líderes en el mercado español y

toda nuestra política comercial estará basada en la defensa del liderazgo en este mercado. Pero la introducción de la competencia hace que a nosotros nos resulte en algunos casos muy difícil, por no decir imposible, mantener los niveles de participación que tenemos en el mercado.

Se ha referido a que Iberia está en el puesto 20 ó 21 y que puede ser una compañía regional. Creo que Iberia tiene unos puntos muy fuertes que vamos a tener que defender y poner encima de la mesa a la hora de hablar de alianzas. Tiene una posición en el mercado doméstico de liderazgo, tenemos una participación en el mercado de Europa que es importante y tenemos la posición de liderazgo en Latinoamérica, y yo creo que eso nos convierte en algo más que una empresa, una compañía regional. Nosotros tenemos vocación de operador de red y vamos a seguir siendo operadores de red. Como tal, nos vamos a unir a compañías que son también operadores de red y firmaremos todos los acuerdos necesarios con otras compañías que no sean operadores de red, que sean operadores de punto a punto, pero que pueden contribuir a aportarnos tráfico a la red. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor Carreño ha hecho referencia a un par de temas, como es la flota, que es uno de los aspectos más importantes sobre los que en estos momentos tenemos que decidir. Evidentemente, los criterios fundamentales son: renovación de la edad media y poder atender el incremento de demanda que vamos a tener en los próximos años. Vamos a duplicar los vuelos a Latinoamérica en los próximos dos años, incrementando los vuelos directos a varias ciudades. También vamos a reducir el tipo de flota que en estos momentos tenemos. Tenemos hasta 11-13 diferentes tipos de avión y hacia el año 2000 habrá como máximo siete. Para el 2005 probablemente tendremos un máximo de tres a cinco, aunque la tendencia de la industria es a reducir sustancialmente los distintos tipos de avión. La inversión que está prevista en estos momentos en el plan de remodelación de flota está entre los 300.000 y los 500.000 millones de pesetas, dependiendo del período que vayamos a considerar.

En relación con nuestra posición en base al turismo y los hoteles, nosotros no tenemos en estos momentos, hasta que limpiemos un poco y ordenemos la casa por dentro, planes de inversión directa en estas áreas. Lo que sí tenemos, y lo estamos haciendo, son planes de acuerdos puntuales, tanto en el tema de turismo como de hoteles, para crear las sinergias adecuadas en relación a los tráficos que es, en definitiva, lo que a nosotros nos interesa.

En el tema de AENA tengo que decir lo mismo que he dicho antes. Creo que en estos momentos hay una colaboración a todos los niveles. Tenemos muchos problemas que resolver, muchos de ellos son heredados de años pasados, pero ahora ante la demanda del mercado se han acuciado. Considero que el nivel de entendimiento con AENA es bueno y, además, estamos trabajando en base a que las compañías aéreas podamos dar nuestra opinión, que quizá en el pasado esto no era demasiado frecuente porque se trataban los temas a través del ordeno y mando.

El señor Rodríguez me planteaba su preocupación de que con la concentración de empresas se pueda volver al

tema del monopolio. Creo que la concentración de empresas es un proceso que en esta industria va a tardar mucho. Si miramos tanto en Estados Unidos como en Europa y buscamos casos de empresas que se hayan fusionado, no encontramos ningún ejemplo, salvo empresas pequeñas. Todavía hay una participación de Estados importante. El tema del escalafón de los pilotos hace que una integración de empresas no se producirá hasta que pase un cierto período.

Calidad técnica de los aparatos. Ésta es nuestra máxima preocupación. La seguridad es la prioridad número uno. Creo que si en algo se ha mejorado en los últimos años ha sido precisamente en los aspectos tecnológicos de seguridad. Creo que esta industria, sin duda, es la que más avances ha hecho en relación con la tecnología de los aparatos. Lo que sí le puedo decir es que, en relación con la calidad, en relación con la preparación técnica de alguno de nuestros colectivos y en relación con la competencia, por ejemplo, de nuestro equipo de mantenimiento, tratando con compañías extranjeras de las más importantes, no tenemos nada que envidiar a nadie. Podemos estar, y creo que estamos, entre los primeros a nivel mundial.

Alianzas internacionales. ¿Por qué Estados Unidos? ¿Por qué Gran Bretaña? En el tema de alianzas nosotros hemos definido varios posicionamientos: primero, no podemos sobrevivir solos porque no tenemos ni el tamaño suficiente ni somos excelentes en ninguna de las áreas para que podamos decir: yo solo puedo tirar adelante. Estratégicamente tenemos que cubrir cuatro áreas. En Asia no estamos y tenemos que estar. En este continente es donde se va a producir en los próximos años el mayor crecimiento, a pesar de los problemas que ha habido últimamente. No podemos pretender entrar en Asia a base de invertir con nuestros propios recursos. Por tanto, la solución es aliarse con un europeo para que, a través de su red, podamos aportar nuestra red latinoamericana y ellos su red asiática y aportar nosotros el tráfico a esa red. Tenemos que consolidar nuestra posición en Europa, y de ahí viene la necesidad de aliarse con un europeo. Tenemos que mejorar también las sinergias que tenemos con el tráfico de Latinoamérica, de ahí la necesidad de aliarnos con American. Luego está el tema de Latinoamérica que, como he dicho antes, lo tenemos resuelto en estos momentos si conseguimos un acuerdo con American para potenciar el tema de Aerolíneas.

¿Por qué British Airways? Nosotros hemos estado trabajando prácticamente con todas las compañías aéreas y, al final, hemos firmado unos acuerdos de intención, que no son exclusivos, aunque con American hemos avanzado más y hemos firmado un acuerdo para el tráfico de Norteamérica. En el caso de British Airways vamos a avanzar en los próximos dos meses para ver si podemos confirmar las cifras y las sinergias que inicialmente habíamos identificado.

Tengo que confesar que con alguna de las otras compañías habíamos avanzado mucho en términos de alianzas. Por ejemplo, Air France ha sido un candidato. Lo que ha ocurrido es que, al final, ante la nueva política del Gobierno en Francia de paralizar muchas de las acciones que

estaba tomando Air France, nos ha parecido que eso podría ser un riesgo mayor que Iberia, en la situación que estamos, hiciera cosas en ese sentido y que se pudiese paralizar el proceso.

En relación a TAP, en estos momentos tengo que decir que por razones obvias, incluidas las geográficas, mi visión es que con TAP, tarde o temprano, llegaremos a acuerdos comerciales, porque entiendo que tenemos muchas sinergias.

Separar la gestión por actividades creo que es una necesidad. No veo en ello peligro de atomización. Al revés. Cuando nosotros comparamos, por ejemplo, el negocio de aeropuertos, que tiene 9.000 personas, que es un negocio intensivo en mano de obra, con la actividad de volar, que tiene 3.000 personas, pero una inversión en capital, en relación con los aviones, muy importante, los problemas son totalmente distintos. En estos momentos aeropuertos está pasando por una situación de crisis del entorno con procesos de su rodación, que hace que el personal empleado en estos negocios esté con un nivel de motivación importante. Tenemos que hacer frente a todos los problemas de liberalización de ese sector porque creo que es una de las áreas donde vamos a tener una mayor transformación. He dicho en alguna ocasión que no es posible que en este país un señor pueda tener como carrera llevar maletas durante 30 años. Esto es del siglo pasado. No podemos tener a una persona con 57 ó 58 años haciendo trabajos que físicamente no puede. Ahí va a haber una transformación en cuanto al contenido y la forma de plantear estos temas. Creo que eso sólo es posible si somos capaces de identificar los negocios por su naturaleza. Mientras los tengamos metidos en una bolsa, con otro tipo de negocios que no tienen nada que ver, será muy difícil que vayamos resolviendo esos temas.

En relación con la falta de redes ferroviarias, tengo que decir que hay una cosa que está muy clara, y es que el mercado español, después del francés, es el segundo en Europa y está prácticamente al mismo nivel que el alemán. ¿Por qué? Porque nosotros no tenemos infraestructuras en carreteras y ferroviarias como tienen los alemanes. Habría que analizar el porqué de ese tema. A mí se me ocurre, desde un punto de vista geográfico, con la geografía que nosotros tenemos, que la inversión y la infraestructura es muchísimo más complicada que en Alemania. Estoy de acuerdo en que éste es un hecho que está ahí.

Liderazgo en Latinoamérica. Es éste uno de los puntos fuertes del grupo de Iberia y no vamos a renunciar a él. Toda nuestra estrategia y toda nuestra política en relación con Latinoamérica va a estar basada en consolidar esta posición. No creo que sirvamos de cabeza de puente para ninguna compañía norteamericana. Lo que sí hacemos es aliarnos con aquella compañía que entendemos nos puede aportar sinergias. En el caso de Aerolíneas, lo que significa es que vamos a consolidar las sinergias entre Latinoamérica y Europa, y American Airlines lo que pretende es consolidar las sinergias entre Estados Unidos y Latinoamérica. En ese sentido, y complementando los acuerdos que tenemos para el norte de América, es un socio verdaderamente importante para nosotros.

Estoy totalmente de acuerdo con el problema de la información en el aeropuerto. Es una de las mayores preocupaciones que tenemos, sobre todo ahora que, como saben SS. SS., en el caso de Madrid, por ejemplo, se está procediendo a una reorganización importante del aeropuerto. Estamos trabajando muy intensamente con AENA.

En cuanto a las lenguas, por razones obvias soy muy sensible a ese tema. Por nuestra parte intentaremos darle un tratamiento lo más serio posible.

El señor Rivero me ha planteado varios temas relacionados con una moción del Congreso. Lo que sí puedo confirmarle es que soy absolutamente sensible en cuanto al cumplimiento de todas las mociones que nos puedan afectar. No tengo los datos suficientes para contestarle exactamente sobre los distintos apartados que pueda haber en la moción, cuál es el plan y cómo estamos reaccionando a cada uno de ellos. Si me lo permite, le contestaré por escrito cuando tenga los datos suficientes.

Insensibilidad política. Por razones obvias y de procedencia, soy absolutamente consciente de la sensibilidad que hace falta en este país con el régimen de comunidades autónomas que tenemos. Si en algo hemos dado esa impresión, es porque habremos cometido algún error, aunque no sea más que de comunicación. Pero sí entendemos los problemas que nos plantea y somos sensibles a los que se pueden plantear desde Canarias en relación con la política de transporte.

Las subidas de tarifas próximas. Aquí quiero hacer una matización. He dicho claramente que a medio y largo plazo la tendencia de los precios va a seguir bajando. En el plan director hemos previsto una bajada del *yield* de un 3,5 por ciento anual. No veo ningún elemento en estos momentos para que eso no se vaya a producir a finales de 1999, pero tiene que haber coyunturalmente altibajos. Habrá momentos en que por razones coyunturales, o incluso estructurales, tengamos necesidad de ajustar tarifas hacia abajo, como fue el caso de Iberia en octubre de 1996, o hacia arriba, como fue nuestro caso, debido a unos problemas de costes importantes, y que luego otros hicieron lo mismo. Lo que sí he dicho es que en una situación de aumento de costes y con una ocupación de los vuelos absolutamente fuera de lo normal, es posible que se puedan producir algunos ajustes tarifarios. Pero quiero insistir en una cosa porque es importante: nos tenemos que mentalizar que los precios van a seguir bajando. Aunque también hay que tener en cuenta que estamos entre un 20 y un 35 por ciento por debajo de los precios medios europeos. En España ya estamos a unos niveles de precios que, con respecto a lo que está pasando en Europa, son ya muy bajos. No nos debe sorprender que en algún momento se pueda producir una subida. El 3,5 por ciento que se produjo en el mes de abril respecto de los demás costes me parece que tampoco es una subida espectacular. Pero los precios seguirán bajando.

En cuanto al expediente abierto, hemos recibido una información para la cual tenemos un período de alegaciones. Yo sinceramente pienso que pasado el impacto en su momento, quizá más emotivo que otra cosa, y cuando se vea

la realidad de la situación, no es un tema que nos deba preocupar demasiado.

Señor Sánchez Llibre, me pregunta sobre la privatización y la salida a Bolsa en 1999. Mire usted, yo creo que por la privatización probablemente habría que preguntarle más al accionista, aunque el objetivo fundamental que tenemos es que esta compañía esté en condiciones para poder ser privatizada en el año 1999. Esto puede significar que haya también una salida a Bolsa. Si el entorno sigue siendo tan favorable como lo es actualmente, evidentemente ésa será una decisión importante.

En relación con los acuerdos específicos por los que me preguntaba sobre productividad, acuerdos salariales, etcétera, me gustaría poder decirle a qué acuerdos hemos llegado. Todavía no los tenemos, estamos prácticamente en plena recta final con todos los convenios y yo espero que en los próximos quince días podamos tener ya un panorama claro al menos sobre en qué temas tenemos ya unos acuerdos finales y, si hay algunos desacuerdos, en qué temas y por qué. En estos momentos estamos intentando ir en la línea clara marcada por el plan director que, como sabe, es fundamentalmente de contención salarial.

En cuanto a las compañías internacionales y la entrada en el capital, está previsto en estos momentos, en los dos acuerdos de intención que tenemos firmados con American y con British, que tengan la posibilidad de entrar con una participación simbólica, si así lo desean, antes de diciembre. Han de tomar la decisión antes de diciembre, si les interesa entrar con una participación simbólica. No nos parece que estos momentos ése sea un tema fundamental y prioritario para el desarrollo del plan director. Puede ser positivo, pero tampoco lo consideramos absolutamente necesario.

Puente Aéreo. Tengo que coincidir plenamente con usted. Los retrasos en el Puente Aéreo es probablemente una de las preocupaciones más graves que tenemos. Dentro de una situación general de retrasos, nuestra puntualidad ha caído sustancialmente desde hace prácticamente un año, cuando ya se redujeron a 50 los movimientos en el aeropuerto. Hay evidentemente algunos temas que son debidos a ATC, que no están directamente bajo nuestro control y hay otros debidos a la tensión por la máxima utilización de los aviones y las tripulaciones, que también nosotros tenemos que corregir. Lo que sí le puedo decir es que en una reunión que tuvimos la semana pasada con los directores de AENA llegamos al compromiso, también de AENA, de trabajar intensamente para adoptar las medidas necesarias y corregir los retrasos, ya no sólo del Puente Aéreo, evidentemente, sino de todos aquellos aeropuertos donde se están produciendo, aunque fundamentalmente tenemos el problema centrado en Madrid y Barcelona.

Don Julián Fernández me hablaba fundamentalmente de la preocupación sobre el futuro de Viva Air. Desgraciadamente, en estos momentos, no le puedo aclarar más de lo que antes hemos hablado. Nos preocupa tremendamente el futuro de Viva Air y nosotros hemos planteado una línea clarísima en el plan director. Vemos a Viva Air en el año 1999 al mismo nivel que los demás, como un operador dentro de la red. ¿Cuál es el problema? Que tenemos hoy

un acuerdo firmado por una central sindical y la dirección que impide que eso se haga. Por tanto, para poder hacerlo, tenemos que renegociarlo y en ello estamos. Francamente, no soy muy optimista en estos momentos con relación a conseguir que eso se pueda modificar, en cuyo caso, evidentemente, tendremos que revisar ese planteamiento que hemos hecho en el plan director.

Me ha hecho una pregunta específica sobre los costes del plan director. Querría aprovechar para decir que, asumiendo un riesgo importante en su momento, el plan director lo hemos hecho con un grupo de entre 70 y 80 directivos de la compañía. Creo que era la primera vez que en esta compañía se hacía un plan director con una participación sustancial del personal, desde dentro. Luego lo que hemos hecho es utilizar alguna consultoría, pero más para el método, la presentación y la organización de los equipos de trabajo. Si tiene interés en los costes reales, le podemos mandar la información por escrito.

Pérdidas de puestos de trabajo. En todo el plan director hemos hablado de 469 personas, referidas básicamente a la integración del personal de tierra de Aviaco con Iberia. Éste no es un plan de reducción de personal, puede que haya algunas personas más. Si miramos la adscripción normal, probablemente a tres años, en un colectivo de 22.000 personas puede que se produzcan, evidentemente, mayores reducciones, pero también vamos a tener que contratar personal en ese período.

En cuanto a la integración que me ha planteado de Viva en Iberia, evidentemente, según los acuerdos a los que podamos o no llegar, una de las alternativas a plantear puede ser ésa. Eso es todo.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Hay algún grupo que desee consumir un turno de réplica, además del Grupo Parlamentario Socialista? (**Pausa.**)

Por un plazo tiempo de tres minutos —usted me pedía quince segundos—, tiene la palabra el señor Segura, para un turno de réplica.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor presidente, antes lo cuantificaba en tres segundos para justificar que la petición de palabra que hacía en representación del Grupo Parlamentario Socialista se fundamentaba en que nos encontramos en un debate de mucha altura, como corresponde a una compañía aeronáutica. (**Risas.**) Además, era la primera ocasión en la que en la actual legislatura, en el Congreso de los Diputados se debate de una empresa muy del pueblo español, con esa historia de 75 años, y que está en un momento crucial, con tres líneas directrices de trabajo fundamentales: la de la privatización, que inexorablemente se aproxima; la de la renovación de flota, y la de la consolidación como grupo y las alianzas internacionales. En consecuencia, al refundirse dos puntos del orden del día, dos peticiones de comparecencia, una que hizo el Grupo Parlamentario Socialista y otra siempre a remolque, del Grupo Parlamentario Popular, se justificaba que yo le dijese que el debate fuese extenso.

Somos conscientes, señor Irala, de que hay determinadas respuestas que usted no está en condiciones de dar o no

considerar oportuno dar en razón de su responsabilidad, y unas las tendrá que proporcionar el representante del accionista, el representante del SEPI, mientras que otras tendrá que darlas el señor ministro de Industria, lo que, probablemente, serán motivo de debate en los meses próximos, no solamente en Comisión sino en Pleno en el Congreso de los Diputados, porque es obvio que ésta no es una empresa baladí; es una empresa de mucho calado.

No hemos hablado hoy, en efecto, sobre la renovación de la flota, una de las líneas directrices, y yo le rogaría que nos hiciese llegar aquella información que usted estimase oportuno, porque tenemos 28 boeing-727 que han sido utilizados a lo largo de casi 25 años —y algunos un poco más— por los usuarios de este medio de transporte, y habrá que renovar los célebres CD-10. Nos preocupa qué quiere hacer Iberia con los airbus-300 que prestan excelentes servicios con Canarias. También quiero matizar su intervención en el sentido de que el *Wet-Pease* del célebre Tristar de la compañía, al que hemos hecho referencia con anterioridad, lo que ha hecho ha sido sencillamente sustituir uno de los vuelos diarios a Las Palmas de Gran Canaria y otro de los vuelos a Tenerife. Por consiguiente, no logro entender esas felicitaciones que dice el señor presidente de Iberia que ha recibido.

Nosotros creemos que se ha abierto una línea de trabajo en Iberia que requiere profundización: la alianza con las restantes compañías que va a marcar, en mayor o menor medida, el futuro de Iberia. Ésa es una alianza sobre la que si bien es cierto que determinados datos en un período negociador no deben ser publicitados, también lo es que, por las razones que fuesen, el pasado 15 de septiembre el señor presidente de Iberia y los presidentes de British y American Airlines dieron una rueda de prensa que generó cierta desilusión en los periodistas que asistieron a la misma. Como usted muy bien sabe, así lo recogió la prensa especializada, que hizo referencia a que se hicieron una foto publicitaria y a que lo que manifestaron fue insulso, vago y lleno de ambigüedades —leo textualmente frases recogidas en prensa especializada— porque, en efecto, lo que se había anunciado como un acuerdo estratégico y comercial, hasta ahora es simplemente un acuerdo en compartir códigos y programas de fidelización, habiéndose eliminado —y usted tampoco ha dado datos en esta comparecencia— los contenidos dedicados a compartir estrategias.

Además, no nos ha quedado clara la venta del 5 por ciento del capital de Iberia a American Airlines ni la venta del otro 5 por ciento a British Airways, que estaba prevista, parece ser, a finales de este año. Me refiero a declaraciones públicas del señor Ferrera, presidente del SEPI, que tengo fotocopiadas, en las que decía que no se va a materializar hasta bien entrado el año 1998. Nos preocupa porque, como dijimos hace un rato, existe un número importante de *slots* y la situación estratégica que Iberia tiene en Europa, fundamentalmente en Madrid y en segundo lugar en Barcelona, es uno de los grandes activos que va a aportar a esa alianza, y curiosamente ya dentro de muy pocos días se va a producir la negociación internacional en el reparto de los *slots*, reparto en el que Iberia va a poder hacer esa aportación muy positiva.

Nos preocupa, tal como ha planteado el portavoz de Convergència i Unió, la salida a Bolsa. De este tema tendremos que hablar, hoy no hay tiempo, obviamente. Tendremos que hablar, en efecto, de los contenidos íntegros de esa franquicia a Air Nostrum, a la que hemos hecho referencia, y le reitero que tenga usted la amabilidad de hacérselo llegar a los grupos parlamentarios, así como las líneas que van a ser absorbidas por esta compañía privada. Nos preocupa, desde luego, que los 20.000 millones de pesetas que faltan, complementarios de los 87.000 millones de pesetas recogidos y aceptados por la Comisión Europea, aún no se hayan materializado en el conjunto del capital social de la compañía, pactado en aquel célebre documento del 28 de diciembre de 1994 entre las centrales sindicales y la propia empresa en su momento. Realmente nos preocupa una línea de descenso, digamos de pegada empresarial de Aviaco al insertarse en el grupo, filosofía general de la que no discrepamos, pero nos preocupa que se haya devaluado una compañía que ha venido obteniendo en los últimos diez años resultados notablemente positivos, mientras que Iberia, por las circunstancias que ahí quedan en el pasado, no los ha tenido. Nosotros creemos que todos los trabajadores de la compañía, incluso sus directivos, en los últimos años han dado una lección colectiva de deseo de potenciarla, y no podemos olvidar que tienen congelación salarial acumulada en los tres últimos años, incluidos los pilotos, que no se caracterizaron con gobiernos anteriores por tener la docilidad que muestran con el Gobierno actual. Los pilotos de Iberia se han caracterizado también en los últimos años por tener la mayor productividad de los pilotos de Europa. Las 615 horas anuales de tripulación están situadas casi en la cima de rendimiento, si bien es cierto que el coste no es equivalente al coste del número de horas de vuelo que tienen las restantes compañías.

Nuestro país tiene un grupo empresarial con el que no se puede jugar, y en modo alguno quiero decir con ello que los responsables actuales jueguen. Simplemente quiero alertarle al presidente de la compañía de que en una etapa crucial, en la que tiene todo el viento de cola a favor, porque hay un crecimiento de casi un 12 por ciento en la ocupación de las aeronaves de la mayor parte de las compañías del mundo sólidas y donde en esa política de cielos abiertos inexorablemente se van consolidando alianzas estrella, nosotros hemos perdido probablemente un año crucial. También le indicamos al presidente que sabemos, en otras etapas de nuestra reciente historia, de las negociaciones con Lufthansa que, por determinadas circunstancias, algunas de ellas conocidas por este interviniente, no se han podido consolidar en un acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, vaya concluyendo, por favor.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Nos preocupa que Iberia pueda no ser fagocitada en esta alianza internacional British, American Airlines, e Iberia, y pueda no ser utilizada con su gran capital: esos slots, esas flotas a las que hemos hecho referencia y esa cultura iberoamericana. Y nos

preocupa que el grupo Iberia no esté hoy ya plenamente integrado y pactado, con las transferencias reversibles de capitales, aerolíneas y desde luego con la participación correspondiente, en un grupo donde, según se dice, se van a integrar compañías asiáticas tan fuertes como Japan Airlines, y otras de otro nivel.

En suma, está abierto un debate, señor presidente. No nos sentimos satisfechos en absoluto, se lo decimos con absoluta claridad —eso no significa, obviamente, que no le agradezcamos su intervención y su comparecencia—, con las contestaciones que usted ha ido dando a los diferentes intervinientes. Ha hecho muchas referencias a sensibilidad, a voluntad; pero queremos que en próximas e inmediatas etapas usted materialice las actuaciones y la información que se le han pedido aquí por parte de los diferentes grupos.

Con respecto a Canarias no hace falta sensibilidad, sensibilidades sobran, son menester realidades. Con respecto a la privatización, requerimos información, que nos deben dar otras instancias de la Administración pública. Y, desde luego, con respecto a la vertebración para competir en esta política de cielos abiertos, también Iberia sabe perfectamente que no es posible una política de cielos abiertos sin una viabilidad paralela en tierra, y en tierra Iberia tiene que adaptarse a la nueva situación, en la que ha pasado de disponer de un monopolio en todos los aeropuertos nacionales, cierto que ganado por concurso público, pero con unos requisitos que imposibilitaban la participación de otros, a unas situaciones con catering, *handling* y distribución de carga, en las que tiene que competir y en las que creemos que tiene que hacer mucho. Iberia, según algunos parámetros, de inmediato ha de multiplicar, prácticamente por tres el volumen de carga a lo largo del año —me hablaban de 500.000 toneladas el año anterior, no sé si el dato es correcto—, lo que desde luego pone de manifiesto que el sistema de contrataciones de transporte de mercancías está fallando. También fallan otras muchas situaciones que se podrá decir que son heredadas de equipos de gobierno anteriores, pero, lógicamente, toda compañía tiene una historia y no tiene discontinuidades.

En consecuencia, y termino, señor presidente...

El señor **PRESIDENTE**: Hágalo, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Quienes tenemos interés nos volveremos a ver no solamente en conversaciones privadas con la compañía, con usted y con responsables en los distintos niveles de la misma, sino que nos volveremos a ver, seguro, a lo largo de los meses próximos, para debatir en profundidad algo sobre lo que hoy sólo hemos dibujado las líneas directrices.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, tiene la palabra don Paulino Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE**: Seré muy breve. Agradezco sinceramente la amabilidad del señor Irala al contestar a todas las preguntas posibles de las que le hacía en mi

intervención, si bien no comparto algunas de las opiniones que tiene él.

Desde su posición de presidente del grupo de empresas de Iberia, no va a decir que en estos momentos Binter se encuentra en una mala situación; por responsabilidad y por un montón de razones, él tendrá que defender que está muy bien. Por el contrario, el papel como representante político de este portavoz es en este caso intentar aflorar los problemas que hay, para que entre todos construyamos y puedan mejorar. Ésa es la voluntad, una voluntad constructiva respecto a la situación que hemos denunciado del tráfico aéreo en Canarias.

Porque, señor Irala, ¿cómo calificaría usted la situación de Binter, cuando es una realidad palpable —hay que seguir los medios de comunicación canarios, y estoy seguro de que usted tiene esa información diariamente— que se han quedado cientos de pasajeros tirados en los aeropuertos? ¿Cómo calificaría usted que en los últimos meses se hayan producido múltiples cancelaciones y retrasos en los vuelos, del orden de 10 a 12 vuelos diarios?

Gracias a esa sensibilidad que usted tiene con esa diversidad de los territorios de España, que lo ha expresado claramente, ¿cómo cree usted que se podría calificar desde Canarias la brutal subida de tarifas que tuvo lugar en abril, que no se ha corregido, siendo el único medio que da cohesión territorial al Archipiélago? Porque se adoptó el acuerdo de que ese incremento se suspendería inmediatamente, y, además, en la cohesión del territorio no sólo hay que tener en cuenta los datos económicos sino también los sociales. ¿Cómo calificaría usted el hecho de que en estos momentos —seguro que le han llegado noticias— las organizaciones sindicales, las empresariales y los ciudadanos en general se hayan levantado en protestas en Canarias? ¿O que ayer la Federación de cabildos, en donde hay representantes de todos los partidos políticos, haya acordado por unanimidad dirigirse al Gobierno para pedir un inmediato cambio de rumbo de la compañía? ¿O que el vicepresidente del Gobierno de Canarias y responsable de transportes haya pedido la reunión urgente de la comisión bilateral Canarias-Estado, o que se hayan perdido 100.000 viajeros en los últimos tres meses? ¿Cómo calificaría usted esto? Déle usted el calificativo que quiera, pero en estos momentos yo calificaría de desastre la gestión de la compañía.

No es posible entender que todos, que la sociedad en general, los ciudadanos, los empresarios, los sindicatos, todos los partidos políticos, el Congreso de los Diputados, todos entendamos que la cohesión territorial del Archipiélago y del Archipiélago con el exterior está mal y que el presidente de la compañía tenga otra visión. Alguien está equivocado. Si tenemos que valorar quién está equivocado y ponemos en un platillo de la balanza a toda la sociedad y en el otro al presidente de Iberia, yo creo que quien está equivocado será el presidente de Iberia, salvo que usted tenga otra opinión respecto a este asunto. Probablemente, gran parte de los problemas derivados de esta mala gestión de la empresa radique en que una empresa de esta naturaleza, que transportaba del orden de dos millones de pasajeros al año, tiene sus cargos ejecutivos en Madrid. No es po-

sible ir dos días a Canarias para gestionar una empresa de esta envergadura. Los cargos ejecutivos tienen que estar en Canarias. Es lo mínimo que se puede pedir para estar cerca de la realidad, y que cuando surgen los problemas se sea sensible con ellos y se les dé una respuesta inmediata.

No nos engañemos, hay problemas y tenemos que ser positivos, constructivos y buscar fórmulas para resolverlos. Le digo aquí, ante la Comisión, que desde mi grupo parlamentario estamos dispuestos a colaborar para resolver los problemas que en estos momentos tiene la empresa. No nos dedicamos desde fuera sólo a tirotear la mala gestión. Estamos dispuestos a colaborar para que esto pueda tener un cambio de rumbo.

Termino, señor presidente. Sinceramente, me alegro de la sensibilidad que usted ha mostrado con esa diversidad y ese trato, también diverso, dado a los distintos territorios, a las distintas autonomías. Me alegro de que usted se haya comprometido con la Comisión a cumplir fielmente el acuerdo del Congreso de los Diputados, como no podía ser menos, aprobado por unanimidad respecto a una serie de cuestiones relacionadas con el tráfico aéreo en Canarias, y espero que dada la gravedad del asunto, porque estamos en una situación límite de la sociedad canaria levantada en pie de guerra, toda la sociedad canaria con respecto a este asunto, ese tiempo que usted ha pedido para ver cómo está la situación sea breve y se dé una respuesta inmediata. Conociendo su sensibilidad, señor Irala, si no se resuelve en los próximos días, sabremos dónde buscar al culpable, que no será usted por lo que ha expresado aquí, por su sensibilidad con los problemas canarios.

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

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Intervengo muy brevemente. Tan convencido como estoy de la próxima comparecencia, segura, del presidente de Iberia, señor Irala, lo estoy también de que así como en esta ocasión ha satisfecho las preguntas, las inquietudes que había manifestado el Grupo Popular a través mío, satisfará entonces las preocupaciones del señor Rivero.

Yo quiero corregir errores. Yo he atendido y he entendido al señor Segura, pero él ha insistido en que Iberia ya tiene 75 años de edad y no es así.

También quiero rectificar la opinión, referida a esta comparecencia del presidente de la compañía Iberia, de que el Grupo Popular siempre va a remolque cuando se plantea una iniciativa por un grupo parlamentario. Sin salir de este orden del día y simplemente cuando pasé la página, vi que a remolque de otros grupos parlamentarios iba una iniciativa idéntica del Grupo Socialista, cosa que es perfectamente lícita. Yo admito que lo sea en el caso del Grupo Socialista y pido que no haya esos comentarios, porque a diario, semanal o incluso inmediatamente después se ve un a remolque del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos sobrepasado el tiempo y está esperando fuera al secretario de Estado. Se nos ha echado encima el orden del día, sé que la materia es

de gran interés para todas SS. SS., sin duda el momento más importante y por eso el presidente ha sido muy laxo en los tiempos. Yo le rogaría, pues, que consumiera un turno lo más breve posible, con lo que cerraríamos este debate. Como es seguro que tendremos otras oportunidades, porque SS. SS. ya han anunciado el deseo de volverle a pedir que comparezca, tendrán ocasión de continuar debatiendo todas estas cuestiones.

Para ese último turno, tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA IBERIA** (De Irala Estévez): Señor Segura, una simple puntuación: el Tristar tiene 100 plazas más que el A-300. La mera sustitución ha significado 400 pasajeros más diarios. Multiplique eso por los meses y verá cuánto le da.

Señor Rivero, agradezco su intervención, pero no puedo aceptar de ninguna manera lo que me ha dicho. Yo no le voy a poner calificativos; le voy a dar datos. Los calificativos me los han dado ustedes. Usted está hablando de un desastre de gestión, de una dramática situación de Binter Canarias. Yo le tengo que decir que no es así; hay problemas. La situación de Binter Canarias ha mejorado, tanto desde un punto de vista de resultados como de situación financiera. Mire los resultados y mire los datos.

Le voy a dar más datos. La utilización media de los aviones ha mejorado en los últimos seis meses. Se puede demostrar. En una situación de introducción de competencia, a pesar de que la demanda ha bajado un 2,8 por ciento, Binter Canarias ha aumentado la oferta en un 3,3 por ciento. No es verdad que hayamos reducido la oferta. A pesar de que estamos perdiendo demanda, sabemos que tenemos que estar ahí, lo apoyamos y hemos aumentado la oferta. Es más, con tanto dramatismo que ha manifestado por los retrasos, que es verdad que existen y que hay que resolverlos, el índice de puntualidad de Binter Canarias al mes de agosto es del 92 por ciento. ¿Sabe cuál es la media de la AEA? El 85 por ciento. Está por encima. ¿Hay problemas? Seguro. ¿Desastre? En absoluto.

Luego me habla de las cancelaciones. También de esto estamos montando un número importante. En los últimos 10 días ha habido 38 cancelaciones. Contra esas cancelaciones ha habido 13 vuelos adicionales. De un total de vuelos, en ese período, de 836. Esto nos da una regularidad del 96 por ciento. ¿Cuál es el nivel medio de regularidad al que nosotros aspiramos? El 98-99 por ciento. Estamos dos puntos por debajo. Ha habido problemas, pero tampoco creo que sea una situación como para calificarla de desastre. A la hora de la verdad, hay mucha gente que está haciendo esfuerzos, se está intentando mejorar la compañía y le pido por favor que, además de los problemas, también la reconozca eso.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias por su presencia. Vamos a interrumpir solamente unos pocos minutos la sesión para despedir al presidente de Iberia y dar la bienvenida al secretario de Estado. (Pausa.)

Señorías, vamos a reemprender la sesión.

En primer lugar, quisiera comunicar a los miembros de la Comisión que, dada la situación en que nos encontramos, ya avanzada la hora en relación con las previsiones

del orden del día, me veo obligado a comunicarles que sus tres puntos últimos, el 9, el 10 y el 11, que hacen referencia a las proposiciones no de ley, se trasladarán a la siguiente sesión de la Comisión de Industria, que probablemente será el 15 o el 16, por lo tanto el miércoles o el jueves de la semana que viene.

La Mesa y portavoces se reunirán probablemente mañana al término de la sesión plenaria, decidirán el orden del día y podremos comunicarles a ustedes con certeza esa previsión.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE LA ENERGÍA Y RECURSOS MINERALES (FERNÁNDEZ-CUESTA LUCA DE TENA) PARA INFORMAR SOBRE:

- **LAS FUTURAS NORMAS DE LOS CUPOS DE PRODUCCIÓN DE CARBÓN, ASÍ COMO LAS VARIACIONES EN LAS SUBVENCIONES POR REDUCCIÓN DE CAPITAL. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000047.)**
- **EL DOCUMENTO PRESENTADO POR EL MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA SOBRE EL PLAN DEL CARBÓN Y, EN PARTICULAR, DE SUS CONSECUENCIAS PARA LAS EXPLOTACIONES DE LIGNITO PARDO DE GALICIA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/000707.)**
- **EL PLAN DE VIABILIDAD DEL COTO MINERO DEL SIL. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/000776.)**
- **SEGUIMIENTO REALIZADO POR LA EMPRESA NACIONAL HULLERAS DEL NORTE, S. A. (HUNOSA), DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO, ASÍ COMO DEL CONTROL DEL NÚMERO DE HORAS EFECTUADAS POR TRABAJADORES DE SUBCONTRATAS QUE REALIZAN SUS TAREAS EN EL INTERIOR DE LAS MINAS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000463.)**
- **PREVISIONES DEL GOBIERNO SOBRE EL FUTURO DE LA EMPRESA PÚBLICA HULLERAS DEL NORTE, S. A. (HUNOSA), ANTE LAS NOTICIAS APARECIDAS EN DISTINTOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 213/000142.)**

— **CAUSAS QUE JUSTIFICAN EL CIERRE DE LA EMPRESA HULLERAS DEL NORTE, S. A. (HUNOSA), EN EL AÑO 2002. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 213/000143.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tenemos ahora con nosotros al secretario de Estado de la Energía y Recursos Minerales. Bienvenido, don Nemesio Fernández-Cuesta. Le pido excusas. Nos ha desbordado la sesión, porque el tema que figuraba en el primer punto del orden del día ha requerido mucho interés por parte de los miembros de la Comisión.

Hemos decidido la Mesa y portavoces aglutinar toda una serie de cuestiones relativas a su Secretaría de Estado y tratarlas en su comparecencia. Yo le rogaría que en una primera intervención usted hiciera referencia de forma breve a estos temas; se abriría luego un turno para que intervinieran todos los grupos interesados y luego usted podría ampliar más extensamente las informaciones que deseen los portavoces, con ánimo de no situarnos más allá de las dos y media, si puede ser. Por tanto, rogaría a todas SS. SS. y también al secretario de Estado que sean muy estrictos en el uso de los tiempos, a ver si podemos dar respuesta a todo. En caso de que no pueda ser así, ya tomaremos alguna decisión.

Tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE LA ENERGÍA Y RECURSOS MINERALES** (Fernández-Cuesta Luca de Tena): Entiendo que las solicitudes de comparecencia giran, en resumen, en torno a los siguientes temas. En primer lugar, el Plan de la minería del carbón y desarrollo alternativo de las comarcas mineras, puesto que hay una solicitud de comparecencia en la que se habla de los cupos y de la reducción de las subvenciones a la actividad. Después, determinadas cuestiones relativas a la minería del lignito pardo, a Hunosa y a Coto Minero del Sil como empresas específicas sobre las cuales se ha solicitado información y mi presencia aquí.

Empezando por el Plan del carbón, quiero señalar muy brevemente sus objetivos básicos. El primero de ellos sería garantizar la viabilidad y estabilidad de la minería del carbón en el marco de la decisión de CECA del año 1993; es decir, en palabras de la propia norma comunitaria, en un marco en el que se impone el principio de la reducción de los costes y las capacidades de producción de la industria del carbón, a fin de garantizar el carácter decreciente de las ayudas. El segundo objetivo es, lógicamente, cumplir con los requisitos que establece la citada decisión para que las ayudas sean compatibles con el tratado: esto es, la minería del carbón necesita ser subvencionada, las ayudas tienen que cumplir una serie de requisitos, la ordenación del sector tiene que cumplir una serie de condiciones y, por consiguiente, el Plan del carbón tiene que asegurar que se dan esos requisitos y condiciones para que las ayudas sean a su vez autorizadas. En tercer lugar, posibilitar un desarrollo económico alternativo de las comarcas mineras, puesto que evidentemente nos movemos en un marco de reducción de actividad de la minería del carbón.

La aplicación de estos tres objetivos básicos del plan se va a hacer en varias etapas. La primera de ellas es la introducción de una serie de criterios de racionalidad económica. Por ejemplo, en un marco de importaciones absolutamente liberalizadas, después de la entrada de España en la Unión Europea, mantener precios finales de carbón fijados administrativamente por encima del precio internacional produce un incentivo al fraude, con lo que no estoy descubriendo nada. Pero un elemento de racionalidad económica, que además exige la decisión CECA, es que los precios del carbón en el mercado nacional se alineen con los del mercado internacional y, en definitiva, sean precios libremente pactados y no precios establecidos administrativamente, los cuales además se diferencian por el método de extracción, con lo cual el carbón puede llegar a tener, de acuerdo con la normativa hasta ahora vigente, hasta tres precios distintos dentro del mercado español.

Por otra parte, una segunda aportación de racionalidad económica sería que estábamos manteniendo un sistema de precios altos de carbón que, a través del marco legal y estable, generaban precios altos de la electricidad. Al entrar en precios de mercado del carbón, la subvención implícita que se encontraba en el precio del carbón pagado por las centrales eléctricas pasa a subvención explícita, cosa que figura en los Presupuestos Generales del Estado a partir del próximo ejercicio. Por consiguiente, la transformación en una subvención explícita de las ayudas al carbón que todavía se estaban incluyendo en el precio del carbón fijado administrativamente es otro de los esquemas que con el plan se ponen de manifiesto. Además, tanto el precio libre como la presupuestación de las ayudas suponen cumplir los requisitos de la decisión CECA.

Por otra parte, había que diseñar algunos mecanismos según los cuales el mantenimiento de las empresas se produjera a partir de una reducción de costes y no a partir de un incremento de los ingresos a través del incremento de los cupos. La reducción de costes se produce fundamentalmente a través de un esquema de prejubilaciones a los 52 años. Además, hay una serie de ayudas de las que, lógicamente, la ayuda a la explotación es la más importante, que se fija en 1997, y después se establece una senda decreciente de las mismas que no voy a describir por no alargarme y porque entiendo que SS. SS. la conocen.

Hay otra serie de ayudas a las inversiones en seguridad minera así como otras ayudas importantes también sobre las posibilidades de reducir actividad en el período 1998/2001. Por otra parte, el plan se completa con las ayudas al desarrollo de las cuencas y las comarcas mineras con unas inversiones que totalizan los 65.000 millones de pesetas/año. Éstos serían los elementos esenciales del plan que, lógicamente, se pueden ampliar o describir con mucho mayor detalle.

Entrando ya en algunos temas concretos, respecto a Hunosa, que era una de las empresas específicas, lo que puedo señalar es que, dentro del Plan general de la minería del carbón y desarrollo de las comarcas mineras, el 21 de mayo pasado se alcanzó un acuerdo entre la Agencia Industrial del Estado, el Ministerio de Industria y Energía y los sindicatos (la Federación Minerometalúrgica de Comi-

siones Obreras, el SOMA-FIA-UGT) en relación con la evolución de las empresas con contrato-programa para el período 1998/2001. En ese principio de acuerdo se fija la plantilla final a 31 de diciembre del 2001 en 7.000 trabajadores, se fija un objetivo de producción para el año 2001 de 2.100.000, proviniendo de unos 2.940.000, que es la cantidad que hoy Hunosa y Figaredo tienen contratada. Es decir, estamos hablando de una reducción de 840.000 toneladas que supera ya en cuatro años la reducción del consumo garantizado para el conjunto del sector. Hago esta mención porque en el grueso del plan se señalaba que las empresas del contrato-programa mantendrían una senda decreciente de ayudas sin entrar en consideración en cuanto a si sus costes son más altos, siempre que mantuvieran un ritmo de reducción de producción por encima de la media prevista del plan. Como digo, en cuatro años se supera la reducción prevista para ocho en estas empresas que, lógicamente, como es sabido, son las menos competitivas. Hay unas inversiones previstas de 20.000 millones de pesetas para el plan, se contempla el cierre de dos pozos (Tres Amigos y Samuño) y se prevén unas ayudas de 61.054 millones de pesetas en 1998.

Había solicitada otra comparecencia sobre la seguridad en el trabajo, horarios y jornadas en las empresas contratadas o subcontratadas por Hunosa.

Sin ánimo de extenderme mucho, simplemente quería señalar que, de acuerdo con la información disponible, en materia de seguridad en el trabajo existe una previsión y control efectivo de Hunosa sobre las actividades de empresas contratadas y subcontratadas, es decir, tanto en los contratos que se firman como en el pliego de bases y condiciones se establece como condición previa el cumplimiento de toda la normativa vigente en seguridad e higiene en el trabajo en lo que afecta a minería.

En materia de jornadas y horas extraordinarias puede afirmarse que, en la medida de lo posible, las actuaciones de Hunosa se han encaminado hacia un control de estos extremos, evitándose situaciones que pudieran ser diferentes de las existentes para los trabajadores de Hunosa, si bien es necesario reconocer que en este ámbito es difícil el cómputo de las horas efectivamente trabajadas por algunos de los trabajadores pertenecientes a las contratadas derivadas del distinto régimen laboral.

Por otra parte y como punto adicional, he de señalar que además de no existir una obligación de control de aquellos extremos expresados anteriormente, tampoco existen responsabilidades de Hunosa por supuestos incumplimientos, pero, aun así, y esto es lo más importante, se sigue una línea tendente a evitar situaciones diferenciadoras. En resumen, no hay merma de la seguridad en las contratadas y subcontratadas de Hunosa y, en cualquier caso, la empresa tiende a evitar situaciones diferenciadoras entre los trabajadores de estos colectivos y el propio personal de Hunosa.

En cuanto al lignito pardo, que era otro de los temas sobre el que se solicitaba la comparecencia, hay que indicar que los trabajadores de Endesa en As Pontes y los de Lignitos de Meirama se verán afectados por las prejubilaciones en las mismas condiciones que se reflejan en el plan de la minería del carbón para los trabajadores de la minería

CECA. Es decir, podrán prejubilarse a los 52 años, con el 78 por ciento del salario bruto, de acuerdo con los cómputos que figuran en el plan del carbón. Entendemos que este aspecto es importante para estas explotaciones que tienen, lógicamente, un plazo de vigencia predeterminado, puesto que los yacimientos tenderán a agotarse en la segunda mitad de la próxima década.

Por otra parte, se aplicará también en Galicia el Plan de desarrollo alternativo de las comarcas mineras y en el plan se mencionan una serie de desarrollos de infraestructuras, fundamentalmente en cuanto a vías de comunicación. Además, se garantiza el funcionamiento de los complejos minero-eléctricos, por la parte eléctrica, a través de los costes de transición a la competencia y de las ayudas del carbón previstas en la ley eléctrica, la denominada ayuda en peseta/kilovatio, que será de aplicación a estas explotaciones. En cuanto a los CTC, hay que indicar que recogen la diferencia de precios; es decir, todavía en el caso de la minería del lignito pardo los precios fijados en pesetas/tercia estaban muy por encima de los precios de carbón internacional y eso se ha recogido en el cálculo de los costes de transición a la competencia, como figura en la memoria económica del proyecto de ley del sector eléctrico.

Queda por mencionar la situación de la empresa Coto Minero del Sil que, como es sabido, ha suspendido pagos recientemente. En este tema a mí me gustaría hacer una serie de consideraciones previas. La primera de ellas es que hemos firmado el Plan del carbón con las centrales sindicales a finales de julio pasado y lo que no es posible es modificarlo antes de que empiece su aplicación. Por tanto, la posición del Ministerio es que, dentro del plan, todo; fuera del plan, nada. Ésa sería la posición básica de la Administración ante la situación de Coto Minero del Sil. No obstante, creemos, y así lo decía la empresa en su comunicado cuando informó de la suspensión de pagos, que el plan puede garantizar perfectamente la viabilidad de esta compañía sin necesidad de ayudas extraordinarias que no figuraran en el plan.

De todas formas, me gustaría hacer una serie de consideraciones complementarias. En primer lugar, sobre el denominado grupo Alonso. En este caso, Coto Minero del Sil no es una situación aislada, no es una empresa aislada, sino que se integra en el grupo de empresas controladas por Victorino Alonso. En estos momentos estamos hablando, por consiguiente, de un conjunto de empresas mineras que serían quince, catorce en León y una en Palencia. A través de ellas se controla un suministro garantizado de 3,65 millones de toneladas de carbón subterráneo y 295.000 toneladas de cielo abierto; es decir, el 22,5 por ciento del suministro total nacional de carbón garantizado. Emplea a un total de 4.605 trabajadores, el 18,7 por ciento del empleo nacional en minería del carbón, y aproximadamente 700 personas de contratadas. Su producción supone el 57 por ciento de la producción de carbón de Castilla y León y su plantilla el 50 por ciento del empleo minero en esa comunidad autónoma. Además, es un grupo que ha venido siguiendo una política agresiva de adquisición de nuevas empresas mineras. En ese sentido, cabe señalar que en 1988 este grupo sólo poseía una empresa, Carbonia, hoy

integrada en Carlenor, y una participación en Antracitas de Salgueiro. En estos momentos estamos hablando de que son propiedad de este grupo la MSP, incluidas las Minas de Tarmaleo, Coto Minero del Sil, Brañuelas, Mina Emilio, Grupo Minero el Porvenir, Santa Leocadia, Agrupación Minera del Norte, Carlenor, Barruelo, EXMCSA, Lumajo, Sorbeda, Salgueiro, Fabero, es decir, hasta un total de quince empresas.

Sin embargo, el grupo Alonso no termina en las empresas mineras. Además, hay un conjunto de empresas que trabajan en el sector auxiliar de la minería entre las que cabe citar Prolesa, Aldisa, Carbocal, Patra, Enermisa y Dair, todas ellas vinculadas al grupo Alonso. Es decir, por citar a una persona a modo de ejemplo, Lucio González Zascón, director gerente de Coto Minero del Sil, en estos momentos es administrador único de Dair, apoderado de Patra, de Carbocal y socio-fundador de Prolesa. Todas estas empresas realizan trabajos importantes para las empresas mineras del grupo Alonso; por poner un ejemplo en el caso concreto de la MSP, las empresas de contratas vinculadas se encuentran a la cabeza del ranking de proveedores y suponen un volumen creciente de la facturación de la empresa, 32 por ciento de la facturación en 1995 y 47 por ciento en 1996; es decir, de los trabajos suministros y servicios exteriores que la Minerosiderúrgica de Ponferrada contrata y paga al exterior, el 47 por ciento lo hace a empresas del propio grupo Alonso.

En el caso de Coto Minero del Sil, por ejemplo, el 66 por ciento de la facturación por contratas en minería subterránea es a empresas vinculadas con este grupo y el 73 por ciento de las contratas de transporte lo son también con una empresa vinculada. Es decir, estamos hablando de un entramado de intereses, de un conglomerado de instituciones, entre los cuales es muy difícil hacer el seguimiento de lo que pudiéramos denominar precios de transferencia entre las distintas empresas del grupo.

Hago esta observación para señalar que una de las cosas que clarificaría y facilitaría las relaciones del grupo Alonso con cualquier administración, y entre otras por ejemplo con la nuestra, sería la clarificación contable de todas estas relaciones; es decir, la normativa española permite la consolidación contable de grupos de empresas, que a su vez permitiría clarificar todas estas relaciones y situaciones económicas, porque lo que es difícil de entender es que un grupo de empresas mineras que en conjunto en 1996 perdieron 264 millones de pesetas, es decir, el resultado de explotación de las empresas mineras citadas antes es de 264 millones de pesetas, con unos ingresos en el año 1996 de 49.399 millones de pesetas, es decir, con unos ingresos de 50.000 millones se perdieron 264 y, además, con unos recursos propios de 10.000 millones. En consecuencia, si un negocio en el cual hay un patrimonio de 10.000 millones da unas pérdidas de 200 millones, no se entiende cómo además se sigue en una política expansiva de adquisición de nuevas empresas mineras; o bien se tiene una fe ímproba en el negocio de la minería que, como hemos sabido, la norma comunitaria marca un descenso de actividad, o bien se obtienen beneficios por otras vías, o bien nos estamos enfrentando a un grupo empresarial en el cual es

necesario abordar una primera tarea, que es la clarificación de sus relaciones. Esa clarificación de sus relaciones y de este entramado posibilitaría mucho la toma de posición y la toma de postura por parte de cualquier administración.

Quiero aclarar que no estoy presuponiendo nada, simplemente estoy poniendo de manifiesto la dificultad que desde la Administración se tiene para abordar una problemática en una empresa importante del grupo Alonso pero que no es posible desvincularla del resto de las empresas de ese grupo.

En el caso concreto de Coto Minero del Sil, que es la empresa que en estos momentos nos ocupa, me gustaría señalar también que la suspensión de pagos, evidentemente, es una decisión lícita de cualquier empresario y figura en el ordenamiento de nuestro Derecho mercantil. Pero, concretamente en Coto Minero del Sil, la Secretaría de Estado de Energía aprobó con fecha 18 de julio una resolución según la cual Coto Minero del Sil —y es una resolución que se aprueba a solicitud de la empresa— podía reducir, iba a reducir, actividad y trabajadores, y no tenía más que presentar en ventanilla esa resolución aprobada por la Secretaría de Estado con los informes favorables del Ministerio de Trabajo y del Ministerio de Economía, y la empresa tendría derecho a ingresar con carácter inmediato 1.333 millones de pesetas a partir del 18 de julio pasado. Por tanto, evidentemente, la suspensión de pagos es un derecho, pero esta empresa en concreto tenía la oportunidad de ingresar 1.333 millones de pesetas, oportunidad que no ha considerado conveniente aprovechar. Reitero que la suspensión de pagos es un derecho de cualquier empresa, reitero además que la solución de Coto Minero del Sil no se iba a encontrar en estos 1.333 millones de pesetas, pero me interesa subrayar ese aspecto porque entiendo que hay una cierta decisión de voluntariedad en la posición del empresario; hay una cierta decisión de voluntariedad en plantear este problema en estos momentos y de esta manera.

Como he dicho al principio, dentro del plan, y con las ayudas que el plan contempla, creemos que Coto Minero del Sil es viable. En cualquier caso, lo que es necesario ahora, una vez que se ha planteado la suspensión de pagos, es esperar; es decir, en el auto o en la providencia judicial por la que se admite a trámite la suspensión se nombran dos interventores, se decreta que el tercer interventor tiene que ser nombrado por la Hacienda pública, ese interventor está siendo nombrado en el día de hoy, y, por tanto, cualquier presunción sobre cuál es, por ejemplo, el balance efectivo de la compañía no se puede tomar. Existe un plazo de 30 días para que la empresa presente el balance convenientemente informado por los interventores. Transcurrido ese plazo de 30 días, el auto o la providencia judicial establece un plazo adicional de 60 días para que se presente el informe correspondiente sobre cómo abordar la suspensión de pagos y cómo abordar en estos momentos el posible convenio de acreedores, o en otras cosas, si la insolvencia es provisional o si estamos ante una insolvencia definitiva. Por otra parte, posteriormente habrá, en el caso de que estemos hablando de una insolvencia definitiva, un plazo de cinco días para que el empresario transforme, a

través de aportaciones, una insolvencia definitiva en una insolvencia provisional.

Evidentemente los mayores deudores son Hacienda y Seguridad Social. Me parece muy correcto que el empresario organice una rueda de prensa ayer diciendo que Hacienda y Seguridad Social tendrán que hacer una quita del 85 por ciento, aunque creo, en primer lugar, que no es el momento procesal oportuno para hacer ese aserto y, en segundo lugar, que no es el momento para que nosotros opinemos. Habrá que esperar a que los interventores nos den el balance de la compañía convenientemente auditado y ratificado, y después habrá que ver cuál es la aportación del empresario. La posición en estos momentos del Ministerio de Industria es que, en función de la aportación del empresario, del esfuerzo que el empresario haga, ésa debería ser la posición que el Gobierno adoptara en definitiva; es decir, las ampliaciones de capital es una posibilidad que contempla la legislación mercantil, al igual que las suspensiones de pagos. Éste es un problema que se puede sacar adelante entre todos. Pero si el esfuerzo que hacen Hacienda y Seguridad Social es del 85 por ciento, el esfuerzo que hacen los otros acreedores, entre los cuales están, como he mencionado, las empresas del grupo Alonso, es del 25 por ciento, para unas deudas muy inferiores, y además el propietario de la empresa no está dispuesto a aportar nada, en esos momentos la Administración tendrá que analizar la situación y tomar las decisiones que considere oportuno. Por consiguiente, nuestro planteamiento sería que, en función de lo que el empresario aporte, en función de la ampliación de capital que el empresario esté dispuesto a hacer, nosotros formaríamos nuestra opinión.

En cualquier caso, quiero terminar esta intervención relativa a la empresa Coto Minero del Sil, resaltando que la Administración garantiza los puestos de trabajo. No se van a reducir puestos de trabajo si no es por medidas no traumáticas, las prejubilaciones pactadas en el plan con las centrales sindicales. No será necesaria ninguna reducción de puestos de trabajo adicional. La Administración garantiza que se mantendrá la actividad minera en la cuenca Fabero Sil y se mantendrá la actividad minera en esta empresa, sin más reducción que la que se pudiera derivar de las reducciones de consumo garantizado que existen en el plan, es decir, un 23 por ciento en ocho años. Éstas son garantías que la Administración, en estos momentos el Ministerio de Industria y Energía, está dispuesta a mantener y a hacer. Más allá, habrá que esperar a ver cómo se desenvuelve todo el proceso legislativo de la suspensión de pagos. Y, como he señalado anteriormente, la posición del empresario será la que determine, en definitiva, la posición de la Administración.

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

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Trataré de ser lo más breve posible.

Sabe el señor Fernández-Cuesta que las comarcas gallegas, a pesar de que no fueron objeto de una atención especial en este Plan del carbón, tienen también un problema

de futuro, posiblemente por su rentabilidad hasta hoy, pero también por su limitación en el tiempo. Está cantado que una de ellas, la mina de Cerceda, acabará de ser explotada en el año 2005 y la de As Pontes de García Rodríguez en el año 2010, como muy tarde.

Hay una coincidencia clara en la sociedad gallega, por lo menos en la preocupada, de que por mucho que se intente justificar con razones técnicas la exclusión de los lignitos pardos del problema general del carbón autóctono en el Estado español, tal exclusión no resiste ningún debate técnico ni ningún debate de finalidades. Todo el mundo sabe que el lignito pardo tiene un uso exclusivo para combustibles en centrales térmicas, como el resto de los carbones de los que aquí hemos estado hablando. Todo el mundo sabe también que forman parte del carbón autóctono, del carbón que debía tener garantizada una cota de producción que, además, la propia directiva europea permite. Y todo el mundo sabe, sin embargo, que hay una tendencia a la exclusión de las comarcas mineras de Galicia que, cabe recordar, representan el 37 por ciento de la producción del carbón en el Estado español.

El señor Fernández-Cuesta acaba de decir que las comarcas de As Pontes y de Meirama van a participar en lo que es el perfil de los acuerdos sobre el carbón en cuanto a las prejubilaciones, que tendrán igualdad de trato que con el carbón que ellos llaman CECA. Me gustaría preguntar lo siguiente, para ver si lo puede matizar. Si As Pontes y Meirama tienen derecho a las prejubilaciones, ¿existe también la obligación de recolocar a cuatro nuevos trabajadores por cada once prejubilados, como sucede en los casos de la minería CECA? Ésta es la primera pregunta cuya clarificación es importantísima para que se vea si en el fondo hay un trato igual o discriminatorio.

En segundo lugar, ha dicho el señor Fernández-Cuesta que las comarcas mineras de Galicia van a tener participación en las inversiones en infraestructuras, en concreto en lo referente a vías de comunicación. Si uno observa la evolución del proceso para clasificar los ayuntamientos a la hora de ordenar los proyectos en sus distintas fases, parece que se han utilizado una serie de criterios cuantificables y fijos, sobre todo el porcentaje de paro y la pérdida de puestos de trabajo, pero se observa que hay un cambio entre el documento final y el que se presentó en mayo, en concreto cambios sustanciales que afectarían a Andalucía, Asturias y Castilla y León. Nos gustaría saber qué lugar ocupan los ayuntamientos de As Pontes y de Cerceda en la mencionada clasificación, si se tuvo en consideración que As Pontes aporta el 37 por ciento de la producción estatal del carbón y que hasta el momento nunca ha recibido ningún tipo de ayuda pública, más bien todo lo contrario, y qué parte de los ingresos previstos por la privatización de Endesa se emplearían en este plan.

Por otra parte, el documento del mes de mayo reflejaba los orígenes de las peticiones para participar en las inversiones en infraestructuras. Destacaban Aragón y Castilla y León, representados por instituciones como la Diputación General y la Administración autonómica, y Asturias, representada por sus ayuntamientos. En el total de los proyectos se solicitaba por parte de las administraciones auto-

nómicas el 47 por ciento, mientras que los ayuntamientos lo hacían en el 45 por ciento. Curiosamente, en el caso de Galicia, los proyectos que implicaban a nuestro país, a la hora de especificar su origen pone: Galicia. Nos gustaría saber qué administraciones de Galicia actuaron como interlocutores ante el Gobierno para cuantificar el dinero que se va a invertir en infraestructuras y por qué no se incluyeron los proyectos que propuso el gobierno municipal de As Pontes que fueron aprobados en el pleno del día 27 de junio de 1997.

Para terminar, y de forma más particular, el Plan del carbón establece como uno de sus principios la agilidad y la ejecución de los programas. Nos gustaría preguntarle al señor Fernández-Cuesta si considera que son ágiles los siguientes proyectos: autovía Ferrol-As Pontes-Vilalba, tramo Iglesias-Feita-Vilalba, una longitud de 40 kilómetros, y una ejecución de seis años (1998 a 2003); autovía Ferrol-As Pontes-Vilalba, tramo Catabois-Iglesia-Feita, longitud 12,5 kilómetros, ejecución en cuatro años (1998-2001); ferrocarril Ferrol-As Pontes (por cierto, aprobado en el Congreso de los Diputados), longitud 40 kilómetros, ejecución cuatro años (1998-2001). Acondicionamiento del eje As Pontes-Cabanas, longitud 30 kilómetros, ejecución 4 años, 1998-2001. Y acondicionamiento del eje Ordes-Autopista del Atlántico A-9, longitud 5 kilómetros, ejecución 4 años, 1998-2001.

A la hora de formalizar en estas obras el reparto que se va a establecer, parece que la interlocución política con Galicia es inexistente; a no ser a través, vuelvo a repetir, de un ayuntamiento al que no se le ha hecho, por lo demás, caso. Nos gustaría que se concretaran cuáles son estas obras, porque las ganancias más cuantiosas, el carbón más rentable deja de serlo en este período de transición. Además, la limitación en el tiempo de la explotación de estas minas está provocando un claro deterioro en cuanto a los puestos de trabajo y una falta de tejido productivo alternativo que no se puede justificar con el argumento de que como dio ganancias sustanciosas que allí no rewertieron ahora no puede participar en un tanto por ciento equilibrado con todos los demás, por lo menos para paliar lo que puede ser un futuro desastroso.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gómez Darmendrail): Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, don Mariano Santiso tiene la palabra.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Muchas de las comparecencias, lógicamente, han quedado desfasadas en el tiempo, puesto que se solicitaban en función de las propias declaraciones, en algunos momentos procedentes del propio Ministerio, algunas dudas o algunos problemas concretos, como era el caso de las horas extraordinarias en las subcontratas de Hunosa. Pero yo creo que hay elementos todavía que hacen mantener esa preocupación. En primer lugar, en cuanto a la seguridad minera, nos sigue preocupando profundamente lo que aquí hoy se ha reconocido con suavidad, y es que es muy difícil controlar las jornadas que realizan las subcontratas en las empresas mineras. Hay un problema de fondo previo, que es la cuestión de inten-

tar, poco a poco, ir sustituyendo trabajadores sujetos a regímenes distintos, a convenios colectivos distintos al de la minería y, por lo tanto, a sus especificidades, por trabajadores sujetos en muchos casos a convenios de construcción o a otro tipo de convenios más flexibles, con menos garantías para los propios trabajadores en cuanto a sus condiciones laborales y de seguridad. Es una forma de abaratar costes, no hay más que ver que Hunosa, por ejemplo, el año pasado aumentó considerablemente la partida destinada a subcontratas y nos parece un tema muy delicado. De hecho, la accidentalidad está creciendo, en nuestra opinión, entre otras cosas, por el incremento del número de trabajadores que tienen ese tipo de contratos o subcontratos, que están sometidos a condiciones de destajo o a otro tipo de condiciones que aumentan los riesgos y que, desgraciadamente, sólo se ponen en evidencia cuando suceden catástrofes como la que hubo hace un tiempo y de la que aún están por delimitarse claramente las responsabilidades. Por tanto, seguimos insistiendo en la necesidad de que, al menos las empresas públicas que pueden hacerlo, intenten garantizar que esos trabajadores no estén sobreexplotados —lo están indirectamente, en cuanto que sus salarios son inferiores incluso a los que perciben los de las empresas públicas— así como que su seguridad personal tenga los mismos niveles que pueda tener la del trabajador de la empresa pública, en este caso de Hunosa.

En segundo lugar, yendo a la actualidad, aunque tengamos tiempo de preguntar en otra próxima comparecencia con motivo del debate de los presupuestos, nos gustaría conocer con más detalle el organismo recientemente creado, el Instituto para la reestructuración de la minería del carbón y desarrollo alternativo de las comarcas mineras; cómo va a funcionar, cómo se van a tomar las decisiones a la hora de seleccionar los distintos proyectos presentados por los distintos municipios, qué participación van a tener por tanto los propios municipios a la hora de poder evaluar los distintos proyectos, sabiendo que esta preselección siempre es un tema muy conflictivo.

Queremos saber si usted cree que va a ser posible agotar el crédito presupuestario. Es decir, hay unos 38.000 millones, por una parte, más o menos, y otros 22.000 millones, si no recuerdo mal, de créditos ampliables, y usted hacía unas declaraciones recientemente anunciando que si no había proyectos suficientes o no se terminaban o ejecutaban en este año, sería un dinero que se podría perder en parte, puesto que no sería acumulable. Nuestra opinión es otra; es que hay proyectos suficientes, puesto que es un problema que viene de lejos. Todos los municipios han desarrollado una serie de iniciativas, lo que hace falta es coordinar y evaluar sus prioridades y, por tanto, es muy importante que esas decisiones no generen conflictos entre municipios que abran un problema adicional. Nos parece importante la participación sindical en este tema, pero nos parece que el protagonismo fundamental debe ser no sólo de los sindicatos mineros, sino también de esos municipios que, en definitiva, van a ser cofinanciadores también de estos proyectos. Por lo tanto, nos parece justo que quien cofinancie tenga voz directa, igual que las comunidades autónomas presentes. Creemos que tiene que haber un equi-

librio entre comunidad autónoma, municipio, sindicato y Ministerio de Industria, es decir, que nadie predomine sobre nadie, entendiendo que va a ser una patata caliente, un problema muy difícil de resolver y que puede estallar en cualquier momento.

También queremos saber si ustedes han buscado mecanismos para los pequeños municipios que a veces no pueden embarcarse en determinados proyectos porque su propia capacidad financiera les hace imposible, hasta ahora, cofinanciar proyectos; son municipios que se autodescartan por la vía natural porque no pueden afrontar proyectos de envergadura, son municipios, en algunos casos, con presupuestos de 50 ó 100 millones al año a los que les es imposible embarcarse si no tienen un apoyo de la comunidad autónoma u otro tipo de mecanismo que permita esa participación. Me gustaría que nos explicara todo esto y cómo cree usted que van a funcionar, si piensa que se van a agotar los 60.000 millones de pesetas; si hay alguna redistribución territorial; si hay una primera evaluación de las cantidades que van a ir destinadas a Asturias, Castilla y León y Galicia. Son preguntas urgentes, los propios municipios van a presionar en esa dirección y quieren conocer las respuestas, por si hay que retocar, reformar o presentar de nuevo los proyectos porque los que habían presentado hasta ahora ustedes consideren que no reúnen los requisitos que puedan establecerse a partir de ahora.

En lo relativo a otro tema en el que se ha detenido ampliamente —y no me extraña porque el tema del grupo Victorino Alonso creo que es una patata caliente muy difícil de gestionar, con muchas presiones en todos los ámbitos—, a mí, sinceramente, me gustaría equivocarme, pero yo creo que es un problema que a medio plazo a la Administración que sea —ésta o la que venga— le va a estallar en las manos. No sé si ahora mismo o dentro de poco tiempo. Es un tema muy preocupante por lo que usted decía, por el peso que tiene este grupo de empresas en un ámbito como es el de Castilla y León, con lo que conlleva para localidades y zonas donde, la verdad, es casi el único empleo significativo que se crea. Es decir, si este tema va mal, tendremos problemas serios en toda la cuenca de León, donde se produjeron las movilizaciones de hace un año que en realidad fueron las que arrancaron después el plan actual; todo hay que decirlo, en aras de la verdad. Es decir, si no hubiese habido movilizaciones en Castilla y León, posiblemente no se hubieran alcanzado los acuerdos que los sindicatos consiguieron después. Pero, al mismo tiempo, volvemos a estar ante una presión —no sé si legítima o ilegítima— de un grupo que, en nuestra opinión, la sistematiza en el ámbito del debate presupuestario.

Usted ha hecho aquí afirmaciones que me temo va a tener que mantener en muy poco tiempo si este tira y afloja no se resuelve con un acuerdo de todas las partes, que, sigo pensando, sería lo deseable. Lo que tengo son muchas dudas de que sea posible porque, si mis datos no están equivocados, MSP debe tener unos 8.000 millones de deuda entre Seguridad Social y Hacienda y Coto Minero del Sil sobre los 12.000 millones. Es verdad que esta situación en parte es heredada, que viene también de la quiebra anterior de la MSP, que asumieron una parte de la deuda que co-

rrespondía en realidad a un proceso de quiebra —creo recordar de unos 4.000 millones—, pero esto continúa engordando. No sé si tendrá límites o si en algún momento nos volveremos a encontrar con una nueva quiebra, y en este caso mucho más grave, porque puede afectar en cadena a todo el grupo.

Nosotros creemos que hay que estimular —si es posible— alguna salida pactada que sea razonable para todas las partes. En caso contrario, no va a haber más remedio que ir a una intervención del Estado. En ese sentido quiero interpretar sus palabras; es decir, que usted garantiza el empleo, la actividad, etcétera, porque me temo que si no hay acuerdo tendremos que hablar o bien de contratos-programas o de una nueva Hunosa; alguna solución hay que darle porque los empresarios más serios del sector han quedado muy tocados ya por el modo en que se resolvió la quiebra anterior de MSP. Solamente me queda augurar los mejores deseos para que haya acuerdos y se resuelva un problema tan serio, aunque también le quiero decir que soy bastante pesimista y me temo que en muy breve tiempo nos veremos en una situación mucho peor.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Socialista ha solicitado la división del turno de intervención. En primer lugar, tiene la palabra don Javier Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ**: Gracias, señor Fernández-Cuesta, por su presencia en esta Comisión.

Antes que nada quiero expresarle mi solidaridad. Yo, a un nivel que no ha sido el de su responsabilidad, ni mucho menos, he formado parte del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Asturias en temas energéticos y me hago cargo perfectamente de sus problemas, incluso, sin duda, de sus tribulaciones. Es más, si me permite una pequeña frivolidad, me pongo tanto en su sitio que incluso presumo que es posible que haya tenido una conversación de vuelta de esas jornadas ministeriales con algún amigo que le pregunte de dónde viene. Usted le habrá dicho, sin duda, que venía de liberalizar por tercera vez el gas. ¡Qué difícil es liberalizar, qué difícil es compaginar la retórica de la liberalización y la desregulación con la realidad! Dicho de otra manera, usted, en junio del año pasado, hacía una reforma del gas y luego venía la contrarreforma de septiembre, en la tradición hispánica más castiza. Eso mismo ocurre también en el caso de la electricidad. Tenemos una ley en este momento en debate en esta Cámara, también una ley que retóricamente promueve el mercado y la competencia, pero luego ustedes no aceptan las enmiendas que van precisamente dirigidas a promover el mercado y la competencia. No le voy a decir nada, sin embargo, de los hidrocarburos por esa sensibilidad que tengo en relación a usted y que tiene el sector, prácticamente en la calle. Me voy a centrar en el tema del carbón del que ha venido usted a hablar hoy aquí, en el que ya se ha rizado el rizo de la liberalización. Pero antes quería señalarle que en ese plan que usted nos ha expuesto de manera tan somera se dice que se presentará al Parlamento. Ha tardado usted en presentarlo al Parlamento; viene a presentarlo a requerimiento de los grupos parlamentarios y además lo hace junto a otras com-

parencias. Yo creo sinceramente que el plan se merecía una comparencia única y extensa.

Desde luego, como ha comentado Mariano Santiso, este plan es absolutamente distinto al que hace menos de un año en esta misma sala y en esta misma Comisión nos expuso la directora general de Minas. Aquello era una cosa absolutamente distinta —insisto—, era, con un título eufemístico de plan de futuro, un plan de liquidación, de reducción de un 12,5 por ciento de las ayudas; era un plan de drástica liquidación del sector en el corto plazo. Esto es otra cosa. Hay que atribuirlo, efectivamente, a la capacidad de negociación que han tenido los sindicatos. Yo le reconozco gallardía a la hora de aceptar la derrota que les han infligido en ese sentido.

Por otra parte, el plan es extraordinariamente detallado en relación a los planes anteriores de los gobiernos socialistas que yo no voy a confrontar ahora; aquéllos tienen resultados que se podían valorar, esto es todavía un papel que veremos cómo desarrolla. Resulta paradójico que dentro de esta filosofía suya tan popperiana lleguen y luego hagan un plan tan preciso, en el que se determinan las producciones, los consumos garantizados, las ayudas, los trabajadores que salen, los trabajadores que entran; incluso en el desarrollo del plan, en su propio presupuesto, planifican los muertos, 35 para el año 1998. Créame, ni el más enfervorizado de los redactores de los planes quinquenales de la extinta Unión Soviética, que yo sepa, lo había hecho nunca. Además, esto lo concilian —y ahí está lo paradójico— con la liberalización del sector, cosa que evidentemente no es cierta. Yo he ido inmediatamente a repasar mis rudimentarios —por otra parte— conocimientos y en el Samuelson no he encontrado ningún mercado que esté constituido por un monopolio bilateral, como en este caso. ¿Cuál es el equilibrio aquí? El equilibrio vendrá, sin duda, dado por la capacidad mayor o menor de presión que tengan las partes, bien sea Carbounión, bien sea Unesa.

En definitiva, nos parece un plan muy complejo, un buen plan, si son capaces de llevarlo adelante, lo que ocurre es que hay una serie de incertidumbres y de sombras en relación con él que usted seguramente compartirá conmigo, y que a mí me gustaría que, en la medida de lo posible, nos despejara a lo largo de esta intervención.

Hay incertidumbres conectadas con la posición de los empresarios, a los que se les está detallando cómo van a evolucionar sus empresas en relación con los parámetros que yo le comentaba antes, y, sin embargo, ellos no lo han suscrito; sé que ahora mismo están ustedes desde el Ministerio instándoles a que se decidan a adscribirse o no al plan. No saco nada de contexto, pero quiero leerle que en su día el presidente de Carbounión recibía una carta en la que usted le decía: Por consiguiente, entiendo que la posición de Carbounión, expresada en tu carta de ayer, no tiene cabida en el actual estado de las negociaciones y no nos queda más remedio que proseguir sin vosotros.

Seguramente no tenían otra solución en ese momento, pero lo cierto es que desde Carbounión los mensajes que uno puede escuchar o leer son de confrontación —o lo eran hasta hace bien poco— con el plan. Otra serie de empresarios, los agrupados en Apema, en León, deciden desatar

inercias de cierre que van más allá de lo planteado en el plan y que suscriben con la directora general de Minas. En la cuenca Fabero-Sil tenemos los problemas que usted ha expuesto anteriormente —luego mi compañera le hablará sobre ello—, y es una situación realmente difícil en vísperas de poner en marcha este plan, el 1 de enero de 1998. Por tanto, estas incertidumbres existen y son importantes.

En el caso de las empresas públicas, como son ustedes los gestores, se aplicará su plan, no cabe ninguna duda al respecto; únicamente me gustaría que agilizaran en el caso de Hunosa los flecos pendientes, como diversificación, convenio, etcétera, que vienen tradicionalmente inscribiéndose en el marco del plan. En el caso de Mina La Camocha, todos sabemos que tenía un tratamiento especial en el marco de un contrato-programa que ha desaparecido y, a mi juicio, eso supone un riesgo para el futuro de la empresa.

Hay otras incertidumbres relacionadas directamente con el plan. El control del fraude en un plan tan complejo como éste es algo extraordinariamente importante. Yo supongo que ustedes tendrán los mecanismos adecuados para el control, el seguimiento, las inspecciones —alguna inspección se ha hecho, no voy a preguntarle por los resultados ahora mismo—. Me asalta otra incertidumbre que me preocupa mucho más que ésta, que es la de las prejubilaciones en el sector privado, porque yo he mirado los presupuestos y no aparece cantidad suficiente, ni muchísimo menos, para cubrir las pensiones de jubilación en el próximo año; cubrirlas —hablo del sector privado, insisto— de la forma en que se cubrían antes, es decir, con una prima única en el momento en el que se producía la jubilación del minero. Si ahora se va a hacer año a año, es decir, consignando en los Presupuestos Generales del Estado las cantidades correspondientes, me gustaría que me lo dijera y que me dijera —si es así— si lo ha hablado con las centrales sindicales y cuál es su opinión, porque hay personas que van a quedar excedentes y que van a permanecer en esa situación de jubilación durante más de 10 años, con lo que estarán sujetos a que cada año aparezca la cantidad que les asegure su jubilación y, sin duda, ése es un elemento de incertidumbre, máxime cuando dentro de un par de años se habrá dilapidado el sector público empresarial y ya no habrá tantos recursos como en este momento.

Éstas son incertidumbres conectadas directamente con el plan, pero hay otras que están vinculadas a la interconexión del plan con la ley eléctrica que estamos debatiendo; usted sabe perfectamente que son dos subconjuntos muy conexos. Se me plantea, en ese mercado competitivo que ustedes han diseñado de una forma un tanto ortopédica, pero mercado competitivo —llamémosle así—, que en un año hidráulico medio no va a poder ser absorbida toda la producción de carbón que se garantiza o todo el consumo de carbón que se garantiza, para usar su misma terminología. ¿Qué pasaría entonces con el resto? ¿Se adquiriría a un coste reconocido, como ocurría antes? Desde luego en un año hidráulico como el pasado tendríamos unos excedentes importantes, a lo mejor se les ocurriría entonces volver a paralizar o disminuir las horas de funcionamiento de las

centrales nucleares o el consumo o la generación hidráulica. Y, por supuesto, si de lo que se trata es de un año seco, entiendo que se generaría con carbón nacional, en gran parte, incluso, de esa peseta kilovatio/hora que se les asigna como prima, con lo cual estaríamos haciendo un dispendio en esa dirección.

Respecto a la peseta kilovatio/hora también quería hacerle un comentario, porque en el marco de la ley eléctrica parece que ha quedado consagrado que se va a distribuir a promedio, así parece, lo que desde luego puede perjudicar a una serie de centrales concretas, pero ése no es el debate que ahora debemos tener. Recuerdo que cuando ustedes elaboraron el protocolo eléctrico —me parece que se hizo una versión en inglés— fue objeto de análisis en la Comisión por los representantes del Reino Unido, y corre la versión —y sí quisiera que me lo aclarase, si es posible— de que se oponen por el hecho de que ahí se habla de peseta kilovatio/hora como incentivo al carbón nacional y ellos no están conformes con esa hipótesis.

Usted sabe —porque me lo ha dicho— que el carbón nacional que va a ser consumido, en la medida que supere la cantidad que se establece en el artículo 8 de la 92/96, tendrá que ser objeto de aprobación en el marco del artículo 23.1 en ese período transitorio, y antes de la decisión de Bruselas lógicamente tendrán que dar su versión y su posición cada uno de los Estados miembros, y uno de ellos es sin duda el Reino Unido. Por tanto, hay un elemento de incertidumbre respecto a lo que va a pasar en relación con esta cuestión. Por cierto, ustedes hablaban de presupuestación, pero casi la mitad de las ayudas al carbón no están presupuestadas. Si, como ustedes dicen, la transparencia es la presupuestación —yo no creo que sea así, se podía haber ido a un mecanismo estrictamente equivalente—, hay una parte que no es transparente.

En ese sentido, no quiero que se me olvide hablarle del impuesto sobre el carbón, un impuesto especial. Yo supongo que incluirlo con el tabaco y el alcohol no significa que se consideren las ayudas al carbón como un vicio, ni muchísimo menos, pero sí que es un impuesto especial y, por tanto, me imagino que será un impuesto concertado; y, si es un impuesto concertado, con toda seguridad que se va a producir alguna detracción; y, si se produce alguna detracción, parte de lo recaudado no irá dirigido a las ayudas al carbón, lo que no parecería lógico y, además, habría una incidencia bien sobre las tarifas, bien sobre los CTC. No lo sé, es una incertidumbre que tengo y que también me gustaría que me despejara. Además, yo creo que no es posible —y por ahí también tendrían que buscar una salida— establecer un impuesto para las transacciones de electricidad que se realicen en el marco intracomunitario. Supongo que eso lo tendrán cubierto.

Nos queda la aprobación por Bruselas en el marco de la 3632/93. Supongo que ahí no tendrá usted ninguna duda porque antes de firmar habrá ido y venido de Bruselas y establecido el acuerdo casi previo. De otra manera, le pueden volver este toro al corral y sería una catástrofe para todos y esperamos que no ocurra así. Sin embargo, yo sí he escuchado que desde Bruselas se plantea la aprobación de este plan en el marco del artículo 4 de la decisión, lo que no se

ría lógico teniendo en cuenta que hay empresas en este país que tienen posibilidades de desarrollarse perfectamente en el marco del artículo 3. Y yo creo también que hay un riesgo, que es que tal y como lo plantean ustedes puedan aumentar las ayudas específicas, que son las que se contemplan en la decisión, es decir, las ayudas por tonelada, no en términos globales, pero sí por tonelada. Porque si se produce una disminución en el suministro que debería realizar una empresa, ustedes al final reducen las ayudas al cabo de dos años si no hubiera habido un suceso de fuerza mayor. No sé si ese mecanismo es suficiente teniendo en cuenta, además, que de la picaresca de los empresarios puede derivarse que promuevan conflictos de fuerza mayor y consigan las ayudas sin obtener la producción. Quiero decir que en un marco tan complejo como es el de este plan se pueden dar esas circunstancias y me gustaría que usted me tranquilizara.

En cuanto al plan de reactivación de las comarcas mineras, yo miro y no encuentro 5.000 millones para formación, seguro que usted los tiene en algún lado, y no encuentro 22.000 millones que sí están en ese crédito extraordinario; por cierto, los créditos extraordinarios siempre fueron objeto de denuncia por parte del Partido Popular cuando estaba en la oposición y ahora recurre a ellos continuamente. Pero, fíjese, lo que yo pienso realmente es que si se concede un crédito extraordinario este año, si se consume el resto de la cantidad presupuestada para infraestructuras, mientras se moviliza ese crédito, mientras se consiguen las autorizaciones correspondientes, se habrá perdido un tiempo esencial para que sea la cantidad comprometida la que se ejecute este año.

Para terminar sólo le digo que el Grupo Parlamentario Socialista mantuvo la semana pasada una reunión con las federaciones mineras que han suscrito con usted el plan. Allí intercambiamos opiniones que son coincidentes con lo que le he comentado y con estas incertidumbres que le he expuesto. Nos hemos comprometido a hacer un seguimiento exhaustivo y preciso del plan y desde luego a denunciar políticamente cualquier incumplimiento.

El señor **PRESIDENTE**: Doña María Amparo Valcarce tiene la palabra.

La señora **VALCARCE GARCÍA**: Señor secretario de Estado de la Energía, hay una historia que se puede contar de otra manera, y yo lo voy a hacer al referirme al caso que ahora aquí nos ocupa. Hay una historia que debo recordarle y es que el sector de la minería representa para la provincia de León, en empleo y en actividad económica, algo más del 30 por ciento de su producto interior bruto. Pero cuando nos referimos a la comarca del Bierzo y de Laciana, este porcentaje se puede elevar seguramente a cerca del 70 por ciento. Cuando nos referimos, ya más en concreto, a la cuenca Fabero-Sil, todo depende de la minería, todo el empleo y toda la actividad económica directa e inducida. En la cuenca Fabero-Sil, además, la empresa que aporta un mayor volumen de empleo, con 1.300 trabajadores, es de la que hoy estamos hablando aquí, la entidad Coto Minero del Sil. Por ello,

no es de extrañar que cualquier noticia, cualquier incertidumbre que afecte a la minería genere una especial sensibilidad en la provincia de León y desde luego especialísima en la cuenca Fabero-Sil. Debo transmitirle que la situación en la que nos encontramos, por una serie de incertidumbres a las que usted no se ha referido y yo sí me voy a permitir hacerlo, ha generado una verdadera alarma social en la cuenca Fabero-Sil. Esa alarma viene producida porque el 12 de mayo del año presente hubo un principio de acuerdo que parecía que desbloqueaba definitivamente el plan de viabilidad de esta empresa; plan de viabilidad que ya debería de haber estado cerrado un año antes. Ese plan de viabilidad aseguraba, desde luego, la actividad económica, el empleo y también daba una tranquilidad de futuro a la comarca. A partir de ese momento se suceden una serie de acontecimientos que yo voy a centrar fundamentalmente en dos: el parón de las prejubilaciones, que desde luego genera auténtica alarma social entre los trabajadores de la empresa y en toda la comarca, porque se depende exclusivamente de este trabajo, y la comunicación a la representación sindical del comité de empresa de que el plan para la empresa comprende una reducción del 57 por ciento de la actividad económica y un 55 por ciento del empleo. La tercera noticia que genera una gran incertidumbre —y, por lo tanto, sensibiliza más todavía a la ciudadanía— es el hecho de la presentación de la suspensión de pagos.

Yo también tengo que reconocerle a usted que hoy haya dicho tres cosas que entiendo que son excelentes noticias. Ha dicho, por una parte, que el plan del carbón y la situación de Coto Minero del Sil son viables, dentro de ese contexto del plan del carbón. Por lo tanto, usted ve futuro para esta empresa.

En segundo lugar, también ha dicho que, sea cual sea la evolución de la suspensión de pagos en el marco judicial en el que se encuentra, asegura la producción por una parte y, por otra, el empleo. Pero tengo que decirle, señor secretario de Estado, que no despeja las incertidumbres fundamentales, porque eso es una declaración de intenciones. ¿Puede detallarnos cuáles son las grandes líneas del plan de viabilidad que, según usted, puede ser viable —permítanme la redundancia— para Coto Minero del Sil, dentro del contexto del plan del carbón? ¿Cuáles son esas líneas?

Por otra parte, ¿cómo va a asegurar la producción y el empleo si los derroteros por los que marchase esta empresa fuesen los que ninguno queremos seguramente imaginar?

Hay otra cuestión que deseo que me sea aclarada, puesto que, dentro del comité de empresa, la representación sindical mayoritaria ha aceptado que la suspensión de pagos comprenda una importante quita de la deuda histórica, así como el mantenimiento del empleo y de la producción. Usted no se ha referido hoy aquí, y sin embargo toda la prensa provincial lo recoge, al compromiso de la directora general de Minas de reunirse y negociar las quitas que pudieran beneficiarse en el caso de Hacienda y Seguridad Social. ¿Puede usted aclararnos cuál es la posición oficial de la Secretaría de Estado en la cuestión?

Por mi parte nada más.

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

El señor **LANDETA ÁLVAREZ-VALDÉS**: Señor secretario de Estado, en primer lugar quiero agradecer la extensa exposición que nos ha dado a lo largo de esta mañana sobre temas muy importantes para la minería, con una visión clara, concreta y objetiva de la situación del sector y de las intenciones y el esfuerzo que está realizando diariamente el Ministerio de Industria para resolver los problemas que presenta el carbón.

Yo tengo que recordar que en nuestro programa electoral se decía que hacer de España un país más moderno y poner a nuestra economía en condiciones de competir exigía una reforma del sector energético que nos permitiera obtener una energía de mayor calidad y menor coste. Yo creo que todos los esfuerzos que está haciendo el Ministerio de Industria, tanto en la electricidad como ahora en el carbón, y en breve tiempo lo hará sobre el sector de hidrocarburos y la minería, refuerzan precisamente los planteamientos que llevábamos en nuestro programa.

Muchas de las peticiones e informaciones que se han solicitado han quedado desfasadas, y así lo reconocen los propios intervinientes, en primer lugar porque un extenso informe sobre la situación minera nos lo trasladó la directora general de Minas, señora Sendín, en su comparecencia ante la Comisión el 27 de noviembre de 1996 y, por otra parte, muchos de los problemas que se han planteado en la petición de la comparecencia han quedado suficientemente claros y resueltos en el acuerdo llevado a efecto el 15 de julio de 1997 entre el Miner y los sindicatos al aprobar el plan de 1998-2005 de la minería del carbón y desarrollo alternativo de las comarcas mineras, en el que tengo que manifestar que se aprecia de su lectura una clara voluntad política de resolver de forma definitiva y no traumáticamente el problema del carbón que tanto afecta a la nación española.

Respecto a las intervenciones que me han precedido, en cuanto a la del BNG relativa a la explotación del lignito pardo, tengo que decir que cabe manifestar —y esto es importante— que el Grupo Parlamentario Popular presentó en su día una proposición no de ley ante esta Comisión por la que se pedía la inclusión de las zonas mineras en el programa de desarrollo de las comarcas mineras, por aquel entonces llamado plan de reordenación de la minería del carbón y desarrollo de las comarcas mineras, que ha sido sustituido por el actual. Con esa iniciativa nosotros pretendíamos asegurar que el Gobierno les hiciera partícipes de esas ayudas e incentivos y que además los tuviera presentes en los órganos representativos que desarrollaban el citado programa. Nuestras peticiones fueron atendidas en parte y hoy vemos que los trabajadores se verán beneficiados por las prejubilaciones en las mismas condiciones que se reflejan en el plan para el carbón CECA. Al mismo tiempo, se aplicaron medidas de desarrollo en infraestructuras que redundaron en beneficio y mejora de las comunicaciones. Por último, las centrales, en la parte correspondiente, recibirán la ayuda indirecta del consumo del carbón nacional y percibirán lo que se conoce por peseta/kilovatio, lo que su-

pone una garantía de continuidad empresarial y después un trabajo que asegura indiscutiblemente la viabilidad de las mismas en las zonas y en cuanto al lignito pardo.

Respecto al plan de viabilidad de Coto Minero del Sil tenemos que resaltar, en primer lugar, que esta empresa ha presentado ante el Juzgado de Instrucción de Ponferrada suspensión de pagos, lo que se encuentra *sub iudice*. El señor secretario de Estado ha manifestado el trámite que hay que seguir y dice que en estos momentos, indiscutiblemente, se debe de llevar a efecto un plazo de espera.

En su exposición ha habido dos cuestiones fundamentales. Nos ha explicado en qué consiste toda la trama empresarial de Vitorino Alonso y, por otra parte, nos ha dicho que el Estado estaba dispuesto a garantizar los puestos de trabajo mediante actuaciones no traumáticas, así como a garantizar la actividad industrial. Yo creo que la voluntad del Gobierno y del Ministerio se ha puesto de manifiesto en esa resolución de julio de 1997, donde se ofrecía a la empresa la viabilidad de un plan que, de haberlo aceptado, habría hecho que en estos momentos no existiese esa suspensión de pagos y esos graves problemas por parte de los afectados.

Respecto a Hunosa, tengo que decir que en el seguimiento realizado de dicha empresa respecto al cumplimiento de las normas de seguridad e higiene en el trabajo, al igual que el control de horas efectuadas por trabajadores de subcontratas que se realizan en el interior de la mina, hemos podido comprobar, a través de la información recibida, que la empresa Hunosa, en todo momento, cumple estrictamente la legalidad vigente de seguridad, higiene y prevención en el trabajo. Hunosa tiene una fuerte preocupación por el riesgo que sufren los trabajadores de dicha empresa, en especial en los trabajos de interior, en avances de minadores, o en explotaciones mecanizadas de capas de carbón. En todo momento, las obligaciones se especifican mediante un contrato de obras que se entrega a todos aquellos que están llevando a efecto la subcontrata y en todo momento se cumple la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales. Por otra parte, en cuanto a las horas, hemos de determinar que el artículo 3.1 del estatuto del minero determina que la duración de la jornada en el interior de la mina nunca será superior a 35 horas semanales, y se ha cumplido en todo momento lo dispuesto en el artículo 34.3 del Estatuto de los Trabajadores de no superar las nueve horas diarias y doce de descanso entre jornada y jornada. Es decir, por los comprobantes que han llegado a nuestras manos, entendemos que Hunosa cumple estrictamente la legalidad vigente.

Respecto a las previsiones de futuro de la empresa Hunosa, yo entiendo, y así ha quedado expuesto por el secretario de Estado, que de momento se encuentran realmente garantizadas con ese pacto a que se llegó el 21 de mayo de 1997 entre el Ministerio, la Agencia Industrial del Estado, la empresa y los sindicatos para asegurar la viabilidad de la empresa hasta el año 2005.

Por todo ello, entendemos que la política que está desarrollando en estos momentos el Ministerio de Industria está de acuerdo con el programa del Partido Popular y es-

peramos que, en bien de la nación, obtenga los mayores éxitos.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir, tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE LA ENERGÍA Y RECURSOS MINERALES** (Fernández-Cuesta Luca de Tena): Procuraré responder a todos los comentarios y observaciones que se han hecho por parte de los distintos grupos parlamentarios, manteniendo el orden de las intervenciones.

En cuanto a la minería del lignito pardo, he de señalar que lo que hemos hecho en el plan es precisamente no excluir a esta minería del conjunto de la minería de carbón. Por primera vez hay medidas relativas a la minería del lignito pardo incluidas en un plan general de minería del carbón. Evidentemente no todas las medidas le son de aplicación, puesto que he procurado señalar antes que las ayudas a la minería del lignito pardo seguían contenidas íntegramente en el precio de carbón. Es decir, hace unos años el precio del carbón que pagaban directamente las empresas eléctricas a las minas en el carbón CECA eran del orden de 13.000 ó 14.000 pesetas tonelada y eso progresivamente se fue sustituyendo hasta dejar un sobrepeso del 10 por ciento sobre el coste del carbón puesto en puerto español, más el transporte a la central. El resto se llevaba a una ayuda que iba por la tarifa eléctrica.

En el caso de la minería del lignito pardo no se hizo nada de eso, sino que se seguía fijando el precio del lignito pardo de forma artificial, por encima del precio. Es decir, toda la ayuda estaba incluida en el precio del lignito pardo que a su vez era tenida en consideración para la elaboración de las tarifas eléctricas como coste de generación. Ese problema se soluciona, según he mencionado, a través de los costes de transición a la competencia, reconociendo, a lo largo de los diez años del período de transición que hay para el sector eléctrico, ese coste extra a cada una de las dos empresas, Unión Fenosa y Endesa. Por tanto, ésa es la transición que se facilita respecto al precio del carbón.

En cuanto a las recolocaciones, en principio no están previstas, por lo mismo que usted ha señalado. Es decir, cuando están previstas recolocaciones es porque se entiende que la empresa minera tiene viabilidad a largo plazo y, por tanto, tiene sentido. Cuando estamos hablando de dos explotaciones, una que cerrará en el 2005 y otra en el 2007-2008, las recolocaciones no tienen sentido. Lo que sí tiene sentido es la diversificación de las empresas y en este aspecto creo importante mencionar el acuerdo alcanzado entre Endesa y la Xunta de Galicia para propiciar recolocaciones a través de proyectos empresariales alternativos. En consecuencia, el tema está convenientemente encajado.

Por lo que se refiere a los proyectos, hay que indicarle que los proyectos están incluidos en el plan. En las fases ya han sido incluidos aquellos proyectos que la Xunta de Galicia nos ha señalado. Esta institución nos parece entidad suficientemente representativa de la comunidad autónoma y nos ha indicado qué proyectos hay que acometer y en qué fases es conveniente que se produzcan. Por consiguiente,

creo que sí ha habido la consulta correspondiente con entidades representativas gallegas.

Respecto a si los plazos son más o menos largos, es importante adelantar en este plan, y lo adelanto para cualquier otra referencia, que la ejecución de los proyectos es competencia de la comunidad autónoma o de los ayuntamientos. No hay proyectos que sean, salvo la excepción de una carretera nacional en Asturias, de competencia estatal, son todos de competencia autonómica o local. Consecuentemente, lo que procederá hacer por el Ministerio de Industria a través del instituto de referencia es firmar los convenios correspondientes con las comunidades autónomas o con las corporaciones locales y, previa presentación de la certificación de obra correspondiente, abonar la contraprestación económica. Será una mecánica de conciertos. El proyecto puede estar acabado en dos años y puede ser que el convenio se pague en cinco o en seis años, de acuerdo con las disponibilidades.

Respecto de los criterios de reparto, y por adelantar también alguna otra observación, quiero indicar que el criterio básico de reparto es el empleo perdido y el empleo por perder en las explotaciones mineras. Desde que se iniciaran las primeras reconversiones en la minería del carbón, aproximadamente en el año 1983-1984, que es cuando se alcanzó el pico de producción de carbón CECA en España, hasta el momento, ha habido unas pérdidas de puestos de trabajo en las distintas comunidades autónomas y, además, a través del esquema de prejubilaciones se prevén otras pérdidas de puestos de trabajo en las distintas cuencas y comarcas mineras. Por consiguiente, ése será el criterio de reparto y habrá que irlo materializando año a año. Como además hay unas dotaciones presupuestarias, lo que pretendemos es que esas dotaciones presupuestarias se gasten íntegramente. Y como ya he explicado que se van a abonar por certificación de obra presentada, no nos es posible cerrar un esquema de reparto entre todas las comunidades autónomas porque queremos cubrir la eventualidad de que haya alguna certificación de obra, algún proyecto ya ejecutado y queden fondos por gastar y alterar un reparto preestablecido. Creo que el reparto habrá que irlo estableciendo con esos dos criterios, proyectos ejecutados y empleo perdido y empleo por perder, como criterio básico, y habrá que irlo ejecutando a lo largo de cada año de aplicación de plan. En ese sentido, quiero adelantar también —y paso ya a contestar las observaciones a los comentarios del señor Santiso— que el instituto del carbón estará regido por un consejo rector en el que estarán representados el Ministerio de Industria, las organizaciones sindicales, los empresarios del carbón, las comunidades autónomas y los ayuntamientos. Lógicamente después de la aprobación de la ley de acompañamiento, donde se consagra la creación de este instituto, habrá que aprobar un decreto donde se regulen los estatutos y el funcionamiento de este instituto, pero lógicamente hay que esperar a que la ley de acompañamiento sea una realidad.

En cuanto a la seguridad minera estoy absolutamente de acuerdo con usted. En principio toda la información que nosotros tenemos es que Hunosa cumple y hace cumplir

escrupulosamente la normativa, pero éste es un tema que hay que vigilar y mantener una atención constante.

Respecto a otro tema que usted ha mencionado, sobre si hay proyectos suficientes, tengo que decirle que sí hay proyectos suficientes. Nuestra preocupación no es que no haya proyectos suficientes, los hay y de sobra; nuestra preocupación es que muchos de estos proyectos todavía están por redactar. Es decir, hay proyectos muy emblemáticos para Asturias, como pudiera ser, por ejemplo, el campus de Mieres, por citarle uno muy querido por las organizaciones sindicales; pues bien, en el campus de Mieres todavía no existe una concreción real a nivel, por ejemplo, de proyecto de ingeniería o de proyecto arquitectónico, y se necesita ese proyecto para poder empezar a sacar a concurso cualquier ejecución de obra. Y ésta necesitará que estén terminadas las certificaciones para que se proceda a su pago. Por eso, en la ley de acompañamiento hemos incluido una disposición transitoria donde se crea el instituto del carbón, donde se establece que por ser el primer año de aplicación del plan de desarrollo alternativo de las comarcas mineras, se considera ampliable este crédito. Como se decía, no sé si el Partido Popular, filosóficamente, está a favor o en contra, pero, en principio, el partido Popular sigue estando a favor del sentido común y en este primer año de aplicación del plan es dudoso que se haya podido ejecutar obra por todo el importe de los 47.000 millones. En cualquier caso, lo que sí está cubierto en los presupuestos es que si se gastan 47.000 millones, hay 47.000 millones para abonar obras.

En cuanto al tema de los proyectos municipales, quería significar que en el plan se contempla que los proyectos municipales puedan ser financiados hasta el cien por cien. Habrá que atender cada caso, pero no es necesario, como en la orden vigente, que los ayuntamientos cofinancien una parte de las obras. Hemos constatado a lo largo de este año y pico que nos encontrábamos con problemas en los ayuntamientos pequeños y, por consiguiente, hemos introducido esa modificación. Por tanto, hay ayuntamientos que pueden ser financiados hasta el cien por cien en la totalidad de sus infraestructuras.

Respecto al grupo Alonso, quiero señalar que no tenemos ningún inconveniente en llegar a acuerdos con el grupo Alonso; de hecho yo estoy convencido de que llegaremos a acuerdos con el grupo Alonso; el problema en todo este asunto es quién marca la dinámica. A la hora de marcar la dinámica creo que en cualquier negociación ambas partes tienen derecho a tratar de —no voy a decir de imponer su dinámica— no tener que aceptar inmediatamente la dinámica que se nos trata de imponer. Me referiré más adelante al Coto Minero del Sil con más profundidad, pero reitero nuestra disponibilidad absoluta a llegar a acuerdos con el grupo Alonso. No nos toca muchas veces en las negociaciones elegir la contraparte; son datos del problema que hay que aceptar y, por otra parte, desde un punto de vista técnico-minero, creo que el señor Alonso o las empresas del grupo Alonso, están realizando una buena tarea.

Entrando ya en los comentarios por parte del Grupo Socialista, quiero agradecer, en primer lugar, la solidaridad;

cualquier puesto en la Administración es siempre difícil. De todas maneras, hay cosas más fáciles o más difíciles. El gas lo tendremos que liberalizar tres o cuatro veces, porque deshacer el monopolio privado que hemos tenido que heredar es relativamente complicado. Además cuando se vende el 91 por ciento de Enagas a Gas Natural, pero la SEPI se queda con el cien por cien del riesgo del *take or pay*, que puede suponer 300.000 millones, es decir, tú vendes una cosa por un precio y luego te quedas tú con el riesgo del cien por cien; vendes el 91 por ciento de las acciones, pero te quedas con el cien por cien del riesgo. Es complicado, pero lo liberalizaremos tres, cuatro y las veces que sea necesario hasta que la liberalización sea completa.

Agradezco más la solidaridad sobre el tema de los hidrocarburos, puesto que no voy a decir que el sector esté patas arriba, pero está soliviantado; trataremos de alcanzar alguna solución que pase, lamentable o afortunadamente por hacer trabajar a todas SS. SS., con la tramitación de un nuevo proyecto de ley.

En cuanto a la electricidad, creemos que es un avance importante la nueva ley respecto a la ley vigente. Es decir, eso de que la retribución, por ejemplo, de las centrales en generación se siguiera fijando por costes estándar, que creo que es el contenido del artículo 16 de la vigente Ley de Ordenación del Sistema Eléctrico Nacional, no nos parece la mejor solución. Preferimos que se les retribuya en función de la oferta que hagan, según el precio al que oferten el kilovatio, pero creo que eso son cuestiones de opinión y de matiz. Yo creo que la ley eléctrica sigue su tramitación, yo creo que puede seguir una tramitación en la que, poco a poco, vayamos convergiendo en la medida de lo posible, aunque hay cosas en las que es imposible converger, pero yo creo que hay aspectos en que se podría converger y que merece la pena gastar un tiempo en ello.

Entrando ya en el plan del carbón, agradezco el reconocimiento de la gallardía en la derrota pero también discrepo, si me van a permitir discrepar. Por ejemplo, yo recordaba hace tiempo, por citar a un brillante servidor público que trabajó con UCD y trabajó con el Partido Socialista, a don Francisco Fernández Ordóñez, que en una reflexión pública que hacía de la negociación con los americanos sobre las bases, decía: No sé si nos hemos equivocado fijando de partida la posición de llegada. Yo sigo aceptando y agradeciendo con gallardía su derrota, pero lo que creo es que los acuerdos ha y que juzgarlos por la posición de llegada, nunca por la posición de partida; cuando entras en alguna negociación siempre tienes que ser consciente de que la parte contraria algo tiene que llevarse. En cualquier caso, ha sido una negociación que fue difícil, complicada, en la que todas las partes hemos hecho esfuerzos y que evidentemente el Ministerio ha retrocedido en alguna de sus posiciones iniciales, pero derrota, la verdad, no tengo esa sensación.

Voy a tratar de resolver algunas dudas de las muchas planteadas. Yo creo que popperianos somos los dos, yo porque usted me lo dice y usted porque la duda era el motor de la reflexión de Popper, pero vamos a ver si resolvemos algunas dudas.

En un momento determinado se trató de que los empresarios se incorporaran al plan. Las condiciones que establecieron fueron inaceptables, y como fueron inaceptables fueron excluidos de esa negociación colectiva. Ahora se les ha pedido su adhesión individual y yo creo que se irá produciendo. Evidentemente, los empresarios aquí tienen un papel delicado; procurando decirlo finamente, son unos empresarios atípicos, es decir, son canalizadores de subvenciones hacia un empleo en unas zonas altamente dependientes de esa única actividad económica. Por lo tanto, son empresarios atípicos y cuando se plantea de entrada la necesidad de reducir las subvenciones evidentemente hay problemas, pero son problemas que yo creo que hay que tratar de resolver.

En cuanto al tema de Hunosa, las prejubilaciones y demás, estamos empezando a trabajar; hubo una reunión y yo creo que se está negociando el convenio, y que las cosas irán razonablemente como tienen que ir, con las diferencias de puntos de vista.

En cuanto a la versión inglesa del protocolo y el kilovatio hora, la verdad es que yo no reconozco ninguna versión en inglés del protocolo. Me consta que el Reino Unido ha protestado y venía protestando ante Bruselas, pero creo que tenemos una posición, como usted muy bien señalaba. Es decir, la directiva de la electricidad establece con toda claridad que hasta un 15 por ciento de los combustibles usados en la generación de energía eléctrica pueden ser combustibles autóctonos. Yo creo que se utilizó el término autóctono precisamente para distinguir del término de la Unión Europea, ya que se estaba buscando otro adjetivo. Por lo tanto yo creo que la directiva eléctrica en ese sentido nos ampara porque lo que dice el artículo es que se permite a los países miembros tomar las medidas necesarias para establecer la precedencia económica. Además, habla de precedencia económica y por eso hemos ido a la pesetas/kilovatio porque era una precedencia económica y nos parecía que encajaba mejor con ese artículo de la directiva. En cualquier caso, estamos negociándolo con Bruselas. Entendemos que no vamos a tener especial problema, aunque la Administración anterior algunas cosas nos puso difíciles, como, por ejemplo, comunicar el 16 de enero de 1996 a Bruselas que no había contrato-programa y que se estaba empezando a negociar, y el 25 de febrero de 1996, 40 días más tarde, se aprobaron los contratos-programa en Consejo de Ministros; además las cifras de ayudas que figuraban en esos contratos-programa eran muy superiores a las que en diciembre se habían comunicado como previsibles para el ejercicio. En todas esas cosas, el problema que plante Bruselas es que tiene una cierta memoria de elefante. En cualquier caso, creo que las cosas van razonablemente bien y tenía usted razón en el sentido de decir que cuando hemos aprobado el plan, antes lo hemos hablado con Bruselas y esperamos que no haya problemas serios ni importantes en ese ámbito.

Hablamos de reactivación, y a usted le faltan una serie de miles de millones. A mí me parece muy bien que se fijen en lo que nos falta, si es que nos falta algo, que creo que no. En lo que deberíamos fijarnos todos es en que son 60.000 millones y anteriormente lo único que he encon-

trado es una orden de 30 de abril de 1993 que estableció un programa de diversificación económica de las comarcas mineras. Esta orden ministerial no fue desarrollada hasta una resolución de 20 de julio de 1994, que determinó una cantidad de 3.000 millones como fondo para la realización de este programa, que ese fondo se constituyó a finales de 1995 y se aprobaron proyectos por un total de 835 millones de pesetas. Evidentemente, después se produjo una orden ministerial, en febrero de 1996, que adscribió a la reactivación económica de las comarcas mineras 10.000 millones en el año 1996, y 10.000 millones en el año 1997. Nosotros estamos hablando de 60.000, más 5.000 de formación que serán aportados por la SEPI. No están en Presupuestos Generales del Estado, serán aportados por la SEPI. Los 60.000 figuran en presupuestos a través de los créditos correspondientes. Por tanto, estamos comparando, de entrada, 60.000 con 10.000, y no nos falta nada. Vamos a ver si entre todos somos capaces de ir adelante con la reactivación económica; creo que es una oportunidad importante y un esfuerzo que merecemos todos. En cualquier caso, creo que no es necesario entrar en comparaciones y, sobre todo lo que creo absolutamente injusto es que se nos eche en cara lo que falta, cuando no se considera lo que se pone, y además no nos falta nada de lo que hemos dicho.

En cuanto al tema de Costosil, por seguir con ello, tuvimos una reunión en diciembre pasado, una reunión del comité de seguimiento del Coto Minero del Sil, en la que se llegaron a dos acuerdos básicos: uno, proceder a las prejubilaciones, y otro, unas prejubilaciones en principio de 262 trabajadores, con una reducción de suministros de 177.000 toneladas. Hubo otro acuerdo que era estudiar con la empresa la posibilidad de atacar el problema de la deuda histórica, siempre que la empresa realizara aportaciones significativas. Dos acuerdos, en diciembre; comité de seguimiento, prejubilar a 262 trabajadores con 177.600 toneladas de suministro y, en segundo lugar, analizar el problema de la deuda histórica para que si había una aportación suficiente de la compañía pudiéramos introducir un proceso de tratamiento de esa deuda.

Segundo escenario. Las 177.600 toneladas significaban una modificación de la orden, porque se reducía menos tonelaje de lo que debía desprenderse del número de prejubilados. Procedemos a la modificación de la orden y, por consiguiente, sacamos una orden el 9 de junio de 1997. Antes de sacar la orden, había habido bastantes tiras y aflojas entre la representación de la empresa y la de los trabajadores. Entre otras cosas, se nos presentó en el Ministerio, para dar pie al expediente de prejubilaciones, una hoja en la que faltaban las firmas de los representantes de los trabajadores, hoja que, lógicamente, tuvo que ser rechazada y se produjo el acuerdo. Después de modificar la orden, volvemos a las prejubilaciones, 258 trabajadores al final, en lugar de 262, y 174.100 toneladas de reducción de suministro. Esa reducción de suministro y esas prejubilaciones son las que resultan autorizadas de la resolución de la Secretaría de Estado de 18 de julio a la que antes he hecho referencia en mi intervención inicial. Quiero con ello decir que el parón de las prejubilaciones es, a nuestro juicio, una decisión absolutamente voluntaria del empresario. La Ad-

ministración ha hecho todo lo que tenía que hacer para propiciar esas prejubilaciones, incluso ha llegado a la modificación de la orden ministerial para propiciar unas condiciones de reducción de producción más beneficiosas. Lógicamente, eso hay que hacerlo con carácter genérico para toda la minería, y por eso se produjo la modificación de la orden. Pero en definitiva, el 18 de julio estaban las prejubilaciones, junto con las de las MSP y con las de Antracitas de Fabero. El empresario presentó la de MSP y ha cobrado, presentó las de Fabero y ha cobrado, no ha querido presentar las de Coto Sil y ha entablado recurso contra nuestra resolución en el mes de agosto. Por tanto, el parón de las prejubilaciones es una decisión voluntaria del empresario. ¿Por qué? Porque considera que si espera cobrará más, pero el acuerdo alcanzado en la comisión de seguimiento del año pasado era que las prejubilaciones se produjeran en el ejercicio de 1997.

Se iniciaron las negociaciones con el empresario para el otro análisis y éste llegó a mencionar una ampliación de capital de 500 millones durante cuatro años, con un año y medio de carencia. Es decir, 2.000 millones en cinco años. Por tanto, entramos en esa dinámica. Pero en medio de esa dinámica ha ocurrido todo el tema de las prejubilaciones y su negativa a proceder a ellas. Por tanto, nosotros entendemos que esta negociación ha sido rota por el empresario.

La reducción del 57 por ciento de la actividad y el 55 por ciento del empleo, la desmienta rotundamente. Desde el Ministerio jamás se ha hecho ese planteamiento. He leído, como hemos podido leer todos en la prensa de León, ese planteamiento y que, además, había un plan para dar unas indemnizaciones de 11 y 12 millones de pesetas por trabajador que se fuera a la calle. Yo lo único que puedo decir es que si hemos firmado un plan, donde los excedentes están a seis millones y medio de pesetas/persona, y estamos negociando, como manteníamos antes, el plan con Bruselas, lo que no vamos a hacer es firmar en julio seis millones y medio de pesetas por trabajador y, además, reducciones no traumáticas, y estar en septiembre en 11 ó 12 millones y, además, con reducciones traumáticas. Nosotros no hemos planteado nunca a coto Sil una reducción de ese tenor, ni muchísimo menos. Otra cosa es que el empresario venga al Ministerio con distintos ofrecimientos.

Yo tengo una carta firmada por Victorino Alonso, que me ofrece en todo su grupo una reducción de un millón y medio de toneladas. Allá él si en esos momentos hace ese tipo de manifestaciones o hace ese tipo de planteamientos. Vamos a llegar a un acuerdo con el señor Alonso, por las razones que usted ha expuesto, porque la minería del carbón es muy importante en León y en el Bierzo; en la cuenca Fabero-Sil, coto Sil es la única empresa existente, puesto que Antracitas de Fabero ya ha sido adquirida por él, y vamos a llegar a un acuerdo, pero lo único que pedimos es que se nos acepte una capacidad de negociar, no tener que trabajar al dictado. Somos la Administración general del Estado y no tenemos por qué trabajar al dictado de nadie.

Entre todos tenemos que alcanzar una solución para garantizar los puestos de trabajo, sin más reducciones que las derivadas de medidas no traumáticas; y para garantizar la

actividad, sin más reducción en ocho años que la máxima prevista en el consumo garantizado del plan del carbón, la Administración tiene muchas posibilidades, que entiendo que a ustedes no se les escapa, pero les ruego que no me hagan explicitarlas, entre otras cosas porque es tarde. Lo haremos si es necesario, pero ahora hay un procedimiento judicial abierto y vamos a intentar que el mismo cumpla sus plazos.

En cuanto a concretar qué precisa coto Sil, lo primero que necesitamos es el balance depositado en el juzgado, una vez que haya sido informado por los interventores, los dos nombrados por el juez y el tercero nombrado por Hacienda. Cuando tengamos ese balance tendremos una imagen fiel, en principio, de lo que es la realidad de la compañía, y entonces podré contestar a S. S. qué es lo que necesita esa empresa. En cualquier caso, como he dicho en mi intervención inicial y reitero, garantizamos que el empleo sólo va a verse reducido por medidas no traumáticas, garantizamos la actividad fijada sin más reducción en el horizonte del plan y trataremos por todos los medios de alcanzar un acuerdo con el grupo Alonso, pero estamos en un proceso judicial abierto a instancias de la empresa y,

por tanto, creo que lo que conviene en estos momentos es dejar que avance y se vayan cumpliendo los pasos que nuestra legislación mercantil establece para todos. Si hay que llegar a un acuerdo entre todos así se hará porque ésa es nuestra voluntad. Vamos a ver qué es lo que ocurre porque el empresario en un momento determinado dijo que ampliaba capital en 2.000 millones en cinco años sin llegar a una situación de suspensión de pagos. A lo mejor ahora amplía capital en 3.000 millones en tres años. Al menos maneja fondos.

Creo que no merece la pena extenderme más en este tema. Simplemente quiero reiterar nuestras garantías a los trabajadores, nuestras garantías al Bierzo y a la cuenca de Fabero-Sil respecto al mantenimiento de la actividad y solicitar un poco de tranquilidad en todas las partes implicadas, es un problema complicado y difícil, para que se vayan produciendo los acontecimientos como marca la dinámica judicial que ha escogido el empresario.

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

Eran las dos y cuarenta minutos de la tarde.